

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding en doelen	3
1.2 Grens van het plangebied	4
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4 Leeswijzer	8

Hoofdstuk 2 Beleid	9
2.1 Europees beleid	9
2.2 Rijksbeleid en relevante wet- en regelgeving	10
2.3 Provinciaal beleid	14
2.4 Gemeentelijk beleid	18

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied	35
3.1 Ruimtelijke structuur	35
3.2 Functionele structuur	38

Hoofdstuk 4 Milieuplanologische aspecten	42
4.1 Water	42
4.2 Geluid	43
4.3 Bedrijven en milieuzonering	47
4.4 Bodem	50
4.5 Geurhinder	51
4.6 Externe veiligheid	52
4.7 Luchtkwaliteit	59
4.8 Lichthinder	60
4.9 Trillingshinder	60
4.10 Kabels, leidingen en overige belemmeringen	60

Hoofdstuk 5 Het bestemmingsplan	62
5.1 Algemeen: conserverend bestemmingsplan	62
5.2 Ontwikkeling/bouw keersluis	62
5.3 Opzet van de regels	63
Hoofdstuk 6 Financiële uitvoerbaarheid	68
Hoofdstuk 7 Handhavingsparagraaf	69
Hoofdstuk 8 Communicatieparagraaf	70
8.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1. Bro	70
8.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro	70
Bijlage 1 Inventarisatiekaart	71
Bijlage 2 Reactienota wettelijk vooroverleg	72
Bijlage 3: Zienswijzenrapportage	73
<u>Separate bijlagen</u>	
Separate bijlage 1:	dGmR, 'Geluidreductieplan voor industrieterrein Beatrixhaven, rapportnummer M. 2010.0951.01.R001-V0003, d.d. 01.03.2012.
Separate bijlage 2:	Oranjewoud, 'Onderzoek externe veiligheid Maastricht Beatrixhaven', projectnummer 189311, d.d. maart 2013.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelen

De aanleiding tot het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan ‘Bedrijventerrein Beatrixhaven’ is tweeledig. Enerzijds dient door middel van een revitalisering van het bedrijventerrein Beatrixhaven een optimalisatie en verdere intensivering van het gebruik van het bedrijventerrein te worden bewerkstelligd. Anderzijds is het opstellen van dit bestemmingsplan noodzakelijk in het kader van de verplichte actualisering van bestemmingsplannen conform het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening. Naast het bedrijventerrein Beatrixhaven maken ook het voormalige terrein van aardewerf fabriek Trega en het voormalige Zinkwitterrein en de zone langs de oostoever van de Maas deel uit van het plangebied (zie ook in paragraaf 1.2).

Revitalisering bedrijventerrein Beatrixhaven

Bedrijventerrein Beatrixhaven (netto 220 ha) is één van de grootste multimodale bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. Er zijn meer dan 190 bedrijven gevestigd (ongeveer 4% van het totaal aantal Maastrichtse bedrijven) en de werkgelegenheid bedraagt bijna 10% van de totale werkgelegenheid in Maastricht. Het is één van de weinige bedrijventerreinen in de regio waar zware bedrijvigheid (milieucategorie 4 en 5) zich mag en nog kán vestigen. De zware bedrijvigheid is in (regio) Maastricht nog steeds één van de belangrijkste economische dragers.

De provincie Limburg en het Ministerie van Economische Zaken hebben in 2006, in samenwerking met de ondernemersvereniging SOB, de Limburgse Werkgevers Vereniging, Kamer van Koophandel en NV Industriebank LIOF een Masterplan en een Nota Industrielawaai opgesteld waardoor bedrijventerrein Beatrixhaven een optimale vestigingslocatie voor zware bedrijvigheid kan zijn en blijven in de toekomst. Essentie van de, in het Masterplan vastgelegde, revitalisering is een intensivering van het bedrijventerrein en een opwaardering van de functionaliteit zonder dat dit negatieve gevolgen heeft voor de woon- en leefkwaliteit van de omgeving. De revitalisering is gebaseerd op drie pijlers:

- ruimtewinst (voor vestiging (nieuwe) zware bedrijvigheid) door herstructurering bedrijfskavels;
- versterken multimodale bereikbaarheid (water, spoor, weg);
- kwaliteitsverbetering.

Op basis van dit Masterplan zijn in de jaren 2007-2010 subsidies voor de herstructurering van het bedrijventerrein (ruimtewinst) en de opwaardering van de haveninfrastructuur (verdiepen van de haven en aanleg van meer vaste kades) door de Rijksoverheid en de provincie Limburg aan de gemeente toegekend. De revitalisering maakt het mogelijk dat door geluidreductie in de loop van een aantal jaren de vestiging van nieuwe zware bedrijvigheid in de kern van het bedrijventerrein weer mogelijk is. De uiteindelijke revitalisering bestaat uit diverse deelprojecten waaronder het actualiseren van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is het aangewezen instrument voor het vastleggen van locaties van bedrijven en is de meest toekomstbestendige verankering voor een goede inrichting van het bedrijventerrein voor het huisvesten van zwaardere industriële bedrijvigheid. Hiermee is de doelstelling van dit bestemmingsplan inzake de revitalisering verwoord.

Actualisering bestemmingsplannen

De gemeente Maastricht heeft besloten nieuwe bestemmingsplannen op te stellen voor alle gronden binnen de gemeentegrenzen. Het doel van deze actualisatie is enerzijds te voorzien in uniforme en actuele bestemmingsplannen voor het hele grondgebied van de gemeente en anderzijds te voldoen aan de wettelijke verplichtingen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in dezen stelt. Met het opstellen van de bestemmingsplannen wordt aangesloten bij het, sinds enkele jaren, landelijk in gang gezette traject van uniformering en digitalisering van bestemmingsplannen. De systematiek van voorliggend bestemmingsplan is daarom afgestemd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008) en op het gemeentelijk handboek voor (digitale) ruimtelijke plannen. Het doel van het op te stellen bestemmingsplan is

het bieden van een eenduidige en uniforme juridische regeling voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing binnen het plangebied.

In het kader van de actualisering van bestemmingsplannen in de gemeente Maastricht ligt thans de actualisering van de bestemmingsplannen voor in het gebied dat in het kader van deze actualiseringsopgave is aangeduid als 'Bedrijventerrein Beatrixhaven'. Zoals in het voorgaande reeds is aangegeven behoren ook de voormalige fabrieksterreinen van Trega en Zinkwit en de zone langs de oostoever van de Maas tot het voorliggende plangebied. Het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Beatrixhaven is, evenals andere in het kader van de wettelijk verplichte actualisering op te stellen bestemmingsplannen, gericht op het beheer van de bestaande situatie en heeft derhalve grotendeels een conserverend karakter. De bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied is in het bestemmingsplan vastgelegd. Ontwikkelingen waarvoor reeds een planologische procedure is doorlopen en/of waarvoor een vergunning is verleend, zijn als 'bestaande situatie' opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

Structuur van het bestemmingsplan

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling wordt opgebouwd conform de SVBP 2008, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het nieuwe Bro als verplichte opbouw is opgenomen. Daarnaast wordt, aanvullend op de landelijke standaarden, waar mogelijk gebruik gemaakt van het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Ook wordt bij de gebruikte terminologie in dit bestemmingsplan geanticipeerd op de sinds 1 oktober 2010 van kracht zijnde Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

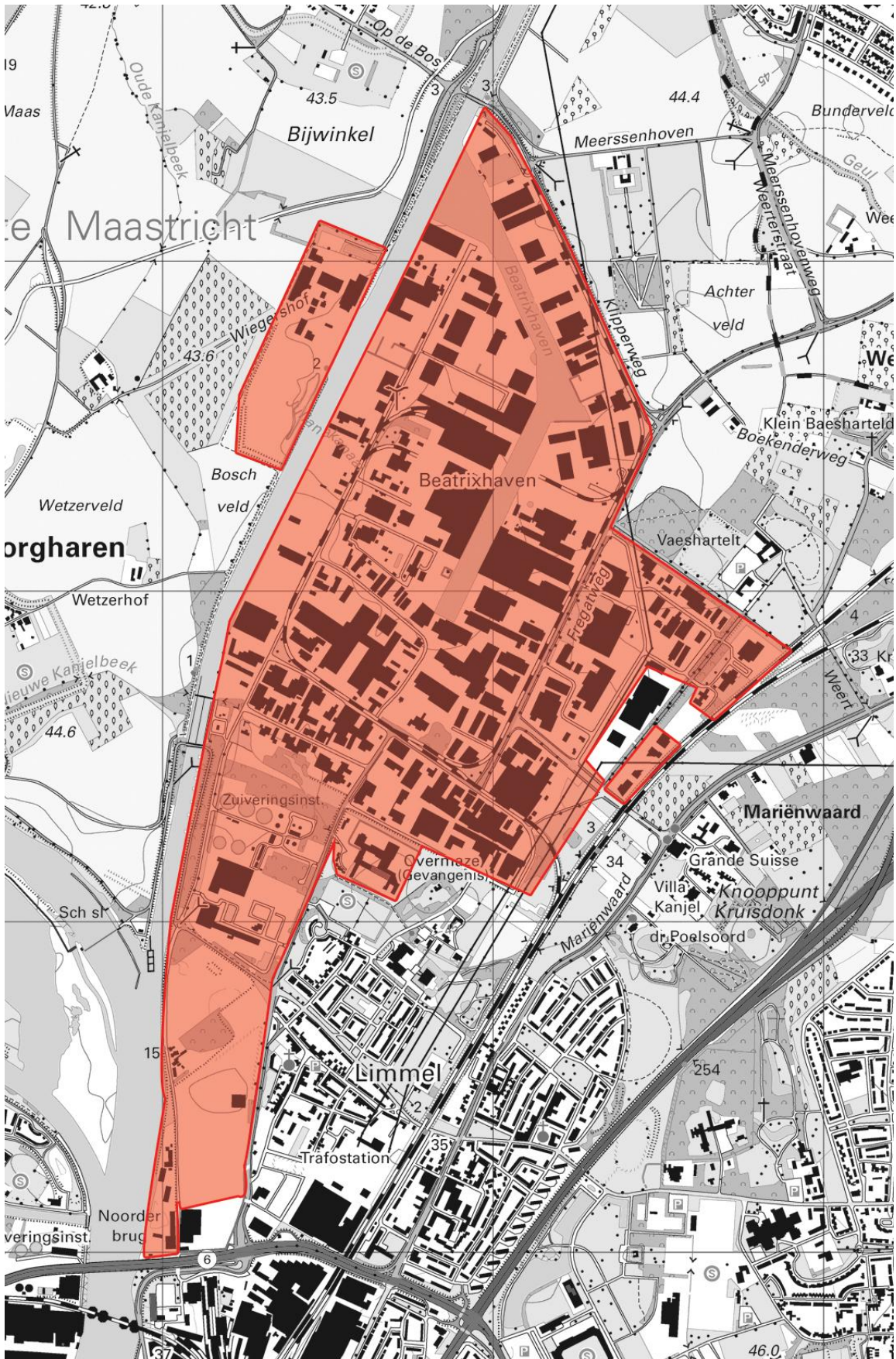
De structuur van bestemmingsplan 'Beatrixhaven' dient conform artikel 3.3.2 van het Bro te voldoen aan de "Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen" (SVBP 2008). Dit houdt in dat de verschijningsvorm van een bestemmingsplan en een aantal begrippen zijn gestandaardiseerd. Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding (een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0935.bpBtBeatrixhaven-vg01;
- regels; deze regels zijn in de SVBP 2008 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Op de verbeelding zijn, met bijbehorende verklaringen, de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De verklaringen leggen een verbinding tussen de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels. De verbeelding is opgebouwd volgens de landelijke richtlijn SVBP2008 en is getekend op schaal 1:2.500.

1.2 Grens van het plangebied

Het plangebied wordt gevormd door de begrenzing van het bedrijventerrein Beatrixhaven en de begrenzing van de voormalige fabrieksterreinen van Trega en Zinkwit. Dit plangebied is gelegen aan de noordzijde van de gemeente Maastricht. Ten noorden van het plangebied ligt de kern Bunde (gemeente Meerssen), ten westen liggen op enige afstand de kernen Itteren en Borgharen en ten zuidoosten van het plangebied liggen de woonwijken Limmel en Nazareth (alle gemeente Maastricht). Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Klipperweg en aan de oostzijde door de spoorlijn Maastricht-Sittard, de Schoenerweg (tevens valt het bedrijvencluster aan de Beukenlaan binnen het plangebied), de Hoekerweg en de groenzone langs de Galjoenweg. Aan de zuidzijde vormen de Korvetweg, het Penitentiair Psychiatrisch Centrum (PPC) Overmaze, de Willem Alexanderweg en het zuidelijk deel van de Borgharenweg de begrenzing. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de Maas en door het Julianakanaal, met uitzondering van het bedrijf Sibelco (vml. Ankersmit) dat aan de westzijde van het Julianakanaal is gelegen. De beschreven begrenzing van het plangebied is op de onderstaande topografische kaart weergegeven:



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Met de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan 'Beatrixhaven' komt een deel van het vigerende bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Maastricht' (vastgesteld d.d.05.10.1954 en goedgekeurd d.d. 24.10.1955) te vervallen. Dit vigerende plan kent een sterk verouderde juridische regeling, die zeer summier is en bovendien gebaseerd op oude wet- en regelgeving. Het plangebied wordt in het voorliggende plan voorzien van een moderne, uniforme juridische regeling. Daarnaast is op het gebied ook het facetbestemmingsplan 'Uitsluiting A-inrichtingen' van toepassing. Beide plannen worden onderstaand kort toegelicht.

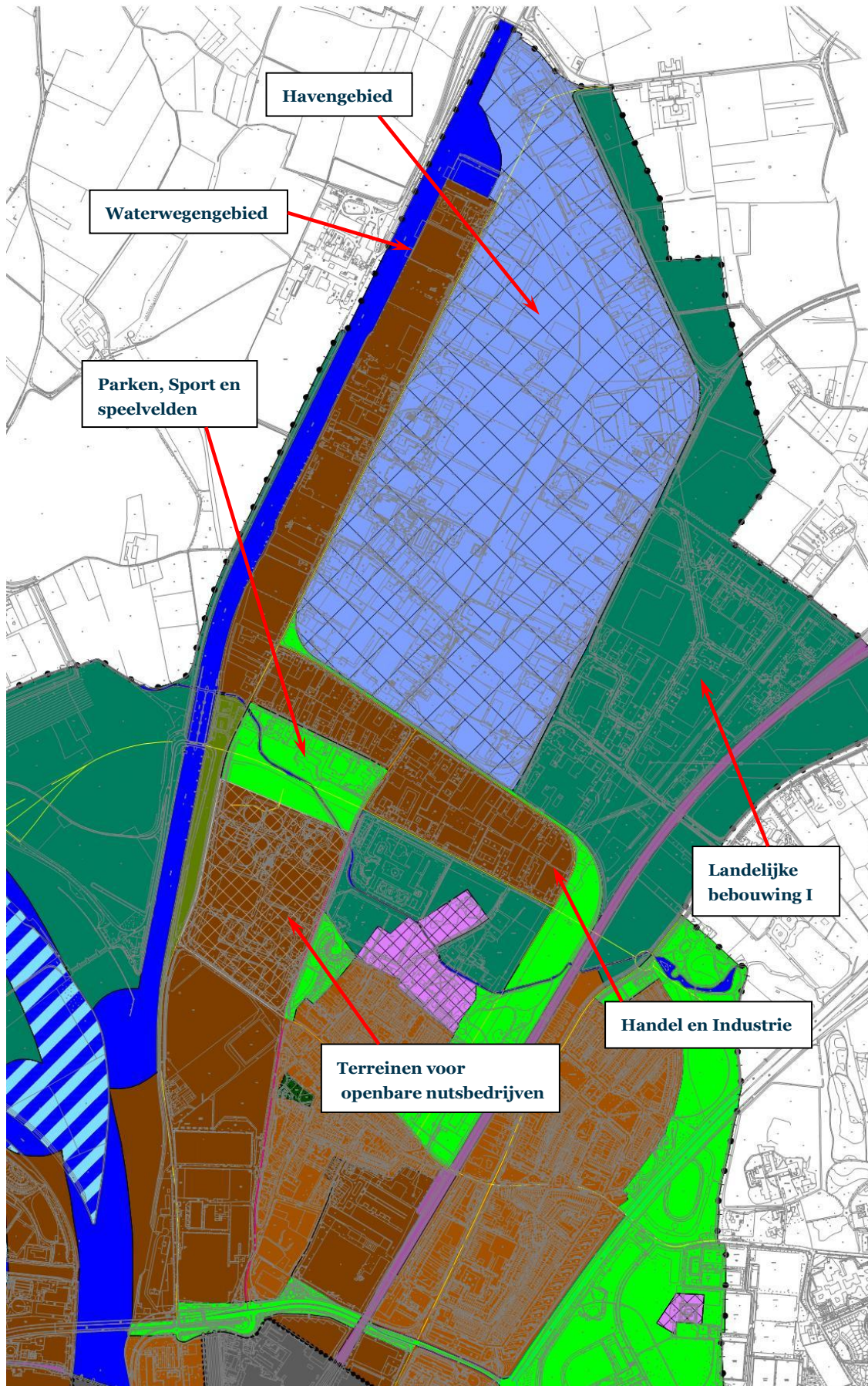
Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Maastricht

Voor een groot deel van de gronden van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1954'. De gronden hebben daarin de volgende bestemmingen: 'Havengebied', 'Handel en Industrie', 'Terreinen voor openbare nutsbedrijven', 'Landelijke bebouwing I', 'Waterwegengebied' en 'Parken, Sport en speelvelden'. Op deze gronden zijn bouwwerken toegestaan ten dienste van handel (geen detailhandel), industrie, nijverheid en verkeer. De maximale hoogte van bouwwerken is bepaald op 15 meter en de maximale bebouwingsdichtheid op 80%. De bestemmingen zijn alle zeer globaal van opzet en bieden een groot scala aan functionele mogelijkheden.

Binnen de bestemming 'Handel en Industrie' is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen voor detailhandel in niet-dagelijkse goederen. Gelet op de zeer globale bestemmingsregelingen, die zijn samengesteld in een tijd dat de ruimtelijke ordeningspraktijk zich nog van ruime uitgangspunten bediende en de druk op de ruimte lang niet zo groot was als tegenwoordig het geval is, is het van belang dat de gronden binnen deze bestemmingen in het voorliggende plan een concretere bestemming krijgen, zonder dat bestaande rechten onevenredig worden ingeperkt. Op afbeelding op de volgende pagina is een uitsnede van de plankaart van het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Maastricht weergegeven.

Facetbestemmingsplan Uitsluiting A-Inrichtingen

In 1987 is voornoemd bestemmingsplan aangevuld met het facetbestemmingsplan 'Uitsluiting A-Inrichtingen' partiële herziening. Hierin is het bedrijventerrein Beatrixhaven, ten noorden van de Korvetweg expliciet aangewezen als vestigingsplaats voor A-inrichtingen, de zogenaamde 'lawaaimakers'.



1.4 Leeswijzer

De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit acht hoofdstukken, waarvan de indeling heeft plaatsgevonden conform het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Na dit inleidende eerste hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de beleidskaders op Europees, nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau weergegeven en wordt afgewogen of de beoogde ontwikkeling daarbinnen inpasbaar is. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van het plangebied gegeven met de huidige ruimtelijke, functionele of andere structuren die daarbinnen aanwezig zijn. In hoofdstuk 4 komen de milieuplanologische aspecten aan de orde. Hoofdstuk 5 handelt over de opbouw van de regels in dit bestemmingsplan en voorziet onder meer in een artikelsgewijze bespreking van de bestemmingsregels. In hoofdstuk 6 komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde en hoofdstuk 7 bevat een handhavingsparagraaf. Deze toelichting wordt afgesloten met een communicatieparagraaf in hoofdstuk 8. Hier is aangegeven welk communicatietraject is doorlopen en wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Hierbinnen komen de resultaten van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro en de ingekomen zienswijzen ex artikel 3.8 Wro en de beantwoording daarvan door de gemeente aan de orde.

Hoofdstuk 2 Beleid

2.1 Europees beleid

Vogel- en habitatrichtlijn

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

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

Het Natura 2000-netwerk bevat derhalve de gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en zijn daarmee geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Voor die gebieden geldt dat aanwijzingsbesluiten zijn opgesteld waarin staat voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats. Nederland heeft 162 Natura 2000-gebieden (en 4 'mariene' gebieden buiten de kust).

Binnen de Maastrichtse gemeentegrens zijn twee (delen van) Natura 2000-gebieden gelegen: "St. Pietersberg en Jekerdal" en "Grensmaas". Ten noorden van de gemeente Maastricht, tussen de kernen Bunde en Elsloo, ligt het Natura 2000-gebied 'Bunder- en Elsoërbos'. Ten zuidoosten van de gemeente Maastricht ligt het Natura 2000-gebied "Savelsbos" en op enige afstand in de gemeente Eijsden-Margraten nog het gebied "Bemelerberg en Schiepersberg". Voor deze gebieden geldt een ontwerp-aanwijzingsbesluit; de aanwijzing is daarmee nog niet definitief. Het plangebied is niet aangrenzend aan en op aanzienlijke afstand van deze gebieden gesitueerd. Daarnaast is het voorliggende bestemmingsplan een actualiseringsplan, waarbinnen de bestaande situatie planologisch wordt verankerd en waarin geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Er zal geen sprake zijn van negatieve effecten op de kwalificerende soorten of habitats in de genoemde gebieden als gevolg van dit bestemmingsplan.

Europese Kaderrichtlijn Water

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

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

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

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

2.2 Rijksbeleid en relevante wet- en regelgeving

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidige ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. De hoofddoelstelling 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 dertien 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>	<ol style="list-style-type: none"> 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 topsectoren; 2. ruimte voor het hoofdnetwerk 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>	<ol style="list-style-type: none"> 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>	<ol style="list-style-type: none"> 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. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR zijn twee besluiten voorhanden waarmee dat mogelijk is:

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

Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud van het Barro te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. De hierin aangegeven juridische kaders zijn derhalve 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.

- het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder 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 ruimtevrage, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. Onderhavig plan bevat geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een motivering van het plan op basis van de ladder voor duurzame verstedelijking is derhalve niet aan de orde.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Een onderwerp uit het Barro dat in het kader van het voorliggende bestemmingsplan aan de orde is, is de ligging van een klein deel van het plangebied (aan de westzijde) in het waterbergend rivierbed van de Maas. Daarnaast is langs de zuidwestgrens van het plangebied een rivierkade gelegen (zie verderop in deze paragraaf). Voorts dient volgens het Barro binnen een afstand van 300 meter van een havenuitvaart een vrijwaringszone van 50 meter aan weerszijden van de vaarweg te worden opgenomen. Ook de waterkering langs het Julianakanaal (regionale waterkering) en sluiscomplex Limmel zijn met de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' bestemd en voorzien van een aanduiding 'vrijwaringszone - waterstaatswerk'. De genoemde aspecten zijn alle in dit bestemmingsplan op de verbeelding en in de regels vastgelegd. Hiermee zijn de belangen uit het Barro juridisch verankerd.

Waterwet en waterbesluit

Op 22 december 2009 is de Waterwet van kracht geworden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening. De nieuwe Waterwet schept een kader voor de noodzakelijke modernisering van het Nederlandse waterbeheer voor de komende decennia. Door het samenvoegen van meerdere vergunningen nemen de bureaucratie en de regeldruk voor burgers en bedrijven af. De Waterwet sluit goed aan op de Wet ruimtelijke ordening (Wro), waardoor de relatie met het ruimtelijke omgevingsbeleid wordt versterkt. Met één integrale wet is ook het uitvoeren van Europese waterrichtlijnen eenvoudiger geworden. Dat geldt onder meer voor de Kaderrichtlijn Water die uitgaat van internationale stroomgebieden en watersystemen (rivieren, meren en delta's), de richtlijn over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's en de Kaderrichtlijn mariene strategie. De Waterwet voegt acht bestaande waterbeheerwetten samen: de Wet op de waterhuishouding, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet verontreiniging zeewater, Grondwaterwet, Wet droogmakerijen en indijkingen, Wet op de waterkering, Wet beheer rijkswaterstaatswerken (de 'natte' delen daarvan) en de Waterstaatswet 1900 (het 'natte' gedeelte ervan). Daarnaast is vanuit de Wet bodembescherming de regeling voor waterbodems ondergebracht bij de Waterwet.

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

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

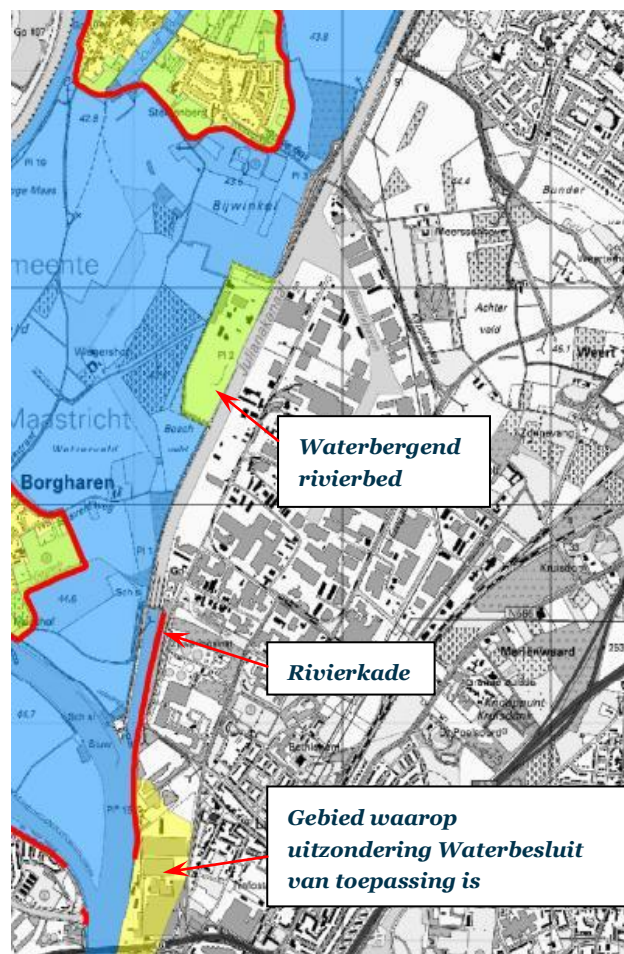
Paragraaf 6 van Hoofdstuk 6 van het Waterbesluit regelt de handelingen die in Rijkswatervan mogen plaatsvinden. Bepaalde handelingen mogen niet worden uitgevoerd zonder een vergunning van de Minister zoals bedoeld in artikel 6.5 Waterwet. Het voorliggende bestemmingsplan leidt niet tot nieuwe ontwikkelingen in het stroomvoerend of waterbergend rivierbed. Er is derhalve geen vergunning noodzakelijk in het kader van de Waterwet.

Beleidslijn Grote Rivieren

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

Van belang bij de Beleidslijn Grote Rivieren is het onderscheid in stroomvoerend en waterbergend rivierbed. In het rivierbed waarop het stroomvoerend regime van toepassing is wordt onder meer toestemming gegeven voor riviergebonden activiteiten voor de aanleg of wijziging van waterstaatkundige kunstwerken, de realisatie van natuur, de realisatie van voorzieningen die onlosmakelijk met de waterrecreatie zijn verbonden en de winning van oppervlaktedelstoffen. In het bergend regime wordt toestemming gegeven voor activiteiten indien er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat het veilig functioneren van het waterstaatswerk gewaarborgd blijft, er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoer capaciteit en de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen als gevolg van de activiteit zo gering mogelijk is. Daarnaast moeten resterende waterstandeffecten of de afname van bergend vermogen duurzaam worden gecompenseerd waarbij financiering en realisering gezekerd zijn.

Uit het kaartmateriaal behorende bij het Waterbesluit (bijlage IV, zie nevenstaand



fragment) blijkt dat een gedeelte van het plangebied deel uitmaakt van het gebied dat is vrijgesteld van de vergunningplicht voor het gebruik van het waterstaatswerk (in gele kleur). Er is ten behoeve van de uitvoering van dit bestemmingsplan conform de bestaande situatie geen vergunning in het kader van de Waterwet noodzakelijk. Indien een bouwplan wordt ingediend kan dit wel Watervergunningsplichtig zijn.

Een deel van het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is gelegen in het waterbergend rivierbed van de Maas (zie het groene gebied op de nevenstaande uitsnede). Daarnaast is langs de zuidwestgrens van het plangebied een rivierkade gelegen (de rode lijn). Er worden met dit plan geen nieuwe activiteiten in het waterbergend rivierbed voorzien. Het plan is derhalve in overeenstemming met de PKB Ruimte voor de Rivier.

Op de verbeelding bij het bestemmingsplan is het bergend rivierbed opgenomen als dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterbergend rivierbed'. Het gedeelte van de rivierkade ter hoogte van de sluis bij Borgharen dat binnen de begrenzing van dit bestemmingsplan valt, is in het plan opgenomen met de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering'. Daarnaast heeft deze kade ook een beschermingszone, die als 'Waterstaat-Beschermingszone waterkering' is opgenomen op de verbeelding en in de regels. Hiermee zijn de belangen inzake het waterbergend rivierbed van de Maas en bijbehorende kade juridisch verankerd in dit bestemmingsplan.

PKB Ruimte voor de Rivier

Het Rijk heeft de te nemen fysieke maatregelen om rivieren meer ruimte te geven vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing (PKB) 'Ruimte voor de Rivier'. Hiermee krijgt het Nederlandse rivierengebied uiterlijk in 2015 een betere bescherming tegen hoogwater. De doelstelling van de PKB is de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken. Voor onderhavig plangebied geldt IVM-2 als toetsingskader voor toekomstige rivierverruiming. In Limburg worden onder de naam Maaswerken werkzaamheden uitgevoerd aan de Maas. De PKB heeft geen betrekking op gebieden die gelegen zijn in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan.

Nota Belvédère

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

De stad Maastricht is in deze nota aangemerkt als een cultuurhistorisch belangrijke stad. In cultuurhistorisch belangrijke steden wordt extra beleidsmatige aandacht gevraagd voor het in stand houden en ontwikkelen van de cultuurhistorische identiteit en de daarvoor essentiële historische elementen en structuren. De gemeente Maastricht heeft hiervoor het instrument van het Maastrichts Erfgoed geïntroduceerd en geïmplementeerd. Hierover meer in paragraaf 2.4 'Gemeentelijk beleid'. Verder is het gebied tussen de gemeenten Sittard-Geleen, Maastricht en Heerlen aangemerkt als het Belvédèregebied 'Heuvelland'. De cultuurhistorische waarden hiervan dienen vroegtijdig te worden meegenomen in nieuwe planvorming. Voor dit bestemmingsplan heeft de Nota Belvédère geen specifieke uitgangspunten, anders dan dat het cultureel erfgoed zoveel mogelijk dient te worden beschermd (in casu via het instrument van het Maastrichts Erfgoed).

Topprojecten herstructurering bedrijventerreinen (Uitvoeringsregeling TOPPER, EZ)

De aanwezigheid van voldoende bedrijventerreinen is een belangrijke voorwaarde voor een duurzame economische ontwikkeling van Nederland. Daarvoor zijn zowel nieuwe aanleg als herstructurering van bedrijventerreinen noodzakelijk. Omdat herstructurering veelal complex is en veel geld kost, zullen private partijen dit niet vanzelf oppakken. Zonder herstructurering zullen nog goed bruikbare bedrijventerreinen onnodig verloren gaan en zal de vraag naar nieuwe terreinen – en het daaraan verbonden beslag op open landschappen – sneller toenemen. Nieuwe aanleg blijft nodig om de economische groei te accommoderen én als schuifruimte voor elders (als gevolg van transformatie) verloren gegane terreinen.

Ter uitvoering van het bovenstaande bedrijventerreinenbeleid is door het Ministerie van Economische Zaken in 2004 het Actieplan Bedrijventerreinen opgesteld, bestaande uit een zogenaamd 'generiek spoor' (thematische acties, die het kwaliteitsniveau van bedrijventerreinen verhogen en maatregelen die decentrale overheden faciliteren bij de herstructurering van bestaande en aanleg van nieuwe bedrijventerreinen) en een 'specifiek spoor' (realiseren van zogenaamde topprojecten; dit zijn 49 geselecteerde bedrijventerreinen met bovenregionaal belang, waarbij sprake is van herstructurering of nieuwe aanleg). Het hele plan had tot doel tot 2012 3.500 hectare bedrijventerrein herstructureren en 7.000 hectare nieuw bedrijventerrein te realiseren. Alleen voor herstructurering zijn subsidies gegeven via de uitvoeringsregeling 'Topprojecten herstructurering bedrijventerreinen' (TOPPER). De gemeente Maastricht heeft ter ondersteuning van de revitalisering van het bedrijventerrein Beatrixhaven ook een TOPPER-subsidie ontvangen. De gemeente Maastricht heeft het revitaliseringsproces geïnitieerd door het opstellen van het 'Masterplan Bedrijventerrein Beatrixhaven' (zie tevens in paragraaf 2.4 'Gemeentelijk beleid').

2.3 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), actualisatie 2011

Op 22 september 2006 is het POL 2006 vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg. Net als het eerste POL (uit 2001) is POL 2006 een integraal plan dat bestaande, verschillende plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie integreert. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van Limburg en beschrijft voor onderwerpen waar de provincie een rol heeft de ambities, de context en de hoofdlijnen van de aanpak. POL 2006 is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Limburg tot een kwaliteitsregio, die zich bewust is van de unieke kwaliteit van de leefomgeving en de eigen identiteit. Ten behoeve van de kwaliteitsregio Limburg wordt ingezet op duurzame ontwikkeling. Dat is een ontwikkeling die tegemoetkomt aan de behoeften van de huidige generatie zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar te brengen om ook in hún behoeften te voorzien. Medio 2008, 2009, 2010 en voor het laatst in 2011 zijn beperkte delen van het POL aangevuld op basis van gewijzigde beleidsstukken, met POL-aanvullingen.

Op 'Kaart 1 Perspectieven' van het POL is het plangebied voor het grootste gedeelte aangeduid als 'Stedelijke bebouwing' (P9); daarnaast is een beperkt deel van het plangebied (gelegen aan de overzijde van het Julianakanaal) aangeduid als 'Ruimte voor veerkrachtige watersystemen' (P3). De begrenzing van de POG (P2) loopt gelijk met de plangrens van dit bestemmingsplan en is derhalve niet van toepassing op dit plan. Het havengebied is uiteraard als 'Water' aangeduid.

Het plangebied is grotendeels gelegen binnen de '*grens stedelijke dynamiek*', die gekoppeld is aan de stadsregio's. Alleen het gedeelte aan de overzijde (westzijde) van het Julianakanaal valt buiten deze grens. De stadsregio's vormen de vertaling van de bundelingsgebieden zoals het Rijk dat hanteerde in voormalige Nota Ruimte. Ook in de nieuwe SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) blijft het zo compact mogelijk houden van de steden het uitgangspunt: inbreiding voor uitbreiding. Iedere stadsregio is voorzien van een grens stedelijke dynamiek (paarse contour, zie kaartbeeld op deze pagina). Deze grenzen zijn vastgelegd op basis van de natuurlijke waarden in het omliggende gebied en een goede functionele en stedelijke samenhang, rekening houdend met de verwachte groei, zoveel mogelijk samenvallend met bestaande elementen zoals wegen. Deze begrenzing laat onverlet dat er sprake is van een sterke wisselwerking tussen stedelijke en landelijke gebieden. Voor veel voorzieningen is men vanuit het landelijk gebied aangewezen op de steden. Omgekeerd is de kwaliteit van het landelijk gebied mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de stedelijke gebieden als vestigingsgebied. Binnen de stadsregio's dienen nieuwe activiteiten zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in de bestaande stedelijke bebouwing.

Het onderstaande fragment uit kaart 1 toont de plangrens op de POL-kaart:



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

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

Het perspectief *Veerkrachtige watersystemen (Perspectief 3)* heeft betrekking op de meer open delen van beekdal, het winterbed van de Maas en steilere hellingen, voorzover deze geen deel uitmaken van P1 (EHS) of P2 (POG). De betreffende gebieden hebben een relatief open karakter en zijn ingericht voor gebruik door vooral grondgebonden landbouw. Lokaal komt ook niet-grondgebonden landbouw voor. Met name langs waterplassen, maar ook verspreid over het gebied P3 zijn veel toeristisch voorzieningen aanwezig. De ontwikkeling van deze functies in deze gebieden is mogelijk mits dit aansluit op het bieden van ruimte aan een voldoende veerkrachtig watersysteem voor de opvang van hoge waterafvoeren, het bestrijden van watertekort en verdroging en het voorkomen van erosie, en gepaard gaat met een goede landschappelijke inpassing en “compensatie” van verloren gaande omgevingskwaliteiten. De veerkrachtige watersystemen vormen een belangrijke continuïteit in het landschap, zowel visueel-ruimtelijk als cultuurhistorisch, en bieden een goed houvast voor investeringen in landschapsontwikkeling in aanvulling op de perspectieven 1 en 2. De verwevenheid van functies, kenmerkend voor deze gebieden, wordt zo behouden en versterkt. Deze verwevenheid van functies maakt dat binnen deze gebieden niet altijd de hoogste kwaliteitseisen ten aanzien van bodem en water aan de orde (kunnen) zijn.

In het Maasdal is de eerder besproken Beleidslijn Grote Rivieren een belangrijk regulerend instrument. Deze beleidslijn doet geen concessies aan het belang van veiligheid en maakt onderscheid in een stroomvoerend en waterbergend regime. In het bergend deel van het rivierbed en in bepaalde situaties ook in het stroomvoerend rivierbed zijn er ook voor niet-watergebonden activiteiten ontwikkelingen mogelijk. Tot de limitatieve reeks van riviergebonden activiteiten behoren onder meer de realisatie van natuur, bestaande steenfabrieken, winning van delfstoffen en overslagfaciliteiten. Ook voor functieveranderingen binnen bestaande gebouwen of voor activiteiten die met rivierverruiming per saldo meer ruimte voor de rivier opleveren is toestemming mogelijk. In het voorliggende plangebied is het gebied dat als P3 is aangeduid in gebruik als bedrijfslocatie.

Overige beleidskaarten

De beleidskaarten 'Kristallen waarden' en 'Groene Waarden' kennen geen relevante beleidsuitgangspunten voor het plangebied. Dat geldt wel voor de beleidskaart 'Blauwe waarden', waarop het bergend winterbed van de Maas rivierbed is aangeduid. Dit winterbed is reeds aan de orde gekomen in het kader van het Rijksbeleid. Het waterbergend rivierbed is door middel van een dubbelbestemming opgenomen op de verbeelding en van een regeling voorzien in de regels. Daarnaast is een deel van het bedrijventerrein gelegen in een beekdal.

POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering

De POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering vormt onder andere het kader voor de beleidsregel van het Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM). Deze beleidsregel regelt de 'extra' condities en voorwaarden waaronder bepaalde ontwikkelingen buiten de contouren in Zuid-Limburg mogelijk zijn. Essentie is dat de beoogde ontwikkelingen gepaard moeten gaan met landschappelijke kwaliteitsverbetering, natuurontwikkeling en ontstening. Dit ter compensatie van het door de ontwikkeling optredende verlies aan omgevingskwaliteit. Onderhavig plangebied is gedeeltelijk gelegen buiten de grens stedelijke dynamiek. Het Limburgs Kwaliteitsmenu is van toepassing in het gehele buitengebied van Limburg: dat zijn de gebieden buiten de contouren (zoals ze in de contourenatlassen staan aangegeven) en buiten de grenzen stedelijke dynamiek. Voor deze gebieden geldt dat een aantal ontwikkelingen slechts kan plaatsvinden indien deze ontwikkelingen zijn gestoeld op de spelregels van het LKM. In dit bestemmingsplan is het gebied dat gelegen is buiten de grens stedelijke dynamiek (waar het LKM dus aan de orde kan zijn) voorzien van een gebiedsaanduiding met hieraan gekoppeld regels die voorzien in de toepassing van het LKM (2012). Onderhavig conserverend plan voldoet daarmee aan de POL-aanvulling 'Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering'.

Programma Werklocaties Limburg 2020

Voor een voorspoedige ontwikkeling van de Limburgse economie is het belangrijk dat er voldoende werklocaties zijn, van de kwaliteit waar het bedrijfsleven om vraagt en met voldoende variatie in vestigingsmilieus. In het POL geeft de provincie de kaders hiervoor aan: ambitie, rolverdeling, uitgangspunten en aanpak. De feitelijke planningsopgave, die zowel de herstructurering van bestaande locaties en de ontwikkeling van nieuwe locaties kan omvatten, wordt per regio bepaald, in samenspraak met de gemeenten en is vastgelegd in het Programma Werklocaties 2020. Het Programma Werklocaties is een uitwerking van het POL. Het is een programma waarin per regio de herstructurerings- en planningsopgave met betrekking tot werklocaties wordt vastgelegd tot en met

2020. Jaarlijks wordt de voortgang met de regio's besproken. Op basis van deze overleggen kan besloten worden het programma op onderdelen of voor bepaalde regio's te actualiseren.

Regionale aanpak

Het belang van een regionale aanpak is van groot. Enerzijds omdat we te maken hebben met regionale markten en anderzijds omdat een gezamenlijke aanpak voor iedere gemeente voordelen oplevert. Door een regionale aanpak kan elke regio komen tot een goed afgestemd aanbod van werklocaties, waarbij in alle relevante segmenten kan worden voorzien en waarbij optimaal wordt ingespeeld op de kwaliteiten van een regio. Verder kan gezamenlijk worden gezocht naar ruimte voor bedrijven die willen verplaatsen. Een dergelijke regionale inzet helpt bedrijven voor de regio te behouden. Ook kunnen de prijzen langs de lijn van prijs-kwaliteitverhoudingen goed op elkaar worden afgestemd en kan worden voorkomen dat ondernemers gemeenten tegen elkaar uitspelen. Om die regionale aanpak vorm te kunnen geven, is het ruimtelijk-economisch functioneren van de Limburgse bedrijven geanalyseerd. Daaruit zijn zeven Limburgse subregio's voor bedrijventerreinen gedestilleerd, die grotendeels autonoom functioneren. Eén van die regio's is Maastricht en Mergelland. In deze regio zijn 27 bedrijventerreinen gelegen, verdeeld over zeven gemeenten. De gemeenten met de meeste werklocaties binnen haar grenzen zijn Maastricht (16) en Meerssen (4). Het totale oppervlak van deze werklocaties samen is 757 ha bruto ofwel 604 ha netto groot. Het bedrijventerrein Beatrixhaven is veruit het grootste bedrijventerrein (bruto 266 hectare). Aan het bedrijventerrein is de status 'revitalisering onderhanden' gekoppeld. Het accent voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen voor de komende jaren ligt nadrukkelijk op revitalisering en/of herstructurering. Er is tot 2020 nog slechts een beperkte vraag naar nieuwe bedrijventerreinen.

Kwaliteit van bedrijventerreinen

Een goede segmentatie (differentiatie in kwantiteit en kwaliteit) van bedrijventerreinen is van groot belang. Het aanbod moet immers steeds aansluiten bij de (veranderende) vraag vanuit de bedrijven. Uit verschillende onderzoeken van de afgelopen jaren is duidelijk naar voren gekomen dat een deel van de ondernemers meer belang is gaan hechten aan de representativiteit van gebouwen en van de bedrijfsomgeving. Dat beperkt zich niet tot de kantorensector. Deze verandering wordt in de hand gewerkt door de grotere behoefte aan uitstraling en de veranderende werkgelegenheidsstructuur. De sterke groei van de dienstensector vraagt om andere panden dan doorgaans in de industrie het geval is. Maar ook in de industrie vinden veranderingen plaats en is sprake van een groeiend aandeel dienstenfuncties, die - gecombineerd met een modernisering van de industrie - mede aanleiding geven tot een andere, modernere huisvesting. Verder kan nog de opkomst van nieuwe vormen van economische bedrijvigheid (zoals de ICT-sector, R&D centra, softwareproductie, callcentra, laboratoria) worden genoemd die leiden tot een sterke belangstelling voor kantoorachtige panden. Tegelijkertijd is ook bij de overheid de aandacht voor kwaliteit van en op bedrijventerreinen toegenomen. Dat houdt verband met de inzet op het vlak van duurzame ontwikkeling die onder andere leidt tot een verantwoorde opzet en inpassing van werklocaties en een goed management van die terreinen. Bovendien zijn veel van de nieuwe bedrijventerreinen langs snelwegen of invalswegen gelegen en bepalen ze door hun uitstraling mede het imago van een gemeente.

In het Limburgs werklocatiebeleid wordt een segmentatie aangehouden die primair loopt langs de lijn van ruimtelijke kwaliteit, gegeven de hiervoor genoemde ontwikkelingen. Daarbij wordt uitgegaan van het gebruikelijke onderscheid in drie dimensies: gebruikswaarde (functionele kwaliteit), belevingswaarde (ontwerp kwaliteit) en toekomstwaarde (economische kwaliteit). Voor bedrijventerreinen is gekozen voor een indeling in drie segmenten. Deze worden aangeduid als BT1, BT2 en BT3. De BT3-terreinen zijn van het hoogste niveau (het zogenaamde 'excellente vestigingsmilieu'). Bedrijventerreinen die het minimaal vereiste niveau niet halen zijn aangeduid als 'BTo'; bedrijventerrein Beatrixhaven is ook als zodanig aangeduid. Dit geeft de noodzaak van herstructurering van dit bedrijventerrein aan.

Als voorbeelden van gebruikswaarde op dit hoogste niveau kan worden aangegeven dat er OV-haltes op het terrein aanwezig zijn, dat er vrijliggende fietspaden liggen en dat parkeren in eigen gebouwen of gestapelde collectieve garages worden gerealiseerd. Voor de belevingswaarden geldt dat bijvoorbeeld dat er een hoge representativiteit van de gebouwen wordt vereist met een hoge materiaalkwaliteit, dat er een geleidelijke landschappelijke of stedelijke overgang plaatsvindt naar de omgeving en dat er geen hekwerken worden geplaatst. Als toekomstwaarde kan worden vermeld dat er een eigen managementorganisatie wordt opgericht

en dat er restaurant-, congres- en vergaderfaciliteiten aanwezig zijn. Deze eisen zijn terug te vinden in het Programma Werklocaties Limburg 2020.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Algemeen ruimtelijk beleid

Stadsvisie 2030 (2005) + actualisatie 2008

In juni 2005 werd de Stadsvisie 2030 vastgesteld. Daarmee staat de koers van de stad Maastricht vast. In deze visie zijn twaalf economische, fysieke en sociale speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de stad zich verder dient te ontwikkelen. Uit de omgevingsanalyse die ten behoeve van deze Stadsvisie is uitgevoerd, blijkt dat de ontwikkelingsgeschiedenis van Maastricht een unieke en sterke stad heeft voortgebracht. Een bont geheel van historische, economische en demografische ontwikkelingen als een samenhangend 'mozaïek'. Een stad die verkeerde ruimtelijke ontwikkelingen bespaard is gebleven. Veel oude gebouwen zijn in een prachtig historisch centrum bewaard met als kalme open ruimte de rivier de Maas. De economische opbloei heeft een stad opgeleverd die rijk is aan moderne gebouwen en bruggen, goed ingerichte en onderhouden buitenruimten, kunst en cultuur en uitgaansmogelijkheden. Maastricht is schoon, heel en behoorlijk veilig. Het kernwinkelgebied heeft allure, de voorzieningen voor miljoenen bezoekers en congresgangers zijn van hoog niveau. De stad beschikt over uitgebreide onderwijsmogelijkheden en kenniscentra. De omwenteling naar een kennis- en diensteneconomie is volop bezig. De stad is standvastig en flexibel, het hart blijft en de buitenkant verandert en past zich aan. Maastricht heeft een groot opnemend vermogen ontwikkeld. Dat uit zich in de acceptatie van nieuwe bewoners, de duizenden studenten en de miljoenen bezoekers die naar Maastricht komen. Ook het (ver)bindend vermogen van de stad is sterk ontwikkeld. Dat is te herleiden uit de stevige verenigingsstructuren, de vele PPS-constructies die zijn ontstaan vanuit een betrouwbare en consistente bestuurscultuur en aan de vele Maastrichtenaren die trots zijn op hun stad en er vaak op latere leeftijd weer naar terugkeren. Deze vermogens leiden tot een tolerante en een talentrijke leefomgeving. Daartegenover staat dat juist de zeer sterke stadscultuur ('de Mestreechter Geis') soms beperkend werkt voor andersdenkenden en de tolerantie het karakter heeft van een zekere braafheid. De binding is te weinig naar buiten gericht. Er wordt te weinig actief op (Eu-)regionale schaal samengewerkt. Maastricht raakt op drie terreinen bekneld. De omgevingsanalyse laat zien dat de sociale samenstelling van de bevolking tot een beknutting van de ontwikkelingsmogelijkheden kan leiden. Vergrijzing en ontgroening leiden tot afname van het sociaal-economische aanpassingsvermogen van de stad. Het vrij lage beschikbare opleidingsniveau vraagt om instroom van nieuwe, jonge, hoog opgeleide en ambitieuze talenten die hun bijdrage aan de stad leveren. Daarnaast werken de harde fysieke grenzen van het dal en de nationale grenzen belemmerend. Er is vraag naar vele soorten woningen en de burgers stellen steeds hogere eisen aan leefbaarheid en veiligheid. Tenslotte leidt op economisch terrein beknelling van het innovatief vermogen en het gebrek aan ondernemerschap tot een mogelijke achilleshiel voor economische versterking van de stad.

Voor dit bestemmingsplan biedt de Stadsvisie een aantal aanknopingspunten. Van de twaalf speerpunten die in de Stadsvisie zijn benoemd, kunnen de economische speerpunten 1 en 3 ('Realisatie en behoud brede economische structuur' respectievelijk 'versterking van de economische infrastructuurlijke voorzieningen' en de fysieke speerpunten 8 'Versterking en behoud van de fysieke kwaliteit') en 9 'Verbetering milieukwaliteit van de stad' kunnen worden gezien als meest passend bij bedrijventerrein Beatrixhaven. Hierna zijn deze speerpunten toegelicht.

Bij speerpunt 1:

Als gevolg van diverse economische ontwikkelingen zijn de economische structuren van West-Europese steden veranderd. Maastricht heeft een omslag gemaakt van een industriestad naar een kennis- en dienstestad, met een brede en gedifferentieerde werkgelegenheidsstructuur, waarin de industrie gekoesterd wordt. Dat is een bewuste keuze die al jaren aan de basis ligt van het economisch beleid van deze stad. Monoculturen - eenzijdige ontwikkeling van steden - houden altijd een groot risico in; denk in dat verband maar aan de gevolgen van de sluiting van de mijnen in de Oostelijke Mijnstreek. Een gedifferentieerd aanbod van bedrijvigheid en werk biedt de meeste kansen op een langdurige economische weerbaarheid. Het verlies aan

werkgelegenheid in de ene sector kan opgevangen worden door een andere sector als het economisch slechter gaat. In de toekomst blijft dit een belangrijke randvoorwaarde voor de economische ontwikkeling van de stad. Een consolidatie van de industrie, met nieuwe impulsen voor het midden- en kleinbedrijf, starters en doorstarters, moet - hoe moeilijk ook – gelijktijdig plaatsvinden. Verder moet de positie in de groeisectoren kenniseconomie en vrijetijdseconomie versterkt worden.

Bij speerpunt 3:

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. Hier blijft de gemeente op aansturen.

Bij speerpunt 8:

Ruimtelijke kwaliteit kan worden uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Van een hoge gebruikswaarde is sprake als de ruimte op een veilige wijze gebruikt kan worden voor functies zoals wonen, werken, ontspannen en verplaatsen én deze functies elkaar bovendien niet hinderen én ze elkaar zoveel mogelijk versterken én toegankelijk zijn voor de bevolking. Belevingswaarde speelt een belangrijke rol in de leefomgeving. Daarbij gaat het om cultureel besef en diversiteit, aanwezigheid van karakteristieke kenmerken (identiteit), toegankelijkheid, (cultuur-)historie en schoonheid en dit alles op mensenmaat. Bij toekomstwaarde gaat het om kenmerken als duurzaamheid, biodiversiteit, robuustheid, aanpassingsvermogen en flexibiliteit in de tijd. Dit zowel wat betreft geschiktheid voor nieuwe gebruiksvormen als ontvankelijkheid voor nieuwe culturele en economische betekenissen. De opgave is en blijft nieuwe inwoners, bedrijven en bezoekers voor de stad te interesseren en te binden. Een belangrijke basis daarvoor is de fysieke kwaliteit van de stad en het aanwezige voorzieningenniveau in brede zin. De kwalitatieve inzet en het evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid zijn hierbij belangrijke uitgangspunten. Maastricht is een compacte stad. De belangrijkste voorzieningen zijn binnen relatief korte afstand aanwezig. Dit is aantrekkelijk voor de mensen die in de stad wonen of verblijven. Doel is het concept van de 'compacte stad in een weids landschap' ook voor de toekomst van Maastricht te hanteren. De opgave is de stad vitaal te houden door nieuwe functies zorgvuldig in het bestaande stedelijk weefsel in te passen en bestaande gebieden aan te passen aan de eisen van de tijd.

Bij speerpunt 9:

De compacte stad heeft diverse milieukundige voordelen: bijvoorbeeld het sparen van het open landschap en een groot potentieel voor openbaar vervoer. Het bij elkaar brengen van vele en diverse functies als wonen, werken en verkeer op een relatief klein grondgebied leidt ook tot uitdagingen op milieugebied, zoals luchtvervuiling, geluidsoverlast, onveiligheid en stank. Deze milieuparadox van de compacte stad is zeker in Maastricht actueel: een stad met een relatief klein oppervlak en hoge ambities. De bodem van de stad is op vele plaatsen ernstig vervuild door eeuwenlang gebruik. Binnenstedelijke ontwikkeling is onmogelijk zonder bodemsanering. De energiehuishouding van de stad is niet duurzaam. Nog lang niet alle realistische kansen op energiebesparing worden benut en de productie van duurzame energie (bijvoorbeeld zonne-energie) is nog nauwelijks van de grond gekomen. In Maastricht is een belangrijke voorwaarde voor goed leven tot op zekere hoogte aanwezig: er is een evenwicht tussen dynamiek en rust. Een leven zonder dynamiek is saai, een leven zonder rust leidt tot overmatige stress en voortdurende onzekerheid. Bij rust gaat het niet alleen om de afwezigheid van lawaai. Bij rust gaat het ook om veiligheid, beperking van risico's van bodemverontreiniging of ongevallen en het behoud of de creatie van ruimtes waar mensen tot rust kunnen komen, zoals natuurgebieden. Rust heeft ook alles te maken met stabiliteit op langere termijn, bijvoorbeeld de beperking van het broeikaseffect. Het evenwicht tussen dynamiek en rust is aanwezig op diverse niveaus: regionaal is sprake van een compacte stad (dynamiek) in een weids landschap (rust); in de compacte stad bestaan gebiedstypen als centrum, intensief woon-, werk- en industriegebied (dynamiek) en extensief wonen, groen verbindingsgebied en buitengebied (rust) naast elkaar.

De in gang gezette herstructurering van bedrijventerrein Beatrixhaven komt tegemoet aan de bovenstaande, in de Stadsvisie genoemde, speerpunten. De indeling van het bedrijventerrein wordt efficiënter, zonder dat het aantal milieugehinderden toeneemt. Ook wordt met een betere indeling van het terrein ruimte vrijgemaakt voor de vestiging van nieuwe bedrijven, binnen de bestaande milieurichtlijnen. Hierdoor is inbreiding mogelijk in plaats van uitbreiding, waardoor aan de voor Maastricht zo kenmerkende compact stadgedachte kan worden vastgehouden.

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

1. Demografische transitie: Sinds 1993 kent Maastricht een natuurlijke bevolkingsafname (sterftecijfer hoger dan geboortecijfer) die werd gecompenseerd door een vestigingsoverschot, waardoor de absolute bevolkingsomvang steeg. Vanaf 2004 kampt de stad met een vertrekoverschot, waardoor de bevolking is gedaald (*inmiddels is het inwonertal van Maastricht sinds 1 januari 2008 ieder jaar gestegen, van 117.998 per 1 januari 2008 tot 121.812 op 1 januari 2013 (red.)*).
2. Economische transitie: Door een dalende bevolking (aanbod van arbeid) en de economische ombouwoperatie waar Maastricht nog altijd in zit – van industrie naar dienstverlening – blijft het aantal arbeidsplaatsen stabiel of groeit licht. Deze nationale en internationale ontwikkelingen zijn weliswaar autonoom, maar dat neemt niet weg dat actoren in de stad wel degelijk een economische en een sociale dynamiek op gang kunnen brengen die Maastricht weerbaar maakt en een robuuste toekomst garandeert. In de actualisering van de Stadsvisie 2030 formuleert het stadsbestuur instrumenten om deze dynamiek op gang te brengen.

Maastricht gaat deze dynamiek op drie gebieden organiseren:

1. Maastricht cultuurstad

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

2. Maastricht internationale kennisstad

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

3. Maastricht stedelijke woonstad

De demografische transitie geeft Maastricht letterlijk de ruimte om te investeren in haar kwaliteit van stedelijke woonstad. In samenhang met de regio is dat een onderscheidend vestigingsargument voor nieuwkomers en investeerders. Met fysieke ingrepen kan dynamiek worden ontwikkeld door te investeren in (1) het leefmilieu (woningen; stedelijke voorzieningen; onderwijs, landschappelijke kwaliteit; milieu) en in (2) het werkmilieu (bedrijventerreinen, vrijetijdseconomie, kantoren, atelierruimtes, toerisme). Voor een evenwichtige ontwikkeling van Maastricht moeten beide zijden in evenwicht zijn. De bereikbaarheid van Maastricht is essentieel en fungeert als smeeroelie. Wetende dat in de kennis- en diensteneconomie het ‘werk’ in belangrijke mate het ‘wonen’ volgt, is om de gewenste innovatieve, vitale bevolking aan de stad te binden, het sturen op kwaliteit van het ‘leefmilieu’ van essentieel belang. De stad dient de juiste voorzieningen, stedelijke kwaliteiten, woningen en woonmilieus te bezitten om haar aantrekkelijk te maken voor deze groep. Stedelijkheid is een voorwaarde om de vitale en innovatieve bevolking aan de stad te binden en vervolgens de gewenste kenniseconomie te ontwikkelen. Om deze stedelijkheid te ontwikkelen moet Maastricht de onderscheidende stedelijke kwaliteiten benutten en uitgroeien tot dé ontspannen middelgrote ‘buitenlandse’ kwaliteitsstad van Nederland. Maastricht wil zich profileren met een sterk stedelijk milieu in Zuid-Limburg.

Structuurvisie Maastricht 2030 (2012)

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

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

De wijze waarop Maastricht aan deze ruimtelijke thema's gaat werken zal verschillen ten opzichte van de afgelopen periode. Door de onzekerheid over de toekomstige behoefte van de stad en de financiële mogelijkheden, zal het accent komen te liggen op een geleidelijke transformatie van het bestaande. Toch is behoefte aan een visie op de toekomst. Deze visie betreft in hoofdzaak het raamwerk van infrastructuur, landschap, openbare ruimtes en ontmoetingsplekken. Binnen dit raamwerk spelen thema's als herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik een meer voorname rol. Een gemeentelijke sturing op programma's is belangrijk om (ongewenste) concurrentie tussen gebieden te voorkomen. Daarom heeft de gemeente bij de stedelijke programmering in 2010 gekozen voor acht brandpunten voor stadsontwikkeling. Dit zijn de A2, Belvédère, Noorderbrug, Geusselt, Randwijck, Herstructurering Centrum en Beatrixhaven. Deze brandpunten vormen het kader voor de programmatische ontwikkeling van de stad tot 2020. Het actieve gemeentelijke grond- en vastgoedbeleid wordt hierop gefocust.

Voor het toekomstbeeld van het Maastricht in 2018 wordt voor wat betreft Beatrixhaven aangegeven dat de ontsluiting van het bedrijventerrein is verbeterd, dat het beter multimodaal ontsloten is en dat de herstructurering heeft plaatsgevonden dan wel een eind op streek is. Een deel van deze opgave (de multimodale bereikbaarheid) wordt momenteel reeds ingevuld door de aanleg van het P+R-terrein Beatrixhaven en het station Maastricht-Noord.

Nota economische speerpunten (2015)

Hoofdpunt van haar economische beleid zoals de gemeente Maastricht deze heeft verwoord in de economische speerpuntennota is in het kort: Het behoud van de brede, gedifferentieerde economische structuur. Voorkomen moet worden dat de huidige, brede economische structuur afkalft en zich onevenredig eenzijdig verder ontwikkelt. Dat betekent dat de gemeente Maastricht heel nadrukkelijk kiest voor het behoud van de bestaande zwaardere bedrijvigheid. Daarnaast vindt de gemeente Maastricht de inhoudelijke kwaliteit van de structuur steeds belangrijker: het innovatief vermogen van ondernemers en het vormen van kennisnetwerken krijgen prioriteit. Met name het aandeel starters en middenbedrijf moet groeien. Kenniseconomie en vrijetijdseconomie zijn binnen de economische structuur de groeisectoren waarin nieuwe werkgelegenheid gegenereerd moet worden. Dat betekent dat de gemeente Maastricht kansen wil bieden aan dit soort nieuwe bedrijven, of spin off van bestaande bedrijven.

Er zijn dus ook nieuwe bedrijventerreinen, kantoor-, detailhandelslocaties en bedrijfsruimten nodig. De fysieke vertaling van de economische ambities vindt in belangrijke mate plaats in het realiseren van voldoende ruimte voor bedrijven, kantoren, ambachtelijke en kleinschalige bedrijvigheid, detailhandel en ruimte voor starters. Het is derhalve van groot belang dat bestaande bedrijventerreinen goed worden ontsloten en dat zij tijdig worden aangepast aan nieuwe eisen van de tijd. Het herstructureren/revitaliseren van bedrijventerrein Beatrixhaven past binnen de ambitie om een goede economische structuur te behouden en bedrijven voldoende te faciliteren. Het bedrijventerrein wordt op basis van deze nota als vestigingsplaats voor bedrijven in de zwaardere categorieën gehandhaafd en versterkt.

2.4.2 Specifiek ruimtelijk beleid

Masterplan Bedrijventerrein Beatrixhaven (2006)

Het Masterplan Bedrijventerrein Beatrixhaven bevat een toekomstvisie voor het bedrijventerrein en geeft inzicht in de wijze waarop de doelstellingen van deze visie bereikt kunnen worden via een proces van duurzame herstructurering.

Toekomstbeeld 2025

Beatrixhaven moet in 2025 de ideale vestigingsplaats voor zware bedrijvigheid zijn in de regio Maastricht. Met de dan in gebruik zijnde rechtstreekse op- en afrit van de autosnelwegen A2 en A79, de havenfaciliteiten en de railontsluiting, is het bedrijventerrein volledig ingericht om goederenvervoer op multimodale wijze te kunnen verwerken. Op het bedrijventerrein zijn de kavels benut door de zwaardere bedrijven (milieuklassen 3, 4 en 5). Lichtere bedrijvigheid is elders in de stad en de regio gevestigd. Daar waar het bedrijventerrein grenst aan een woonomgeving is gezorgd voor voldoende buffer. Binnen de invloedssfeer van Beatrixhaven worden geen ontwikkelingen toegestaan. De uitstraling van het bedrijventerrein is functioneel-optimaal; openbare en private ruimten in het zicht worden netjes verzorgd en hebben een nette uitstraling. Het parkmanagement vormt het platform waar beheer, onderhoud, veiligheidsprojecten en andere kwaliteit verbeterende projecten worden afgestemd, opgepakt en uitgevoerd.

Uitgangspunten

De gemeente heeft de toekomstvisie 2025 verwoord in drie termen:

1. Het juiste bedrijf op de juiste plek ('Paarse Pit'):

- specifiek bestemmen voor zware bedrijvigheid in de categorieën 3, 4 en 5;
- lagere categorieën worden geweerd en ondergebracht op geschikte locaties;
- in de kern van Beatrixhaven kunnen de zwaarste bedrijven zich vestigen en/of hun bedrijfsactiviteiten voortzetten;
- rondom de kern bevinden zich de categorie-3 bedrijven;
- er bevinden zich geen milieugevoelige functies op Beatrixhaven die beperkend zijn;
- richting aangrenzende gevoelige functies (bijvoorbeeld woonkern Limmel) zullen bufferende maatregelen worden getroffen. Indien noodzakelijk worden hier lichtere bedrijven gevestigd (categorie 1, 2 of 3) die als buffer moeten dienen;
- vanuit of in de aangrenzende milieugevoelige gebieden zullen geen ontwikkelingen plaatsvinden die een beperkende invloed hebben voor bedrijven op bedrijventerrein Beatrixhaven.

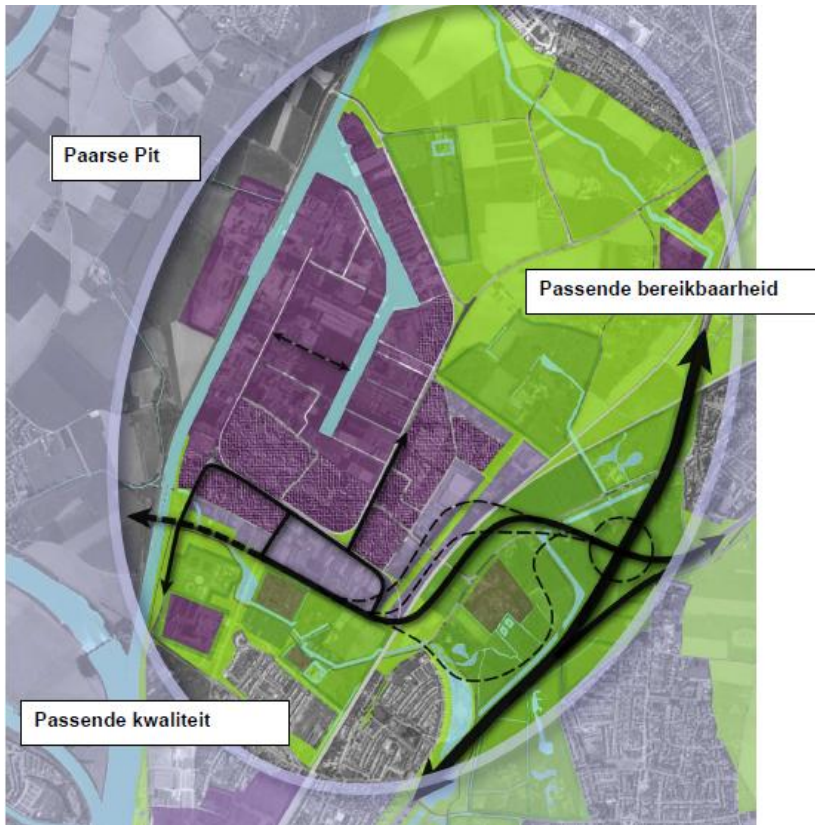
2. Passende bereikbaarheid

- vanwege de zware bedrijvigheid, vraagt Beatrixhaven om een passende 'robuuste ontsluiting' voor zowel goederenvervoer per weg, water en spoor;
- Beatrixhaven heeft een directe ontsluiting op de A2 en de A79;
- sluipverkeer van Beatrixhaven door woonwijken wordt tegengegaan;
- de binnenhaven en het goederenspoor voldoet aan de wensen van de tijd.

3. Passende kwaliteit

- Beatrixhaven past (milieutechnisch) optimaal in haar (leef)omgeving;
- Beatrixhaven kent een functioneel-optimale uitstraling;
- openbare terreinen worden goed onderhouden en beheerd;
- de groene beukenhagen zijn een kenmerkend en terugkerend element in het openbaar gebied;
- nutsvoorzieningen voldoen aan de eisen van de tijd;
- zichtbare private delen van Beatrixhaven worden netjes onderhouden;
- de gebouwen zijn courant.

De onderstaande afbeelding geeft een grafische weergave van de in het voorgaande omschreven doelstellingen van de toekomstvisie voor Beatrixhaven:



Aan de visie is een voorstel opgenomen voor een projectenlijst en een financieringsvoorstel; aangezien de visie inmiddels ruim zes jaar oud is zijn enkele projecten sinds 2011 reeds in gang gezet (onder meer verknoping A2/A79, beheer geluidzone, actualisering bestemmingsplan). De gemeente investeert ongeveer € 25 miljoen tot 2020 in de opwaardering van het bedrijventerrein. De voorliggende actualisering van het bestemmingsplan maakt derhalve deel uit van de uitwerking van de visie voor het bedrijventerrein. Uitgangspunten die publiekrechtelijk kunnen worden geregeld, zijn in dit bestemmingsplan vastgelegd (bijvoorbeeld milieucategorieën bedrijvigheid, geluidzones, bebouwingspercentages, bouwhoogten en beschermings- en veiligheidszones).

Samenwerking gemeente Maastricht-LHB (2012)

De gemeente Maastricht en de Limburgse Herstructureringsmaatschappij voor Bedrijventerreinen BV (LHB) gaan samen de mogelijkheden onderzoeken tot het geven van een extra impuls aan bedrijventerrein Beatrixhaven. Het onderzoek is een aanvulling op de in 2011 gestarte revitalisering van het bedrijventerrein. Als deelprojecten zijn benoemd: de herontwikkeling van het middengebied voor zware bedrijvigheid en ontwikkeling van een trimodaal (water, weg, spoor) overslagcentrum. Nieuw project is de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en private gebieden langs de Punterweg. Met het onderzoek naar de drie deelprojecten wordt de herstructurering van het terrein verder voortgezet. Doel is het bedrijventerrein toekomstbestendig te maken en een optimale vestigingslocatie te laten zijn voor zware bedrijvigheid. De herstructurering moet een intensivering van het bedrijventerrein mogelijk maken en de kwaliteit verbeteren van de functionaliteit zonder dat dit negatieve gevolgen heeft voor de woon- en leefkwaliteit van de omgeving c.q. de stad Maastricht. Het creëren van ruimte voor zware bedrijvigheid en het versterken van de infrastructuur over water, spoor en weg zijn de belangrijkste speerpunten. De gemeente en LHB onderzoeken de komende periode of de deelplannen tot een haalbaar herstructureringsplan kunnen leiden.

Zonebeheerplan en geluidreductieplan Beatrixhaven

De dato 16.09.2008 heeft de gemeenteraad de Nota Industrielawaai Beatrixhaven vastgesteld. De nota vormt de basis voor de gezamenlijke aanpak van de overschrijding van de geluidzone op industrieterrein Beatrixhaven en

heeft tevens als doel een start met de revitalisering van industrieterrein Beatrixhaven te kunnen maken. Er is ervoor gekozen de oplossing te zoeken door het creëren van nieuwe geluidruimte binnen de bestaande geluidzone, waarbij vijf soorten maatregelen worden overwogen:

1. Actualisatie zonemodel;
2. Optimalisatie geluidmodel;
3. Papieren geluidsanering (optimalisatie milieuvergunning/AMvB);
4. Daadwerkelijke geluidsanering;
5. Inwaarts zonereren.

Wanneer de bestaande geluidzone wordt overschreden neemt dit de dynamiek van een bedrijventerrein weg. Hierdoor zijn nieuwe ontwikkelingen niet meer mogelijk. De vastgestelde Nota Industrielawaai Beatrixhaven heeft onvoldoende juridische status om deze stagnatie op te heffen. In de Crisis- en herstelwet (Chw) is een mogelijkheid opgenomen om een ander juridisch instrument in te zetten: het geluidreductieplan. Dit houdt in dat de Nota Industrielawaai Beatrixhaven wordt opgedeeld in een zonebeheerplan en een geluidreductieplan. Het zonebeheerplan is daarbij de oorspronkelijke Nota Industrielawaai Beatrixhaven.

Zonebeheerplan

Het industrieterrein Beatrixhaven is een groot bedrijventerrein, van oudsher geschikt voor de vestiging van grootschalige industriële bedrijven die behoren tot de 'zwaardere' milieucategorieën. In het geval van grote industrieterreinen met groot dynamiek is beheer van geluidruimte één van belangrijke gemeentelijke taken. Maar bij beheer van geluidruimte spelen verschillende andere zaken mee, zoals economische ontwikkelingen, grondverkoop of strategische plaatsing van bedrijven van regionaal belang. Daarom moet beheer van geluidruimte benaderd worden vanuit verschillende disciplines om een effectief beleid te kunnen voeren. Dit houdt tevens in dat het beleid gedragen moet worden door alle bij beheer van geluidruimte betrokken interne en externe partijen. Met het beleid worden vele belangen gediend, een niet-limitatieve opsomming hiervan is:

1. Het belang van een goed milieu:
 - de 'zware' industrie kan beter geconcentreerd gevestigd zijn op een gezonde industrieterrein, zoals Beatrixhaven, dan dat zij verspreid gevestigd is op perifere gelegen, niet-gezonde industrieterreinen. Dit laatste kan immers leiden tot moeilijk aan te pakken milieuproblemen in de woonomgeving.
2. Het belang van de sociaal-economische ontwikkeling:
 - de Beatrixhaven biedt adequate vestigingsmogelijkheden voor 'zware' industrie;
 - nieuwe vestigingen van bedrijven leidt tot meer werkgelegenheid in de industriële sector;
 - een goed 'ingevuld' en gezond industrieterrein levert meer economische ontwikkelingen op door clustering en kruisbestuiving van bedrijvigheid.
3. Het belang van andere ondernemers op het terrein:
 - het industrieterrein raakt nu enigszins 'achterop', waardoor de economische ontwikkeling stagneert;
 - door revitalisering neemt de waarde van de eigendommen toe.

Het zonebeheerplan Beatrixhaven van de gemeente Maastricht is opgenomen als bijlage 3 bij de regels behorende bij dit bestemmingsplan. Het zonebeheerplan heeft op hoofdlijnen een tweeledig doel:

1. Het bedrijventerrein Beatrixhaven is grotendeels gevuld met bedrijven, zodat zelfs na oplossing van de overschrijdingen de zone nog steeds zo goed als 'vol' zit. Om in de toekomst toch mogelijkheden te hebben voor het vestigen van nieuwe bedrijven zonder dat er opnieuw een zoneoverschrijding optreedt, kan een inwaartse zonering worden gehanteerd. Het doel van de inwaartse zonering is het vestigen van grote lawaaimakers op grote afstand van geluidgevoelige bestemmingen waarbij tussengelegen rustige bedrijven een bufferwerking hebben. Op deze manier wordt een overschrijding op de geluidzone tegengegaan. Hiermee zorgt de inwaartse zonering voor een akoestisch optimaal gebruik van het bedrijventerrein, waarbij alle kavels volledig in gebruik zijn en geen overschrijding van de geluidzone aanwezig is.

2. Het geluidreductieplan streeft naar het oplossen van de overschrijding en het terugbrengen van een 'gezonde' akoestische situatie op het industrieterrein binnen een periode van vijf jaar. Het zonebeheerplan geeft aan hoe met het beheer van de geluidruimte op het industrieterrein wordt omgegaan. Daarbij moet nadrukkelijk gekeken worden naar de eenheid van het zonebeheer- en geluidreductieplan. De situatie die wordt bereikt na het uitvoeren van maatregelen die in het geluidreductieplan opgenomen worden, moet ook aan de vereisten van een zonebeheerplan voldoen. Dit is het moment dat de werking van het geluidreductieplan ophoudt (overschrijding van de zone wordt opgelost) en er ruimte voor het gebruik van het zonebeheerplan komt.

Geluidreductieplan

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

Een geluidreductieplan bevat ten minste een beschrijving van het te voeren beleid om de geluidbelasting binnen en buiten de bestaande zone te beperken en de voorgenomen maatregelen om de geluidsbelasting van het hele industrieterrein te verminderen tot beneden de bedoelde grenswaarden. Het geluidreductieplan wordt vastgesteld voor een periode van vijf jaar; dit betekent dat de voorgenomen maatregelen tot een oplossing van de overschrijding binnen de genoemde periode moet leiden. Een realistisch plan maakt het verlenen van vergunningen op een 'overvol' industrieterrein weer mogelijk. Burgemeester en Wethouders stellen het geluidreductieplan vast. Het geluidreductieplan dient vervolgens in acht te worden genomen bij vergunningverlening. Na vijf jaar moet de geluidbelasting zijn teruggebracht tot de vastgestelde vigerende grenswaarde. In het geluidreductieplan voor industrieterrein Beatrixhaven (dGmR, rapportnummer M. 2010.0951.01.R001-V0003, d.d. 01.03.2012, opgenomen als separate bijlage 1 bij deze toelichting) is aangegeven met behulp van welke maatregelen de overschrijding over vijf jaar is weggenomen. Ook is op grond van art. 67, lid 2 onder c Wet geluidhinder aangegeven welke maatregelen worden genomen indien de geluidsbelasting onverhoopt binnen die periode niet is verminderd zodat voldaan wordt aan de vigerende geluidzone.

Bodembeheerplan Maastricht (2007)

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

De uitvoering van het bodembeleid krijgt vorm via verschillende regelingen die hun basis vinden in vier verschillende wettelijke kaders: de Wet bodembescherming, de Wet milieubeheer, de Woningwet en de Wet Ruimtelijke Ordening. Binnen dit vier sporenbeleid staat voorop dat het resultaat van de beoordeling van de

bodemkwaliteit niet afhankelijk mag zijn van het wettelijk kader dat aanleiding is om de bodemkwaliteit te beoordelen. Het maakt immers niet uit of de gewenste kwaliteit bereikt wordt via een bodemsanering (omdat de interventiewaarde wordt overschreden), via het aanvoeren van grond (omdat het terrein te laag ligt), via een bestemmingsplanherziening (omdat de bestemming gewijzigd wordt van bedrijvigheid naar wonen) of bij het verlenen van een bouwvergunning. De gewenste kwaliteit (uitgewerkt in dit Bodembeheerplan) moet in alle situaties worden bereikt.

Actief bodembeheer is vanouds ontwikkeld om te voorkomen dat in gebieden met (grootschalige) diffuse bodemverontreiniging stagnatie optreedt in de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen; de stedelijke dynamiek wordt aangegrepen om de bodemkwaliteit te verbeteren en geschikt te maken voor het gewenste gebruik. Hiermee wordt beoogd de (kosten voor) oplossing van de bodemproblematiek maatschappelijk te verdelen over de marktpartijen. In dat verband zal het Bodembeheerplan in de praktijk meestal zijn gericht op situaties waarbij er een maatschappelijke ontwikkeling gepland is, die aanleiding is om eisen te stellen aan de bodemkwaliteit. Maar omdat het uitgangspunt van het Maastrichtse bodembeleid is om alle situaties gelijk te beoordelen, is dit plan feitelijk van toepassing op alle situaties en procedures waarbij de bodemkwaliteit beoordeeld moet worden. 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. Meer specifieke aspecten inzake bodemkwaliteit in het plangebied zijn opgenomen in paragraaf 4.4 van deze toelichting.

Locatiebeleid Luchtkwaliteit

In aanvulling op de Wet luchtkwaliteit is door het ministerie van VROM het Besluit gevoelige bestemmingen opgesteld. In deze AmvB worden vaste zones langs drukke infrastructuur opgenomen waarbinnen de gevoelige bestemmingen niet gerealiseerd mogen worden wanneer ter plekke sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide. Het is hierbij de bedoeling langs rijkswegen te werken met een zone van 100 meter vanaf de rand van de weg en bij provinciale wegen met een zone van 50 meter vanaf de rand van de weg. Daarnaast wordt aanbevolen langs drukke gemeentelijke wegen zeer terughoudend om te gaan met realisering van gevoelige bestemmingen, zeker daar waar sprake is van een (dreigende) overschrijding van een of meer grenswaarden. Het ministerie van VROM heeft het echter niet zinvol gevonden bij gemeentelijke wegen ook te werken met vaste zones, omdat deze afstand zeer afhankelijk is van de aard en functie van de gemeentelijke wegen. Daarbij dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening naast het in acht nemen van de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit, tevens gestreefd te worden naar het behalen van zoveel mogelijk gezondheidswinst.

In het licht van dit besluit is door de gemeente Maastricht in 2008 het Locatiebeleid Luchtkwaliteit opgesteld. In dit beleid wordt de keuze gemaakt ook te kijken naar de invloed van de heersende luchtkwaliteit op een nieuwe ontwikkeling. Het hoofddoel van het locatiebeleid kan worden samengevat als het waarborgen van de gezondheid van personen, waarbij naast de wetgeving ook gekeken wordt naar de effecten van luchtkwaliteit op extra gevoelige groepen. Hiermee scheidt het nu voorliggende locatiebeleid luchtkwaliteit, naast de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit en het Besluit gevoelige bestemmingen, een kader om in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging te maken op basis van de aanwezige luchtkwaliteit in stedelijk gebied. Het Locatiebeleid kent een stroomschema dat voor nieuwe ontwikkelingen moet worden gevolgd. In het stroomschema worden drie categorieën onderscheiden: 'niet gevoelig' (zoals kantoren, bedrijven en winkelcentra), 'gevoelig' (zoals ziekenhuizen, woningen en sporthallen) en 'extra gevoelig' (zoals verpleeghuizen, kinderdagverblijven en sportvelden). Bij conserverende bestemmingsplannen is in de regel geen sprake van veranderingen in de luchtkwaliteit, omdat hierin alleen bestaande functies worden vastgelegd. Bij eventueel middels flexibiliteitsbepalingen mogelijk te maken nieuwe ontwikkelingen dient wel te worden getoetst aan dit beleid. Het Locatiebeleid Luchtkwaliteit zal in 2013 worden geactualiseerd.

Hogere grenswaardenbeleid Maastricht (2011)

Op 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. De wijzigingen betreffen zowel de procedures als de inhoud van de wet. Een belangrijke wijziging is dat de bevoegdheid voor de vaststelling van hogere grenswaarden is verlegd van Gedeputeerde Staten naar de colleges van Burgemeester en wethouders van de gemeenten. Een andere wijziging is dat de criteria op grond waarvan hogere grenswaarden konden worden vastgesteld niet meer

in de nieuwe wet opgenomen zijn. Wel is in de nieuwe wet in artikel 110a lid 5 bepaald dat het College van Burgemeester en Wethouders bevoegd is hogere grenswaarden vast te stellen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege industrieterreinen, spoorbanen en wegen onvoldoende doeltreffend zullen zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. De verandering van het bevoegd gezag voor de vaststelling van hogere grenswaarden, het ontbreken van criteria voor de vaststelling van hogere grenswaarden in de nieuwe wet en de vereiste motivatie op grond van artikel 110a van de nieuwe wet, heeft aanleiding gegeven Maastrichts geluidsbeleid in een nieuwe nota te verwoorden. Er is geluidsbeleid ontwikkeld om te sturen in de ontheffingverlening en te voorkomen dat ad hoc ontheffingen verleend worden. Tevens is het geluidsbeleid ontwikkeld voor de bescherming van burgers tegen geluidhinder, zorgen voor afdoende leefkwaliteit en als kader voor het toetsen aan een goede ruimtelijke ordening. Dit geluidsbeleid zal zo mogelijk gebiedsgerichte geluidsplafonds bevatten die variëren per gebiedstype, om geluidsniveaus te beperken waar dat zinvol is en meer maatwerk te kunnen leveren en zodoende aan te sluiten bij het Maastrichtse Natuur- en Milieuplan. Bij nieuwe ontwikkelingen dient bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde rekening te worden gehouden met dit beleid.

Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht (2012)

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 bezien welke verantwoordingsgraad voor het groepsrisico van toepassing is.

In de beleidsvisie is de huidige situatie in de gemeente Maastricht op het gebied van externe veiligheid geïnventariseerd en vastgelegd. Per onderwerp van externe veiligheid (buisleidingen, gevaarlijk transport, inrichtingen, luchthaven) is aangegeven hoe de situatie is en hoe met nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van risicobronnen moeten worden verantwoord. Per ruimtelijk plan zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden bekeken of de ontwikkeling past binnen het hier aangegeven beleidskader. Bij conserverende bestemmingsplannen is in de regel geen sprake van veranderingen in het groepsrisico, omdat hierin alleen bestaande functies worden vastgelegd. Bij eventueel middels flexibiliteitsbepalingen mogelijk te

maken nieuwe ontwikkelingen dient wel te worden getoetst aan dit beleid. Meer specifieke aspecten inzake externe veiligheid voor het plangebied zijn opgenomen in paragraaf 4.6 van deze toelichting.

Luchtkwaliteitplan Maastricht (2006)

Op 19 september 2006 heeft de gemeenteraad van Maastricht het Luchtkwaliteitplan inclusief de uitvoeringsmaatregelen vastgesteld. Deze uitvoeringsmaatregelen hebben tot doel de luchtkwaliteit in Maastricht te verbeteren zodanig dat in 2010 voldaan kan worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. De uitvoering van het luchtkwaliteitplan is in november 2006 ter hand genomen. Naast het uitvoeren van concrete maatregelen is gestart met het opzetten van een platform luchtkwaliteit Maastricht, waarvan de eerste bijeenkomst op 15 december 2006 heeft plaatsgevonden. In dit platform zijn uit diverse velden maatschappelijke partijen vertegenwoordigd. Doel van het platform is om bij deze partijen vroegtijdig draagvlak te verkrijgen voor de te treffen maatregelen. Het platform luchtkwaliteit Maastricht heeft gedurende de gehele doorlooptijd van het luchtkwaliteitplan meegedacht over de uitvoering van de maatregelen uit het Luchtkwaliteitplan. De uitvoering is momenteel nagenoeg afgerond. Voor dit bestemmingsplan bevat dit document geen specifieke uitgangspunten. Meer specifieke aspecten inzake externe veiligheid voor het plangebied zijn opgenomen in paragraaf 4.7 van deze toelichting.

Antennebeleid/UMTS Nota 2009

Op 19 oktober 1999 heeft het college van Burgemeester en Wethouders van Maastricht een beleidsnota vastgesteld met betrekking tot het plaatsen van GSM-installaties door providers in de gemeente Maastricht (de Nota locatiebeleid GSM-zendinstallaties). In 2009 heeft de gemeente dit beleid herzien, mede gezien de voortschrijdende ontwikkeling van de technologie. Daarnaast is er ook meer bekend over de gevolgen voor de gezondheid, zodat de toen opgestelde uitgangspunten ook aan deze nieuwe kennis zijn aangepast. Daarnaast lijkt de GSM zijn langste tijd te hebben gehad. UMTS (Universal Mobile Telecommunication System) doet zijn intrede. UMTS maakt gebruik van de 3e generatie technologie. Het GSM beleid is dientengevolge verruimd naar het antennebeleid voor mobiele communicatie, kortweg Antennebeleid 2009/UMTS Nota 2009. Er bestaan drie verschillende soorten masten: micromasten, dakmasten en vrijstaande masten. Ieder type heeft een andere dekkingsgraad en een andere capaciteit. De inzet van een bepaald type hangt af van de vraag naar bereikbaarheid in de directe omgeving. Die dekkingsgraad is bijv. in een buitengebied kleiner dan in de drukke binnenstad. In het buitengebied kan worden volstaan met minder installaties, maar die moeten dan wel een groot bereik hebben. De zoekvraag is dus afhankelijk van omgevingsfactoren. Dit vraagt om een vergelijkbare aanpak als de nota Welstand Transparant. Immers ook hier zijn de welstandscriteria afhankelijk van de typologie van de gebouwde omgeving. Om aan de toenemende vraag naar het plaatsen van zendmasten te kunnen blijven voldoen ligt het voor de hand de mogelijkheden in de gebieden met bepaalde typologische kenmerken te verruimen. Er wordt in dat kader gebruik gemaakt van het gebiedsgerichte beleid uit de welstandsnota dat gebruik maakt van de typologische kenmerken van de gebouwde omgeving. In het Antennebeleid is per gebied aangegeven welke typen antennes geplaatst mogen worden en onder welke voorwaarden. Gebiedsgerichte criteria hebben betrekking op ruimtelijke kenmerken die de omgeving van de installatie heeft. Er worden vier gebieden onderscheiden, exclusief een categorie bijzondere bebouwing. Deze komen overeen met die uit het bestaande beleid van de welstandsnota. De gebieden zijn:

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

Het voorliggende plangebied valt onder de categorie 'Bedrijfsterreinen'. In deze gebieden is het oprichten van antennemasten in toegestaan, mits passend binnen de gebiedsspecifieke uitgangspunten van het antennebeleid. De plaatsing van een zendmast op een bedrijventerreinen brengt relatief weinig problemen (visueel, milieutechnisch) met zich mee. In de standaard juridische regeling van bestemmingsplannen binnen de gemeente Maastricht is de 'rechtstreekse' oprichting van nieuwe zend- en signaleringsmasten primair uitgesloten. Er is een afwijkingmogelijkheid opgenomen voor de plaatsing van antennemasten, met een verwijzing naar de uitgangspunten en randvoorwaarden van het Antennebeleid.

Beleidsplan Verkeersveiligheid (1998)/Duurzaam Veilig (2000)

Het doel van het beleidsplan verkeersveiligheid wordt hierom als volgt geformuleerd: "In aansluiting op het raamplan mobiliteitsbeheersing - en in samenhang met de diverse uitgewerkte deelplannen op het terrein van verkeer en vervoer - een samenhangend beleid met betrekking tot de verkeersveiligheid vormgeven en uitvoeren, dat ertoe leidt dat de verkeersonveiligheid wordt teruggedrongen". In concreto sluit Maastricht zich aan bij de landelijke doel- en taakstellingen met betrekking tot de verbetering van de verkeersveiligheid. Ondanks dat het Beleidsplan Verkeersveiligheid van oudere datum is, is hierin de vigerende wegategorisering opgenomen van het Maastrichtse wegennet. Deze categorisering is vervolgens integraal overgenomen in de Nota Duurzaam Veilig uit 2000. In het kader van het startprogramma "Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" is de afgelopen jaren gewerkt aan een meer eenduidige vormgeving van het wegennet in Nederland, teneinde de noodzakelijke duidelijkheid te verkrijgen. Meer duidelijkheid en herkenbaarheid leidt tot minder verkeersonveilige situaties. Hiertoe zijn alle wegen ingedeeld in categorieën. Hierbij gaat het in eerste instantie om een onderscheid tussen twee hoofdcategorieën: verkeersruimte en verblijfsruimte. In een verblijfsruimte is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie en vice versa. Verkeersaders hebben een functie om (verblijfs)ruimten te ontsluiten of vormen verbindingen tussen gebieden. Op dergelijke wegen overheerst de verkeersfunctie.

Voor de gebieden binnen en buiten de bebouwde kom van Maastricht is de volgende wegategorisering van toepassing:

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

De categorisering is gebaseerd op de navolgende uitgangspunten:

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

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

Op de onderstaande uitsnede van het Beleidsplan Verkeersveiligheid is bovengenoemde wegencategorisering voor het plangebied aangeduid:



- stroomweg (bubeko)
- stroomweg (bibuko)
- hoofdontsluitingsweg
- ontsluitingsweg
- bebouwde komgrens
- Lijnnet O.V. (incl. omlegging)

De Klipperweg (buiten plangebied), Fregatweg, Galjoenweg (ged.), Hoekerweg (ged.), Willem Alexanderweg, Balijeweg (ged.) en de Borgharenweg (de weg in de richting van de sluis van Borgharen) vormen samen het net van ontsluitingswegen in het plangebied. De genoemde ontsluitingswegen zijn door middel van

de bestemming 'Verkeer' vastgelegd; voor deze wegen geldt namelijk dat de (doorgaande) ontsluitingsfunctie de meest belangrijke is. Naast de ontsluitingswegen zijn ook de verblijfsgebieden (30 km/uur-gebieden) in het Beleidsplan vastgelegd. In het voorliggende plangebied is echter geen verblijfsgebied gelegen.

Beleidsnota Springlevend Verleden 2007-2012

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

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

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

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

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

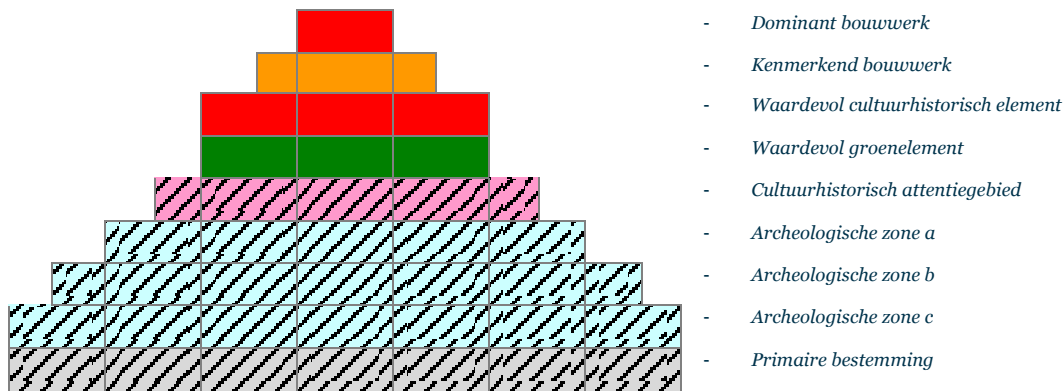
Voor het voorliggende bestemmingsplan is van belang dat het cultureel erfgoed middels de dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts Erfgoed' een vaste positie binnen het bestemmingsplan verkrijgt, waardoor de ruimtelijke kwaliteiten op het gebied van cultuurhistorie, architectuurhistorie, landschap en archeologie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

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

De algemene spelregels die opgaan voor de bestemming 'Waarde - Maastrichts Erfgoed' zijn:

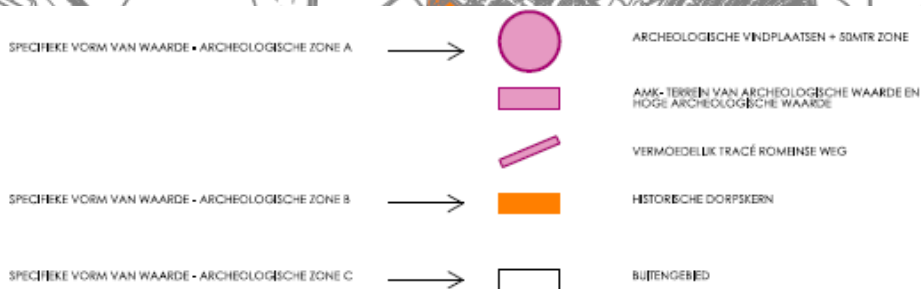
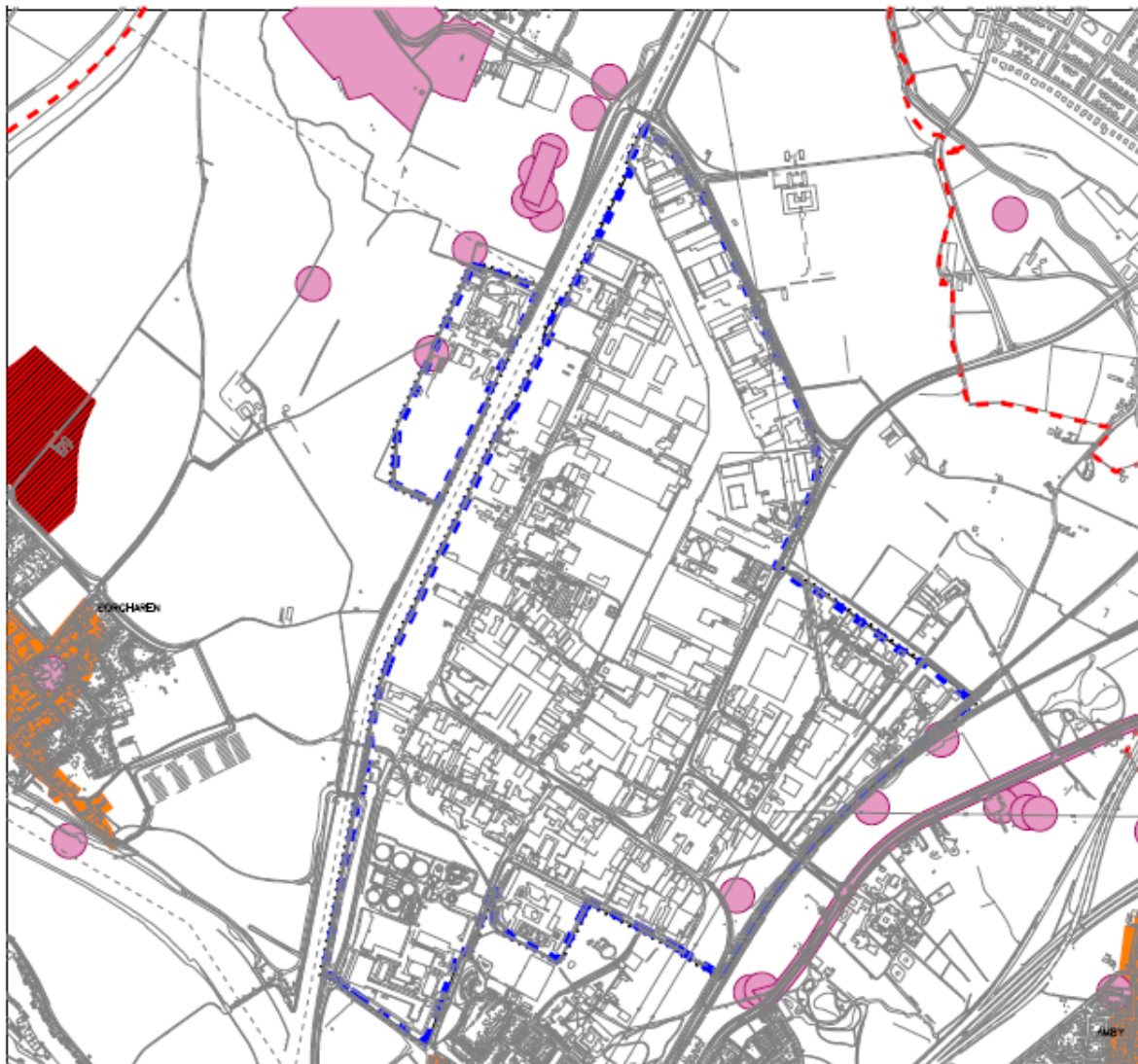
- behoud gaat voor vernieuwen of ontwikkelen;
- vernieuwen of ontwikkelen dient plaats te vinden binnen de cultuurhistorische -randvoorwaarden;
- op aanverwante wijze gaat bij archeologie behoud in situ vóór behoud ex situ (opgraving).

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



Archeologie

In het kader van onderhavig bestemmingsplan is door de gemeente Maastricht een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Cultuurwaardenonderzoek Beatrixhaven; Deelrapport Archeologie, d.d. december 2010). Het onderzoek is opgesteld ten behoeve van de implementatie van het Maastrichts Planologisch Erfgoedregime in onderhavig bestemmingsplan. Bij beslissingen op stedenbouwkundig niveau, bij de behandeling van een omgevingsvergunning voor de activiteiten bouwen, aanleggen en slopen of het opheffen voor planologisch strijdig gebruik dient het rapport te worden geraadpleegd door een deskundige op het gebied van archeologie van de gemeente Maastricht. Op onderstaande kaart is de archeologische beheer- en sturingskaart weergegeven:



Over het plangebied wordt het volgende opgemerkt in het bureauonderzoek: “De omgeving van de Beatrixhaven is rijk aan archeologische vindplaatsen uit het Paleolithicum tot en met de Nieuwste tijd. Ook de landschappelijke gegevens betreffende (verlande) Maasgeulen, grindbanken, oeverafzettingen en komafzettingen wijzen op goede bewoningsmogelijkheden in dit gebied gedurende de meeste archeologische perioden. Het gegeven dat bedrijventerrein Beatrixhaven archeologisch een blinde vlek lijkt in het buitengebied van Maastricht is daarom hoofdzakelijk te wijten aan het ontbreken van archeologische observaties en onderzoeken voor, tijdens en na de aanleg van het bedrijven- c.q. industrieterrein in de jaren '50 van de vorige eeuw. Er kunnen belangwekkende archeologische vindplaatsen aanwezig zijn in het plangebied. In aanvulling hierop dient opgemerkt te worden dat het grootste deel van het gebied van

bedrijventerrein Beatrixhaven is opgehoogd met Maasslib en puin. Hierdoor zijn eventuele archeologische vindplaatsen goed beschermd en waarschijnlijk ook goed geconserveerd. “

Uitgangspunt voor het gemeentelijk archeologiebeleid is behoud *in situ*. Dit betekent dat, indien duurzaam *in situ* behoud kan worden gerealiseerd, op de verbeelding dubbelbestemmingen worden opgenomen. In het onderzoek wordt aangegeven dat op het bestemmingsplan Beatrixhaven de regels behorende bij ‘archeologische zone a’ en ‘archeologische zone c’ van toepassing zijn:

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

Binnen zone c is preventief archeologisch onderzoek verplicht, indien graafwerkzaamheden plaatsvinden dieper dan 40 centimeter onder het huidige maaiveld en de ingreep gelijk is aan of groter dan 2.500 m². Zone c betreft gebieden die buiten een straal van 50 meter rond archeologische vindplaatsen vallen en buiten AMK-terreinen van 'zeer hoge archeologische waarde' alsmede historische dorpskernen en historische relictten.

Ter bescherming van de in het plangebied aanwezige archeologische waarden is ter plaatse van de zone met een (hoge) archeologische verwachtingswaarde een dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts Erfgoed' opgenomen. Aan deze dubbelbestemming is een vergunningstelsel gekoppeld, waarin de systematiek van het Maastrichts Planologisch Erfgoed is verwerkt. De rapportage van het archeologisch onderzoek is als bijlage bij (en daarmee onderdeel van) de regels van dit plan gevoegd.

Cultuurhistorie

In het plangebied zijn twee cultuurhistorische elementen gelegen. Deze zijn beschreven in het rapport ‘Inventarisatie bestemmingsplan Beatrixhaven’ (dat samen met het archeologisch rapport als bijlage 2 van de regels is opgenomen). Het betreft in de eerste plaats de fabrieksschoorsteen van de voormalige Zinkwitfabriek (aangemerkt als dominant bouwwerk). Het object is van cultuurhistorische waarde als herinnering aan het industriële verleden van Maastricht en aan de verdwenen zinkwitfabriek, die een belangrijke bijdrage leverden aan de Maastrichtse industrieën.

Als tweede cultuurhistorisch object is het restant van de oude muur van het voormalige industrieterrein ‘De Beck’ als cultuurhistorisch element beschreven (aangemerkt als waardevol cultuurhistorisch element). Het object is van cultuurhistorische waarde als herinnering aan het industriële verleden van Maastricht en aan de verdwenen aardewerfabriek van Sphinx en de Zinkwitfabriek, die een belangrijke bijdrage leverden aan de Maastrichtse industrieën.

Beide elementen (schoorsteen en muur) zijn gewaardeerd als gemeentelijk monument en opgenomen in de dubbelbestemming ‘Maastrichts Erfgoed’.

Energienota 'Maastricht steekt energie in het klimaat'

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

Nota parkeernormen Maastricht (2011)

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

Fietsplan Maastricht (2009)

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

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

Bomenplan (Bomen in beeld, 1999)

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

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

De Bomennota kent geen specifieke uitgangspunten voor dit plan.

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied

3.1 Ruimtelijke structuur

Het bedrijventerrein Beatrixhaven is vernoemd naar de gelijknamige binnenhaven, die in verbinding staat met het Julianakanaal. Het is een groot bedrijventerrein dat in het midden van de jaren vijftig is aangelegd. Op de private terreinen wisselen functionele of sterk verouderde bedrijfspanden elkaar af met representatieve en nieuwere bedrijfspanden. De bedrijfsgebouwen kennen zeer diverse bouwhoogten, gevelbreedten en indelingen en hebben daarnaast een zeer diverse uitstraling. De private buitenruimten worden lang niet allemaal even goed onderhouden of ingericht, waardoor het terrein een overwegend rommelige uitstraling kent. In deze paragraaf wordt een beeld gegeven van de ruimtelijke structuur van het plangebied. Achtereenvolgens komen infrastructuur, bebouwingsstructuur en openbare ruimte aan de orde.

3.1.1 Infrastructuur

Wegverkeer

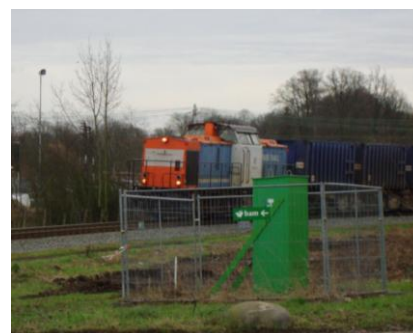
Het bedrijventerrein Beatrixhaven is nabij de autosnelwegen A2 en A79 gelegen. Vanuit noordelijke richting wordt het autoverkeer via de afslag Meerssen naar de Beatrixhaven geleid. Ook is er de mogelijkheid om via de Geusselt-kruising in Maastricht de Beatrixhaven te bereiken. Beide trajecten zijn (zeer) congestiegevoelig. In deze situatie zal spoedig verandering optreden. Aan de oostzijde van het bedrijventerrein krijgt de Beatrixhaven ter hoogte van de Hoekerweg/Beukenlaan een eigen aansluiting op de A2 en de A79 in het kader van de uitvoering van het A2-plan 'De Groene Loper voor Maastricht' (zie nevenstaande afbeelding van Avenue 2). De aanleg van deze afslag is inmiddels in volle gang.



Op stedelijk niveau vormen de Klipperweg (waarvan de rijweg buiten het plangebied ligt), Fregatweg, Galjoenweg, Hoekerweg, Willem Alexanderweg, Borgharenweg en de Ankerkade de belangrijkste verkeerswegen binnen het plangebied. De Fregatweg, Galjoenweg en Willem-Alexanderweg zijn de drukst bereden wegen in het gebied. De Noorderbrug vormt een belangrijke ontsluitingsroute van het plangebied in westelijke richting. Met het verleggen van de Noorderbrug op de westelijke Maasoever wordt de koppeling met het Belgische wegennet versterkt.

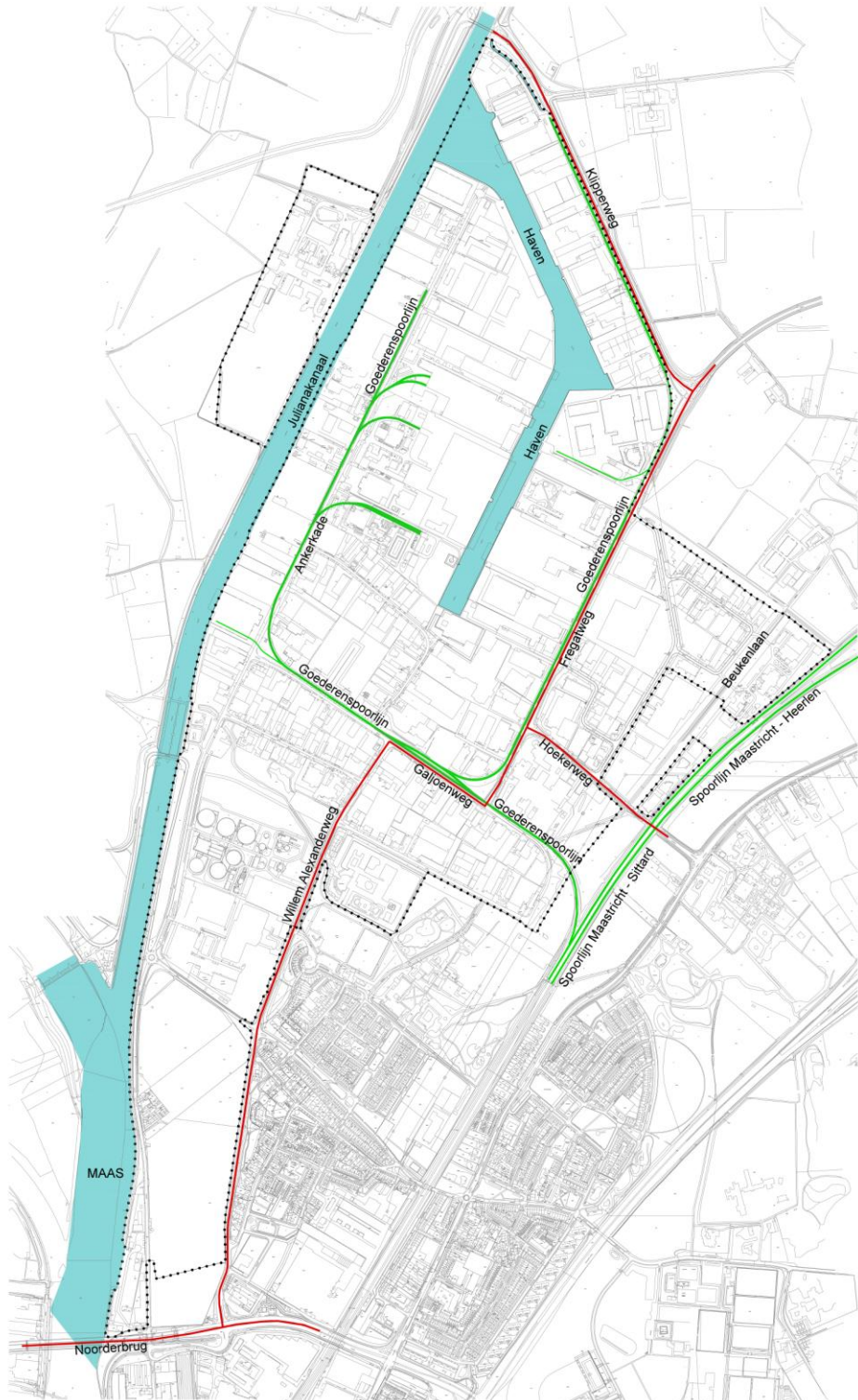
Railverkeer

Het bedrijventerrein Beatrixhaven heeft een eigen goederenspoorlijn. Deze spoorlijn loopt vanuit het oosten via Galjoenweg tot op het bedrijventerrein. Ter hoogte van de kruising met de Fregatweg splitst de spoorlijn zich in een tak die via de Fregatweg in noordoostelijke richting naar de Klipperweg voert (tot circa 100 meter voor de afslag naar de weg Meerssenhoven). De spoorlijn volgt in westelijke richting de Galjoenweg tot aan de Ankerkade, alwaar deze ook noordoostwaarts afbuigt en doorloopt tot het eindpunt ter hoogte van het adres Ankerkade 11. Tot op heden wordt gewerkt aan het verbeteren van deze spoorlijn, waardoor verwacht wordt dat in de toekomst meer bedrijven ervan gebruik zullen maken.



Transport via water

Het bedrijventerrein is zeer goed bereikbaar per schip. Beatrixhaven heeft haar eigen binnenvaart, die specifiek bedoeld is voor het vervoer per schip. Een aantal grootschalige bedrijven maakt gebruik van deze haven. Vanuit de Beatrixhaven kan het Julianakanaal worden bereikt. De haven en bijbehorende kades zijn in verouderde staat. Op het overzichtskaartje op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de hier genoemde belangrijkste infrastructuur in het plangebied:



3.1.2 Bebouwingsstructuur

De bebouwingsstructuur van het bedrijventerrein is zeer divers. Zoals eerder aangegeven is sprake van een mengeling van bedrijfsbebouwing uit verschillende bouwperiodes vanaf de jaren vijftig tot heden. Deze bebouwing kent nagenoeg allemaal verschillende bouwhoogten, gevelbreedten en heeft elk een eigen uitstraling. De gebouwen huisvesten primair bedrijfsmatige productieprocessen. Omdat industriële functies vanwege milieuhinder (geluid, geur en gevaar) op afstand van de woongebieden zijn gesitueerd, ontstaat vaak een scherp contrast tussen het industrieterrein en het omliggende landschap. De percelen zijn veelal met transparante hekwerken afgescheiden. De bebouwing heeft over het algemeen geen hoge omgevingskwaliteit. Vanzelfsprekend is op grote bedrijventerreinen met zware industriële functies met name de functionaliteit van de bebouwing het meest belangrijke aspect; architectuur, uitstraling en beleving spelen slechts een beperkte rol. Dit is goed te zien in het algehele straatbeeld op het bedrijventerrein:



Oudere en nieuwe bebouwing (Ankerkade)



Weinig omgevingskwaliteit bebouwing (Galjoenweg)

De aan de haven gerelateerde bedrijvigheid is gesitueerd op grote bedrijfskavels, waarbij ook de bebouwing (zeer) grootschalig van aard is. De bedrijven zijn met name georiënteerd naar de weg en in mindere mate naar het water. De bedrijfsbebouwing langs de Korvetweg, Karveelweg, Galjoenweg, Punterweg, Fregatweg, Hoekerweg en Slepeweg is hoofdzakelijk georiënteerd op de wegzijde en is in de meeste situaties ook gelegen in een bepalende (voorgevel)rooilijn. De bedrijfskavels zijn - met name in het middengedeelte - nagenoeg volledig bebouwd. Dit geldt in mindere mate voor de bedrijfskavels tussen het Julianakanaal en de Ankerkade en de bedrijfskavels tussen de haven en de Ankerkade. Op deze kavels is de bebouwingsdichtheid aanmerkelijk lager, alhoewel hier recent ook nieuwbouw heeft plaatsgevonden. Deze lagere bebouwingsdichtheid hangt samen met de hier aanwezige bedrijfsactiviteiten, waarbij buitenopslag en -overslag een belangrijk onderdeel vormen van de bedrijfsvoering.

Aan de zuidzijde van het plangebied, in de zone die omsloten ligt door de rioolwaterzuiveringsinstallatie, Ankerkade, Balijeweg en Willem Alexanderweg, is sprake van een transformatieproces naar een nieuwe, modernere bebouwingsstructuur. Hier is de laatste twee jaren sprake van de oprichting van solitaire gebouwen met daarin 'lichtere' bedrijfsfuncties (meer kantoorachtige en/of groothandelsfuncties). Voorbeelden hiervan zijn de nieuwbouw van Stadsbeheer Maastricht en de nieuwbouw van het kantoor van Enexis (oplevering 2013, zie de foto's op de volgende pagina); deze ontwikkelingen vormen de meest recente voorbeelden van moderne architectuur in het plangebied. Dit deel van het plangebied dient in het kader van de herstructureringsopgave als 'opvanggebied' voor bedrijven in de lichtere milieucategorieën (momenteel veelal met een nuts- of groothandelsfunctie). Het gebied leent zich hier goed voor, daar het aanzienlijk dichter bij woongebieden is gelegen dan het (gezoneerde) bedrijventerrein (dit zuidelijk deel van het plangebied maakt geen deel uit van het gezoneerde bedrijventerrein). De bedoeling van het gebied is dat 'lichtere' bedrijven die thans op plekken liggen waar ruimte zou zijn voor bedrijven in de 'zwaardere' milieucategorieën, hier de mogelijkheid krijgen om zich opnieuw te vestigen.



Nieuwbouw Enexis



Nieuwbouw Stadsbeheer

Het overige deel van het zuidelijk plandeel betreft de reeds jaren braakliggende gronden van de voormalige aardewerkfabriek Trega en het voormalige Zinkwitterrein, alsmede de zone langs de oostoever van de Maas. In deze laatstgenoemde zone bevinden zich woningen (het cluster langs de Borgharenweg en de woning ten noorden van de Noorderbrug), een detailhandelsvestiging en enkele bedrijven tot en met milieucategorie 3.2.

3.1.3 Openbare ruimte

De openbare ruimte is, evenals de bebouwingsstructuur, vooral functioneel van aard. Deze functioneert goed, maar is qua uitstraling en beleving niet hoogstaand en draagt daardoor te weinig bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Met name het wegprofiel, de overgangsgebieden tussen openbare weg en private terreinen en de private voorterreinen (opslag, erfafscheidingen, voorgevels) vormen geen samenhangend geheel en vragen om een kwaliteitsverbetering. Openbaar groen is in voldoende mate aanwezig in het plangebied (zie ook bij de beschrijving van de functionele structuur), maar heeft nog een te beperkte zichtbaarheid in de openbare ruimte door de aanwezige wegprofielen en rommelige voorterreinen.

3.2 Functionele structuur

Ten behoeve van dit bestemmingsplan heeft in januari 2013 een veldinventarisatie plaatsgevonden van het plangebied. In deze paragraaf worden de aanwezige functies in het plangebied besproken. In bijlage 1 van deze toelichting is het resultaat van de veldinventarisatie weergegeven op de inventarisatiekaart.

3.2.1 Bedrijven

Het bedrijventerrein Beatrixhaven herbergt een scala aan bedrijfsactiviteiten, variërend van een betoncentrale tot kleinschalige bedrijven. Hoofdzakelijk zijn in het plangebied grootschalige industriële bedrijven aanwezig, rondom de binnenhaven, met een perceelgrootte van meer dan 1 hectare (hoofdzakelijk metaal-, staal- of chemische bedrijven). Een groot gedeelte van deze bedrijven behoort tot de zwaardere milieucategorieën (4 en 5 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten), waarvoor aanzienlijke afstandsnormen gelden tot gevoelige functies zoals woningen. Deze ligging rond de haven is voor de zwaarste bedrijven in het kader van milieuzonering ook noodzakelijk. Verder zijn verspreid over het bedrijventerrein lichtere vormen van bedrijvigheid aanwezig (zoals groothandels, bouwbedrijven, schadeherstelbedrijven en machinefabrieken). Deze bedrijven komen hoofdzakelijk voor in het zuidelijke en oostelijke deel van het plangebied rondom de Karveelweg, Galjoenweg, Schoenerweg, Slepeweg, Punterweg en Korvetweg. Dit is herkenbaar aan de fijnmazigere verkavelingsstructuur en de kleinere bouwoppervlakken.

Het aantal functies dat van oudsher op het bedrijventerrein gevestigd is maar dat functioneel eigenlijk niet past binnen een bedrijventerrein (zoals detailhandel, wonen, onderwijs, maatschappelijke functies, enzovoort) is beperkt (zie verder in deze paragraaf), hetgeen ook wenselijk is om de bestaande bedrijven voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te kunnen bieden. Deze afwijkende functies zijn met name in het zuidelijk deel van het plangebied gevestigd.

3.2.2 Detailhandel

In het plangebied bevindt zich een aantal detailhandelsvestigingen. Het betreft de volgende vestigingen:

Nr	Naam bedrijf	Adres
1	Jussen Interieur en slaapcomfort (bedden, slaapkamers)	Fregatweg 43
2	Groter in Wonen (meubels)	Galjoenweg 35
3	Sikkens Verfcenter	Karveelweg 21
4	Plieger (badkamers, sanitair)	Galjoenweg 43
5	Nederlands Slaapcentrum (bedden, slaapkamers)	Korvetweg 26
6	Tapijtcentrum Nederland (woningtextiel)	Punterweg 46
7	Verfland (detailhandel in verf en verfbenodigdheden)	Borgharenweg 150

Detailhandel hoort in principe niet thuis op een bedrijventerrein, behoudens aan de productie ondergeschikte detailhandel. Toch zijn de thans bestaande detailhandelsvestigingen, met uitzondering van het Nederlands Slaapcentrum (Korvetweg 26)¹, positief bestemd; dit is gebeurd middels een functieaanduiding ‘detailhandel (dh)’ binnen de bestemming ‘Bedrijventerrein’. Hiermee zijn bestaande rechten van deze bedrijven juridisch geregeld. Nieuwvestiging van detailhandel is niet toegestaan. Er is tevens een driejaarsclausule opgenomen in de regels, waarin is bepaald dat indien de detailhandelsfunctie gedurende drie aaneengesloten jaren niet als zodanig aanwezig is, deze ter plaatse niet meer mag worden uitgeoefend.

3.2.3 Wonen

In het plangebied is een aantal woningen en een aantal bedrijfswoningen aanwezig. De ‘reguliere’ woningen zijn gelegen aan de Korvetweg en aan de Willem Alexanderweg (in de directe omgeving van het Huis van Bewaring), alsmede aan de Borgharenweg (het cluster langs de Maas en de solitaire woning ten noorden van de Noorderbrug). Deze zijn tot ‘Wonen’ bestemd. Woonfuncties hebben vaak een belemmerende werking op het (mogen) functioneren van bedrijven, omdat woonfuncties - als milieugevoelige functies – beperkingen opleggen aan bedrijven voor wat betreft milieuhinder (geur, stof, externe veiligheid, geluid). Hierdoor dienen bedrijven vaak een bepaalde afstand te bewaren tot deze woonfuncties. Bij nieuwe bedrijfsontwikkelingen of -verplaatsingen zal milieuhygiënisch met deze reguliere woningen rekening moeten worden gehouden.

Bedrijfswoningen liggen op bedrijventerreinen, omdat het noodzakelijk is dat de eigenaar of bedrijfsvoerder of een andere functionaris van het bedrijf in de direct nabijheid van het bedrijf woont. De bedrijfswoning moet derhalve altijd een functionele binding hebben met het bedrijf. In het plangebied liggen nog vier als zodanig in gebruik zijnde bedrijfswoningen: Kotterweg 1, Korvetweg 14, Schoenerweg 60 en Borgharenweg 180. Deze bedrijfswoningen zijn binnen de bestemming ‘Bedrijventerrein-1’ respectievelijk ‘Bedrijventerrein-2’ geregeld met de functieaanduiding ‘bedrijfswoning (bw)’. Hierdoor hebben zij een andere status dan de ‘reguliere’ woningen. Bedrijfswoningen worden buiten beschouwing gelaten als het gaat om het bepalen van de milieu-invloed van milieuhinderlijke bedrijven. Indien een bedrijfswoning niet meer als zodanig functioneert (geen binding met het bedrijf, geen noodzakelijkheids criterium) dient deze als reguliere woning te worden bestemd. Op dat moment kan de woning wel belemmeringen opleveren voor bedrijvigheid in de omgeving.

¹ De detailhandelsfunctie van het Slaapcentrum is strijdig met het vigerende bestemmingsplan ‘Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Maastricht’; hierover heeft de gemeente een gerechtelijke procedure gevoerd. Op basis van de uitspraken hieromtrent is deze detailhandelsfunctie niet positief bestemd in het voorliggend bestemmingsplan.

3.2.4 Maatschappelijke functies

In het plangebied zijn drie maatschappelijke functies gelegen. Aan de Ankerkade 161 is scoutingvereniging 'De Eburonen' gevestigd. Deze vereniging maakt gebruik van een gebouw met bijbehorend grasveld. Voorts is het Huis van Bewaring (penitentiaire inrichting) in het plangebied gelegen, waarvan de ingang bereikbaar is via de Willem Alexanderweg. In dit gebouw ligt ook een dependance van forensisch psychiatrisch centrum 'De Rooyse Wissel'. Tenslotte is er een sportmedisch adviescentrum gevestigd aan de Korvetweg 26. Het Huis van Bewaring is tot bestemming 'Maatschappelijk' bestemd. De scouting is door middel van de functieaanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk-scouting (sm-sc)' op de verbeelding aangeduid; het sportmedisch adviescentrum is door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk-sportmedisch adviescentrum (sm-sma)' op de verbeelding aangeduid. Beide functieaanduidingen zijn gekoppeld aan een uitsterfconstructie. Ook is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het College van B&W om het plan te wijzigen ten behoeve van het verwijderen van deze functies van de verbeelding.

3.2.5 Kantoor en dienstverlening

Kantoren en dienstverlening horen in principe niet op een bedrijventerrein thuis. Bestaande vestigingen dienen wel positief bestemd te worden. In het plangebied is sprake van één dienstverlenende functie: aan de Karveelweg 29 is het energetisch centrum 'Leonardus' gevestigd. Het energetisch centrum is door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening-energetisch centrum (sdv-ec)' op de verbeelding aangeduid.

Daarnaast is ook één kantoorfunctie in het plangebied gevestigd; het betreft Adviesbureau CSO aan de Slepeweg 10. Deze functie is door middel van de aanduiding 'kantoor (k)' op de verbeelding aangeduid.

Beide functieaanduidingen zijn gekoppeld aan een uitsterfconstructie. Ook is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het College van B&W om het plan te wijzigen ten behoeve van het verwijderen van deze functies van de verbeelding.

3.2.6 Groen

Op het bedrijventerrein zelf zijn (delen van) laanstructuren aanwezig langs de Fregatweg en Klipperweg, Hoekerweg en Willem Alexanderweg. De goederenspoorlijn wordt begeleid door opgaande beplanting en/of hagen (bijvoorbeeld langs de Galjoenweg, de Ankerkade en de Klipperweg). Ook is op verschillende plekken sprake van groene veldjes met beplanting in de vorm van bomen en/of hagen. Aan weerszijden van de Kanjelbeek en aan de Ankerkade, ter hoogte van de Borgharenweg, zijn groene zones (met bosschages) van enige omvang aanwezig. Daarnaast zijn beperkte groen zones gelegen ten oosten van de Galjoenweg (nabij de goederenspoorlijn) en de Beukenlaan. De groenzone langs de Beukenlaan maakt deel uit van de Groene Loper en zal middels een functieaanduiding als zodanig worden vastgelegd.



Gedeeltelijke laanstructuur langs de Fregatweg



Opgaande beplanting langs goederenspoor Galjoenweg

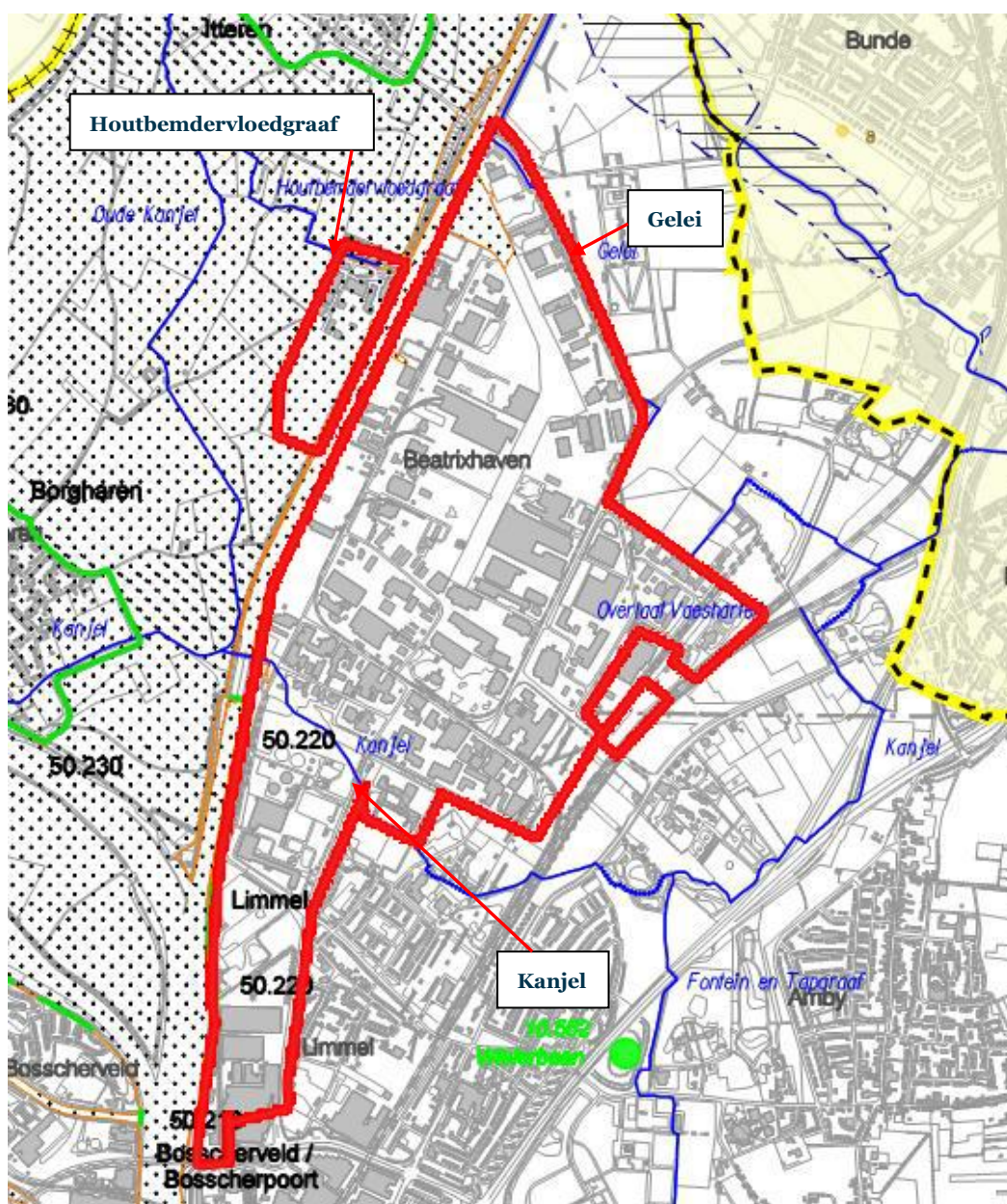
Direct buiten het plangebied zijn grotere groenstructuren aanwezig. Ten noordoosten van de Klipperweg, tussen bedrijventerrein Beatrixhaven en de kern Itteren, ligt een grote groenzone met daarin gelegen het kasteel

Meerssenhoven. Ten oosten van het plangebied ligt de historische buitenplaats Vaeshartelt. Ten zuidoosten van het plangebied is een groene zone (met een klein bos) gelegen behorende bij kasteel Jeruzalem.

3.2.6 Water

Naast het Julianakanaal en de Beatrixhaven vormt de Kanjel het belangrijkste open water in het plangebied. Deze natuurlijke beek loopt ten zuiden van de bedrijfspercelen aan de Karveelweg. De Kanjel stroomt buiten het plangebied in westelijke richting verder naar de kern Borgharen. De Houtbemdervloedgraaf is gelegen ten westen van het Julianakanaal op het bedrijfsperceel van Sibelco. Deze waterloop loopt in westelijke richting verder en mondt uit in de Oude Kanjel richting de kern Itteren.

Langs de noordelijke en noordoostelijke plangrens stroomt de waterloop Gelei. In het uiterste noorden van het plangebied stroomt deze waterloop even het plangebied in. Voor het overige deel is deze buiten het plangebied gelegen. Op de onderstaande uitsnede uit de wateratlas van het Waterschap Roer en Overmaas is de ligging van beide waterlopen aangeduid:



Hoofdstuk 4 Milieuplanologische aspecten

4.1 Water

De watertoets is een procesinstrument dat als doel heeft te komen tot een betere inbreng van wateraspecten 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 omgevingsvergunningen (grotere projecten). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dient in principe de watertoets uit te voeren en de uitkomsten daarvan aan te geven in een waterparagraaf. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten onder meer veiligheid voor water, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

De gemeente Maastricht valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Roer en Overmaas. Conform het stroomschema van het Waterschap Roer en Overmaas dienen bestemmingsplannen te worden ingediend bij het Watertoetsloket. Voor het voorliggende conserverende bestemmingsplan kan worden volstaan met een beschrijving van het watersysteem: er vinden geen wijzigingen plaats in de waterhuishouding binnen het plangebied, het plan voorziet niet in nieuwe initiatieven en er is derhalve geen sprake van een toename van verharding. Centraal staat dat alle toekomstige initiatieven voor wat betreft het watersysteem moet aansluiten bij de natuurlijke waterkringloop en de trits vasthouden-bergen-afvoeren. Dit betekent dat schoon hemelwater van verhardingen niet met het huishoudelijk afvalwater wordt afgevoerd naar de zuiveringsinstallatie, maar wordt geïnfiltreerd of geborgen op lokaal niveau. Voor nieuwe bebouwing wordt gestreefd naar een volledig gescheiden rioolstelsel (en maximaal 20% verharding aangesloten op riolering). Voor bestaand stedelijk gebied is het doel om 20% van het bestaand verhard oppervlak op middellange termijn af te koppelen. De belangrijkste ruimtetegerelateerde doelstellingen zijn:

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

Vanuit het streven naar een duurzaam regenwaterbeheer geldt voor (vervangende) nieuwbouw een afkoppelbeleid. Bij voorkeur wordt het regenwater geïnfiltreerd in de bodem. Het regenwater dient dan schoon te blijven en licht verontreinigd regenwater wordt gezuiverd. Daarnaast dient wateroverlast te worden voorkomen. Hiertoe heeft het Waterschap een voorkeurstabel opgesteld, waarbij de voorkeursmaatregelen voor grondoppervlakken, dakoppervlakken, hergebruik, beheer en dimensionering worden weergegeven. De waterbeheerders hanteren de voorkeursvolgorde vasthouden c.q. infiltreren, bergen en afvoeren. De voorkeur gaat uit naar open bovengrondse centrale infiltratievoorzieningen met een bodemfilter. Wanneer niet geïnfiltreerd kan worden, mag vertraagd worden geloosd op oppervlaktewater. In het bijzonder in het Maasdal dient bij de aanleg van infiltratievoorzieningen te worden voorkomen dat de slecht doorlatende deklaag wordt doorbroken. Dit om extra rivierkwel te voorkomen. Voor de dimensionering van voorzieningen dient te worden uitgegaan van een bui van 35 mm in 45 minuten. De voorzieningen dienen binnen 24 uur weer beschikbaar te zijn voor een volgende gebeurtenis. Voor het mogelijk maken van toekomstige afkoppelprojecten en voor het klimaatbestendig maken van de stad, streeft Maastricht naar het realiseren van een aaneengesloten regenwaterstructuur. Nieuwe ontwikkelingen zullen hieraan worden getoetst.

Voor dit bestemmingsplan is van (Rijks)belang dat het plangebied deels is gelegen binnen het waterbergend rivierbed van de Maas. Het betreft het gedeelte van het plangebied aan de westzijde van het Julianakanaal. De

consequenties hiervan voor dit bestemmingsplan zijn weergegeven in paragraaf 2.2 van deze toelichting. In de regels bij dit bestemmingsplan is een juridische regeling opgenomen onder de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterbergend rivierbed'. Ook de 'vrijwaringszone-vaarweg' ten behoeve van de havenuitvaart, een belang uit het Barro, is opgenomen op de verbeelding en in de algemene aanduidingsregels. Daarnaast is in het plangebied een aantal primaire watergangen gelegen (de Kanjel, de Gelei en de Houtbemdervloedgraaf), die volgens de notitie 'Water in ruimtelijke plannen' van het waterschap Roer en Overmaas dienen te worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Voor beide watergangen is een enkelbestemming 'Waterstaat-Primair water' opgenomen en is tevens een dubbelbestemming 'Waterstaat-Beschermingszone primair water' opgenomen als beschermingszone voor de watergang.

Gezien de aard van het bestemmingsplan, een conserverend actualiserend bestemmingsplan zonder nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en wijzigingen in de waterhuishouding, is het aspect water daarmee in voldoende mate onderzocht en levert het aspect water geen belemmeringen op voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.2 Geluid

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 (Wgh) maar daarnaast bijvoorbeeld ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerlawaai en spoorweglawaai. Andere geluidbronnen kunnen noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van onder andere een 'goede ruimtelijke ordening'. Voor onderhavig plan geldt als uitgangspunt dat de aanwezige geluidgevoelige bestemmingen reeds binnen het vigerende bestemmingsplan passen. Nieuwe bouwplannen dienen aan de Wet geluidhinder te worden getoetst. Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe bouwplannen.

Wegverkeerslawaai

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

Nieuwe situaties (geluidgevoelige bestemmingen of wegen) dienen akoestisch getoetst te worden volgens de Wet geluidhinder. Ook is het Hogere Grenswaardenbeleid van de gemeente Maastricht hierop van toepassing. Binnen het plangebied hebben nagenoeg alle wegen een onderzoekszone; de belangrijkste zijn de Fregatweg, Hoekerweg, Galjoenweg, Willem Alexanderweg, Balijeweg en de Ankerkade. In de directe nabijheid van het plangebied zijn de A2, de Klipperweg, Mariënwaard, Meerssenerweg en Meerssenhoven wegen met een onderzoekszone. Deze onderzoekszones reiken allemaal tot in het plangebied. Aangezien binnen deze zone geen nieuwe geluidgevoelige functies worden gerealiseerd behoeft het aspect wegverkeerslawaai niet nader onderzocht te worden. Bij nieuwe ontwikkelingen dient, naast de gezoneerde wegen *in* het plangebied, ook de invloed van deze wegen te worden beschouwd.

Spoorweglawaai

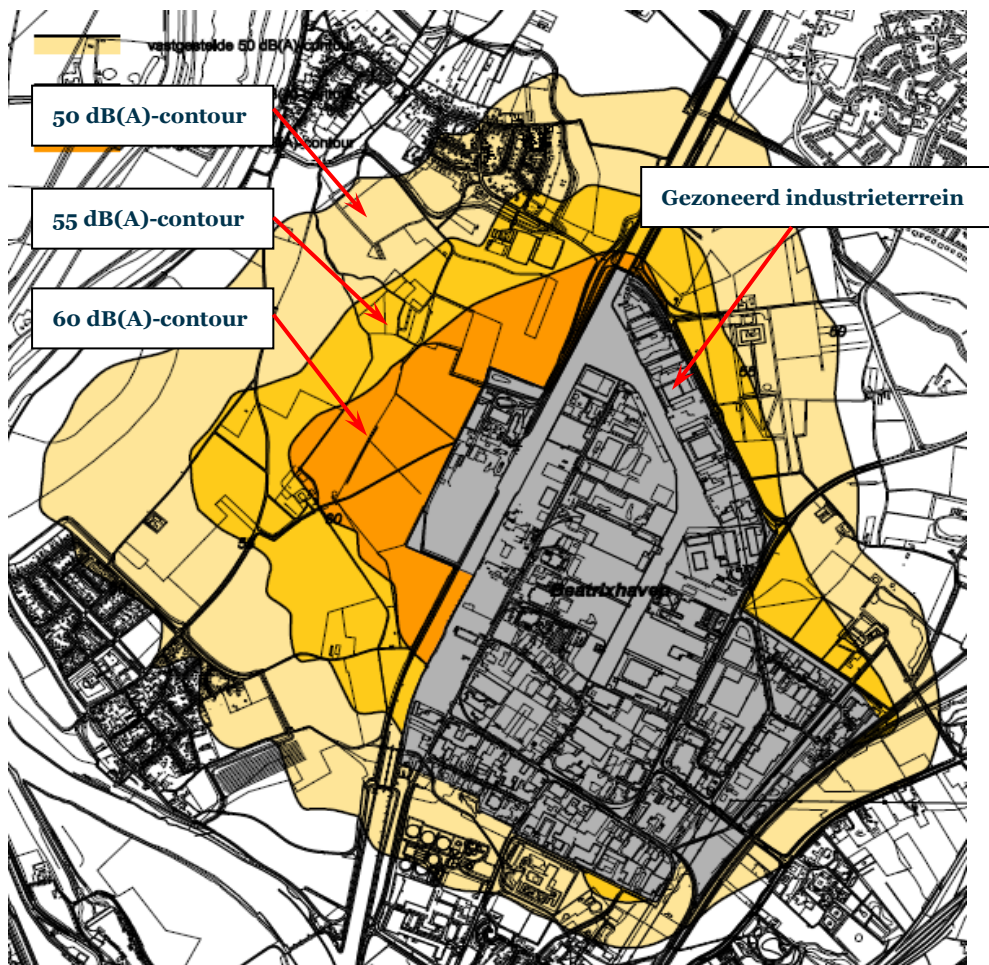
Binnen de zone van een spoorweg dient de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen te voldoen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Afhankelijk van de bestemming dient een minimaal binnenniveau gegarandeerd te worden. Nieuwe situaties (geluidgevoelige bestemmingen of spoorwegen) dienen

akoestisch getoetst te worden volgens de Wet geluidhinder. Ook is het Hogere Grenswaardenbeleid van de gemeente Maastricht (vastgesteld september 2011) van toepassing. Het plangebied is deels gelegen binnen een zone voor railverkeerslawaai. Een toetsing aan de Wet geluidhinder in relatie tot railverkeerslawaai is bij nieuwe initiatieven dan ook aan de orde, mits sprake is van de realisering van geluidgevoelige functies. Voor het voorliggende conserverende plan is het uitvoeren van akoestisch onderzoek spoorweglawaai niet noodzakelijk.

Industrielawaai

Het industrieterrein Beatrixhaven is een groot bedrijventerrein, dat van oudsher geschikt is voor de vestiging van grootschalige industriële bedrijven die behoren tot de 'zwaardere' milieucategorieën. Als gevolg hiervan is in 1986 bij Koninklijk Besluit rond industrieterrein Beatrixhaven een geluidszone vastgesteld. Deze zone volgt uit de Wet geluidhinder, waarin staat dat rond industrieterreinen, waarvan het bestemmingsplan toestaat om grote lawaaimakers te vestigen, een geluidzone moet worden vastgesteld. In onderdeel D van Bijlage I BOR is vastgelegd welke inrichtingen als grote lawaaimaker moeten worden beschouwd. Buiten deze juridisch harde geluidzone mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) etmaalwaarde niet overschrijden. De geluidzone heeft tot doel de functies wonen en werken te scheiden, waardoor geluidoverlast in de woonomgeving zo veel mogelijk wordt beperkt en tevens geluidgevoelige bestemmingen niet dichterbij het industrieterrein gesitueerd mogen worden.

Binnen de begrenzing van het *gezoneerde industrieterrein* zijn geen geluidgevoelige functies mogelijk. *Binnen de 50 dB(A)-contour* zijn wel geluidgevoelige functies toegestaan. Deze kunnen met een hogere grenswaardeprocedure tot maximaal 60 dB(A) mogelijk worden gemaakt. Op onderstaande kaart is de geluidzonering van industrieterrein Beatrixhaven weergegeven. Het grijze gebied is het gebied van het gezoneerde industrieterrein waarop grote lawaaimakers mogelijk zijn, maar geen geluidgevoelige functies. De gekleurde gebieden zijn de geluidcontouren; hierbinnen zijn geen grote lawaaimakers toegestaan maar, onder voorwaarden, dus wel geluidgevoelige functies.



De 50 dB(A)- en 55 dB(A)-geluidcontouren zijn op de verbeelding weergegeven, evenals de contour van het gezoneerd bedrijventerrein.

Het voornoemde besluit legt daarnaast ook een verbinding tussen de Wgh en de Wet milieubeheer (Wm). Bij de oprichting of verandering van een bedrijf, waarbij een omgevingsvergunningprocedure voor milieu moet worden gevolgd, moet de geluidzone in acht worden genomen. De gemeente - als beheerder van de geluidzone - is verplicht de geluidproductie van het bedrijf, samen met de geluidproductie van alle andere bedrijven te toetsen aan de waarde van 50 dB(A). Wordt deze waarde overschreden, dan kan de vergunning niet worden verleend. Dit geldt voor de vestiging van nieuwe bedrijven, maar ook voor de reeds gevestigde bedrijven, waarvan de omgevingsvergunning voor milieu moet worden gewijzigd omdat het bedrijf bijvoorbeeld productielijnen wijzigt of op het eigen terrein wil uitbreiden. Knelpunt is dat er veel bedrijven zijn die wel onder de Wm vallen, maar geen omgevingsvergunning nodig hebben als de voorschriften uit AMvB's worden nageleefd. De gemeente heeft met het *zonebeheerplan* (zoals besproken in paragraaf 2.4) een instrumentarium om ook de geluidbijdrage van deze bedrijven te beïnvloeden (zie verder in deze paragraaf).

Overschrijdingen op zonebewakingspunten

In de huidige situatie overschrijden de geluidniveaus op de zogenaamde zonebewakingspunten de waarde van 50 dB(A) met 1 tot 7 dB(A), waarbij de overschrijding wordt toegeschreven aan de geluidproductie van een beperkt aantal bedrijven. Deze overschrijding leidt ertoe dat ontwikkeling of verandering van economische activiteiten op het bedrijventerrein door milieukundige en juridische belemmeringen geblokkeerd kan worden. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning is de gemeente verplicht deze af te wijzen als dat bedrijf een vergunning aanvraagt waarbij de bestaande overschrijding niet wordt opgelost (laat staan in gevallen waarbij deze toeneemt).

Zonebeheerplan en geluidreductieplan

Om de bovenstaande problematiek op het bedrijventerrein op te heffen, zijn een geluidreductieplan (separate bijlage 1 bij deze toelichting) en een zonebeheerplan (opgenomen als bijlage 3 bij de regels van het bestemmingsplan) opgesteld. Het geluidreductieplan streeft naar het oplossen van de overschrijding en het terugbrengen van een 'gezonde' akoestische situatie op het industrieterrein binnen een periode van 5 jaar. Het zonebeheerplan geeft aan hoe vervolgens met het beheer van de geluidruimte op het industrieterrein moet worden omgegaan. Daarbij moet nadrukkelijk gekeken worden naar de eenheid van het zonebeheer- en geluidreductieplan.

In het zonebeheerplan is een inwaartse zonerings gehanteerd. Het doel van de inwaartse zonerings is het vestigen van grote lawaaimakers op grote afstand van geluidgevoelige bestemmingen, waarbij tussengelegen rustige bedrijven een bufferwerking hebben. Op deze manier wordt een overschrijding op de geluidzone tegengegaan. Hiermee zorgt de inwaartse zonerings voor een akoestisch optimaal gebruik van het bedrijventerrein, waarbij alle kavels volledig in gebruik zijn en geen overschrijding van de geluidzone aanwezig is. Op basis van de inwaartse zonerings en de geplande revitalisering zijn de uitgangspunten/doelstellingen voor Beatrixhaven als volgt (*bron*: zonebeheerplan):

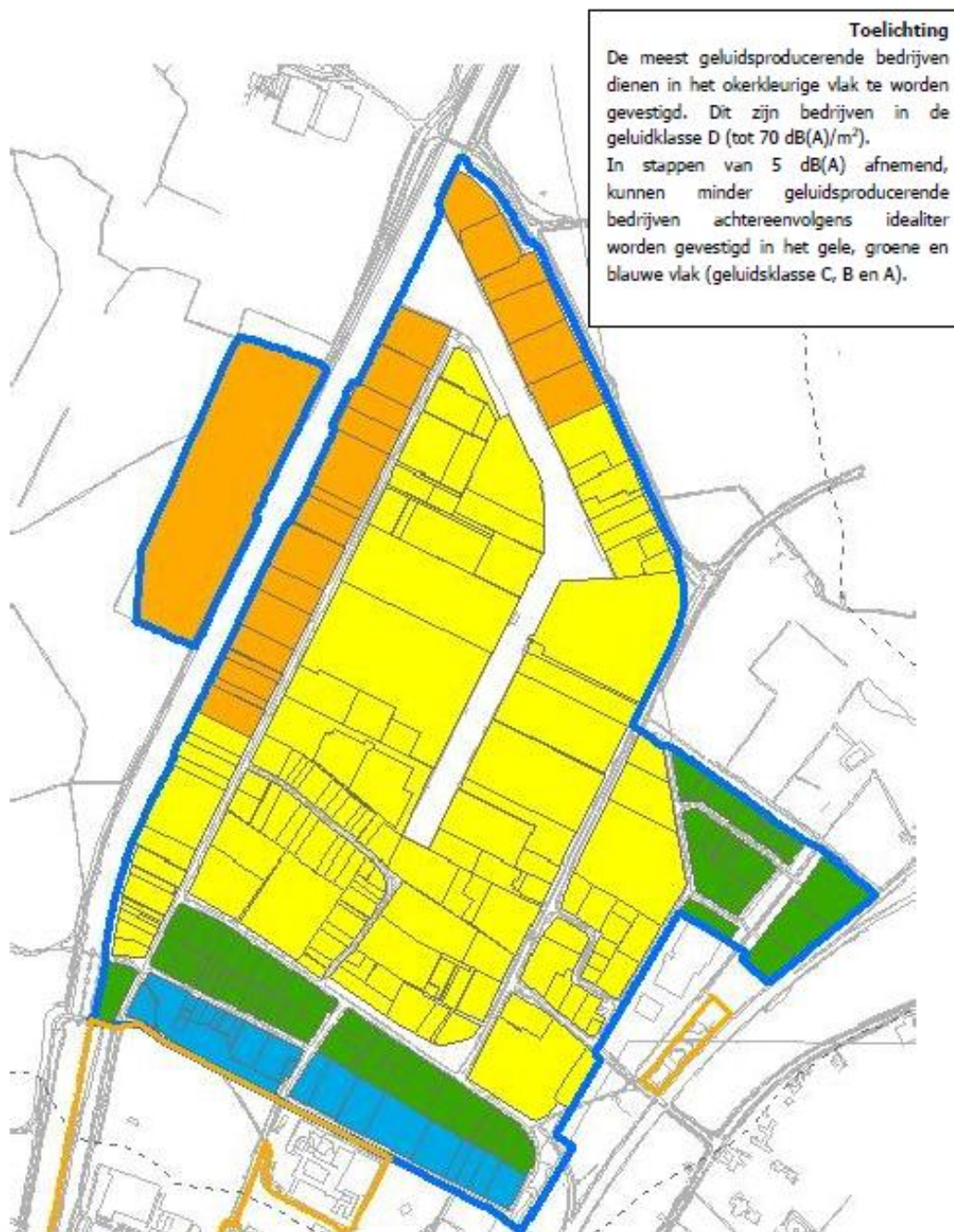
- het vrijmaken van 5 hectare effectief uitgeefbaar bedrijventerrein (is grotendeels al afgerond);
- nieuwe bedrijven dienen zich te vestigen op de geschikte kavels volgens het principe van inwaartse zonerings;
- de bestaande bedrijven dienen eveneens gevestigd te worden in overeenstemming met dit principe; dit kan met behulp van papieren of daadwerkelijke sanering of door verplaatsing;
- bij de bovengenoemde punten ligt de focus op het faciliteren van 'zwaardere', bij voorkeur haven gerelateerde industrie.

Zonerings in geluidklassen

Om op termijn nieuwe bedrijfsgronden te kunnen realiseren dan wel bestaande bedrijven uit te kunnen laten breiden, is in voorliggend bestemmingsplan, op basis van het zonebeheerplan, een zonerings ingevoerd waarbij bedrijven worden onderverdeeld aan de hand van geluidklassen. De toegepaste inwaartse zonerings biedt een ideaal toekomstbeeld voor de ligging van bedrijven op grond van hun geluidproductie en gerelateerd aan de vastgestelde geluidzone. Methodisch gezien is deze bepaald door fictieve geluidsbronnen te situeren op het

bedrijventerrein en de ligging te optimaliseren. Het laatste gebeurt door de luidruchtigste geluidbronnen te plaatsen in gebieden op de grootste afstand van de zonepunten en de minder luidruchtige bronnen dichterbij. De geluidbronnen zijn gedimensioneerd op basis van geluidproductie per kaveloppervlak, dus dB(A) per m². De geluidbronnen zijn ingedeeld in vier klassen van 5 dB(A), oplopend van geluidklasse A: tot 55 dB(A) per m² tot geluidklasse D: tot 70 dB(A) per m².

Op onderstaande afbeelding is de zonering van het bedrijventerrein (bron: zonebeheerplan Beatrixhaven) weergegeven. Deze is als zodanig vertaald op de verbeelding en in de regels (binnen de bestemming 'Bedrijventerrein') bij dit bestemmingsplan.



4.3 Bedrijven en milieuzonering

Een bedrijventerrein kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur, stof, geluid en gevaar ten gevolg hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit te bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering.

VNG-brochure

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst opgesteld, waarin bedrijven op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 5, met bijbehorende minimale afstanden tot woongebieden.

In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. Op basis van het aspect met de grootste afstand zijn de bedrijven in de volgende categorieën ingedeeld:

- Categorie 1, grootste afstanden 0 en 10 meter;
- Categorie 2, grootste afstand 30 meter;
- Categorie 3, grootste afstanden 50 en 100 meter;
- Categorie 4, grootste afstanden 200 en 300 meter;
- Categorie 5, grootste afstanden 500, 700 en 1000 meter.

De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. Gezien de relatief grote afstand van het plangebied tot woongebieden, kan op de Beatrixhaven zware, milieubelastende bedrijvigheid worden toegestaan. De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.

Plangebied

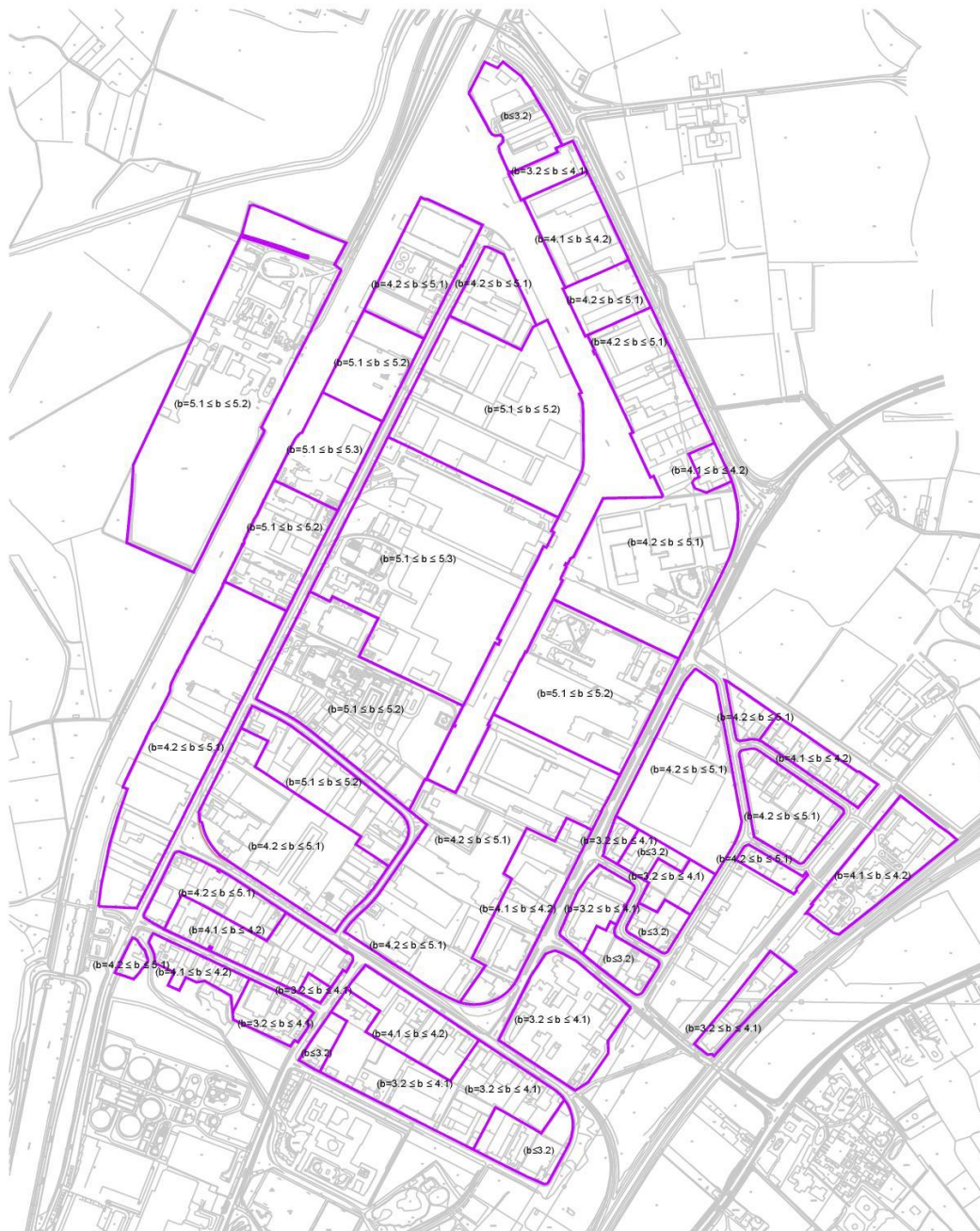
Voor de in het plangebied aanwezige bedrijfsactiviteiten wordt gebruik gemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen. Aanwezige bedrijfsactiviteiten worden in voorliggend bestemmingsplan ingeschaald volgens deze staat. Om milieuhinder als gevolg van de bedrijfsactiviteiten al in het ruimtelijk spoor te voorkomen, worden grenzen gesteld aan de toelaatbaarheid van de bedrijfsactiviteiten. Op basis van vaste jurisprudentie dient de toelaatbaarheid van milieubelastende activiteiten afgestemd te worden op aanwezigheid van gevoelige functies in de omgeving. Daarom is aan de hand van de omgeving (woongebieden) een inwaartse zonering toegepast, waarbij rekening is gehouden met de eerder genoemde richtafstanden. Vanuit de omliggende woonkernen, die worden gekenmerkt als een rustige woonwijk is daarbij uitgegaan van de genoemde richtafstanden. Het betreft hier de buurten/kernen Itteren, Bunde, Borgharen en Limmel.

Ten opzichte van de overige gebieden in de directe omgeving van het plangebied is een reductie met één afstandstap voor de richtafstanden toegepast. Deze gebieden kunnen worden aangemerkt als 'gemengd gebied'. Deze reductie leidt niet tot een lager beschermingsniveau voor gevaar omdat voor activiteiten, waarbij gevaar maatgevend is voor de richtafstanden, vrijwel altijd specifieke regelgeving geldt. Een aandachtspunt hierbij zijn

wel activiteiten zoals kerncentrales en schietinrichtingen, waarbij hét maatgevende milieuaspect 'gevaar' is. Dergelijke activiteiten zijn niet toegestaan op de Beatrixhaven.

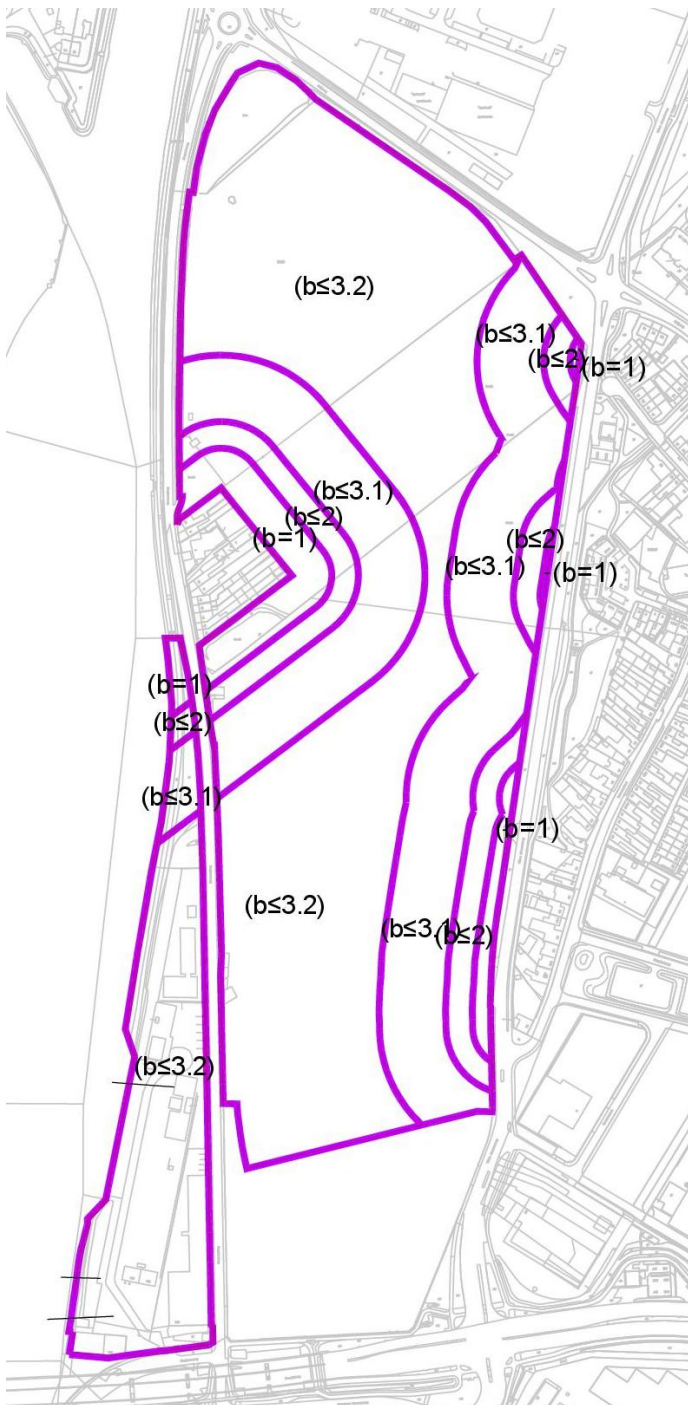
Deelgebied: Bedrijventerrein Beatrixhaven

In de onderstaande figuur is een weergave opgenomen van de uit bovenstaand verhaal voortkomende zonerings. Bovengenoemde zonerings betekent dat in het gedeelte 'Beatrixhaven' van het plangebied bedrijfsactiviteiten in de categorie 1 tot en met 5.3 zouden zijn toegestaan. Gelet op provinciaal beleid, waarbij sprake moet zijn van duurzaam ruimtegebruik, wordt vestiging van categorie 1 en 2 bedrijven uitgesloten (dat wil zeggen: binnen de voor dit deel van het plangebied opgenomen bestemming 'Bedrijventerrein-1').



Deelgebied: Overig bedrijventerrein

Voor het overige deel van het plangebied dat als bedrijventerrein functioneert, is de bestemming 'Bedrijventerrein-2' opgenomen. Binnen deze bestemming is sprake van bedrijven tot en met de milieucategorie 3.2. In het verleden is op het thans braakliggende Zinkwitterrein een bedrijf gevestigd geweest in de milieucategorie 4.2 met een hinderafstand van 300 meter. Een bedrijf met een dergelijke milieu-uitstraling kan in de huidige situatie en met inachtneming van de huidige wet- en regelgeving niet meer op deze plek worden opgericht. Omdat, door de thans in het bestemmingsplan opgenomen inwaartse zonering ten behoeve van de bescherming van het woon- en leefklimaat in de buurt Limmel en voor het cluster woningen aan de Borgharenweg, vestiging van een bedrijf in de categorie 4.2 in de praktijk niet uitvoerbaar is, is deze mogelijkheid niet meer opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. De toegepaste inwaartse zonering in dit deelgebied is op onderstaande afbeelding weergegeven:



Burgerwoningen

Overeenkomstig het geldende bestemmingsplan zijn op het gezoneerd industrieterrein geen burgerwoningen toegestaan. Er zijn op dit moment ook geen burgerwoningen op het gezoneerd bedrijventerrein aanwezig. Er liggen wel elf burgerwoningen in het plangebied, ten zuiden van het gezoneerd bedrijventerrein. Er zijn wel bedrijfswoningen aanwezig op het gezoneerd industrieterrein en in de praktijk bestaat de mogelijkheid dat bijvoorbeeld bij verkoop van een bedrijf de bedrijfswoning wordt afgesplitst en er geen relatie meer is tussen bedrijfsgebouw en woning waardoor deze feitelijk als een burgerwoning moet worden beschouwd. Dit moet in ieder geval worden voorkomen, omdat voor een burgerwoning een goed beschermingsniveau en dus een strenge geluidsnorm geldt. Dit kan zeer nadelige gevolgen hebben voor omliggende bedrijven.

Bedrijfswoningen

Op een gezoneerd industrieterrein kunnen bedrijfswoningen in principe worden toegestaan. Echter, hiervoor wordt een beschermingsniveau aangehouden, hoewel deze lager is dan bij burgerwoningen. Op een industrieterrein zoals Beatrixhaven, met 'zware' industrie en continue bedrijvigheid zijn bedrijfswoningen daarom niet gewenst. Als er geen bedrijfswoningen zijn, wordt ook geen risico gelopen dat na verloop van tijd de woning beschouwd zou moeten worden als burgerwoning vanwege de onder het voorgaande punt 'Burgerwoningen' beschreven redenen. De aanwezige bedrijfswoningen in het plangebied worden, zoals reeds aangegeven in subparagraaf 3.2.3, aangeduid met een aanduiding 'bedrijfswoning (bw)' binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'. Hiermee zijn deze positief bestemd. In de regels wordt aangegeven dat het 'loskoppelen' van bedrijfswoningen van het bijbehorende bedrijf niet is toegestaan. De realisatie van nieuwe bedrijfswoningen is uitgesloten.

Detailhandel

Bedrijventerrein Beatrixhaven is bedoeld voor de huisvesting van 'zware' industrie. Detailhandel behoort daar niet toe. De bestaande detailhandelsvestigingen zijn geïnventariseerd en beschreven in subparagraaf 3.2.2. Om bestaande rechten te beschermen worden deze positief bestemd middels een aanduiding 'detailhandel (dh)'. De aanwezige detailhandelsvestigingen nemen de plaats in die bedoeld is voor 'zware' industrie. Dit belemmert de ontwikkeling van de Beatrixhaven en eventuele verplaatsing van 'zware' industrie op ongunstige locaties in de stad naar geschikte locaties op de Beatrixhaven. Voor de aanwezige detailhandelsvestigingen is in de regels van dit bestemmingsplan een uitsterfconstructie opgenomen, zodat ze op termijn niet meer aanwezig zijn op bedrijventerrein Beatrixhaven.

4.4 Bodem

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient voor ontwikkelingen te worden aangegeven of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming. Onderhavig bestemmingsplan betreft een conserverend bestemmingsplan, waar geen nieuwe ontwikkelingen in worden voorzien. Voor zover ten behoeve van een vergunning in het kader van de Wabo een bodemonderzoek noodzakelijk is, kan dat worden uitgevoerd in de bij deze vergunningaanvraag behorende procedure. De resultaten van het bodemonderzoek worden getoetst aan het vigerende landelijk bodembeleid en het bodembeleid van de gemeente Maastricht.

Regelgeving

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Onderzoek

Op een groot gedeelte van de gronden van het bedrijventerrein is sprake van vervuilde bodem, onder andere veroorzaakt doordat delen van het bedrijventerrein zijn opgehoogd met vervuild Maasslib. Indien een bedrijf wil

uitbreiden op eigen terrein of indien een herontwikkeling plaatsvindt, waarbij grondverzet wordt verricht, is veelal een procedure in het kader van de Wbb noodzakelijk. Hiervoor dient rekening te worden gehouden met aanvullende (sanerings)kosten, met name als verontreinigde grond van het terrein wordt afgevoerd.

De gemeente werkt met een Bodembeheerplan (2007) en een bodemkwaliteitskaart, die ook het grondgebied van dit plan betreft. Bij eventuele grondroerende activiteiten moeten de kaders van dit plan worden gevolgd. In het kader van het bestemmingsplan dient de bodemkwaliteit geschikt te zijn voor de beoogde functie. Dit komt uitsluitend aan bod indien sprake is van een wijziging van de bestemming. Aangezien de gronden in de Beatrixhaven een bedrijfsbestemming hebben én houden, is geen sprake is van een functiewijziging en vormt dit aspect geen belemmering voor het op te stellen bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan regelt de bestaande situatie. Wanneer ontwikkelingen zich voordoen dient een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Daarnaast is bodemonderzoek verplicht voor het afgeven van een bouwvergunning (een bodemonderzoek dient opnieuw te worden uitgevoerd indien dit vijf jaar of ouder is).

In het voorjaar van 2013 zal ter vervanging van het Bodembeheerplan de Bodemnota 2012 worden vastgesteld. Daarnaast wordt gelijktijdig ook het nieuwe Beleidskader bodem 2012 van de gemeente Maastricht vastgesteld.

Conclusie

Onderhavig bestemmingsplan heeft een consoliderend karakter, waar geen ontwikkelingen worden voorzien. Voor zover ten behoeve van een omgevingsvergunning in het kader van de Wabo een bodemonderzoek noodzakelijk is, kan dat worden uitgevoerd in die procedure. De resultaten van het bodemonderzoek worden getoetst aan het vigerende landelijk bodembeleid en het bodembeleid van de gemeente Maastricht.

4.5 Geurhinder

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

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

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

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

Plangebied

Er zijn drie bedrijven in het plangebied gelegen die een geurcontour hebben. Het betreft Mora, de rioolwaterzuiveringsinstallatie Maastricht-Limmel en composteringsbedrijf Attero Zuid (voorheen: AVL). Voor deze bedrijven zijn in het verleden onderzoeken uitgevoerd naar geurhinder. De berekeningen zijn uitgevoerd met het destijds gehanteerde LTFD-model.

Mora

Er is een geuremissieonderzoek uitgevoerd voor het terrein van de Mora (Mt52.15 toelichting bij het verzoek tot wijziging van de vergunningvoorschriften Wet milieubeheer, d.d. 19-03-1998). Met behulp van verspreidingsberekeningen is de (destijds) actuele geurcontour voor 2 Ge/m³ als 98-percentiel berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de vergunde situatie. Uit de verspreidingsberekeningen blijkt dat de rekenwaarde van 2 Ge/m³ als 98- percentiel wordt overschreden tot op 600 meter van de inrichting (in

zuidwestelijke richting). Op 450 meter ten zuidwesten van Mora bedraagt de geurconcentratie tussen 2 en 2,5 ge/m³ als 98-percentiel. Aangegeven wordt dat Mora behoort tot de zogenaamde 'categorie 2 bedrijven' conform de NeR (Nederlandse emissie Richtlijn). Dit houdt in dat gewenste geurreducerende maatregelen worden bepaald op basis van een individuele aanpak door het bevoegd gezag. Door het bedrijf is sinds de datum van vergunningverlening een aantal geurreducerende maatregelen getroffen en is onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van verdere geursanering. Met verspreidingsberekeningen is de geurcontour van 2 Ge/m³ als 98-percentiel voor de nieuwe situatie berekend. Binnen de geurcontour bevindt zich geen aaneengesloten bebouwing en ook het Huis van Bewaring ligt buiten deze geurcontour. Wel bevinden zich enkele bedrijfswoningen binnen de contour. Omdat bij de bedrijfsvoering de 'best bestaande technieken' worden toegepast en alle redelijke maatregelen dienen te worden genomen om eventuele hinder te beperken, kan ervan worden uitgegaan dat er ten aanzien van geurhinder geen belemmeringen zijn.

Attero Zuid (voorheen: AVL)

De gemeente Maastricht heeft (destijds) de geuremissie van Afvalverwijdering Limburg Compost B.V. (AVL) op basis van kentallen in de Bijzondere Regeling GFT-compostering van de NeR laten doorrekenen en de immissie in kaart laten brengen. Omdat AVL haar activiteiten in 1995 op het bedrijventerrein is gestart en er sprake is van een vrij nieuw bedrijf, is in het onderzoek de geurconcentratie van 3 Ge/m³ als 98-percentielwaarde als toetsingskader gehanteerd (grenswaarde voor nieuwe inrichtingen of nieuwe situaties). Voor het bedrijf zijn twee verspreidingsberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de opgave van de geuremissie in de vergunningaanvraag gunstiger uitvalt dan op basis van de Bijzondere Regeling GFT-compostering uit de NeR is berekend. Binnen de berekende geurcontour bevinden zich geen woonbebouwing of andere geurgevoelige objecten. De voormalige term Ge/m³ wordt tegenwoordig omgerekend tot 1,5 Oe/m³. Voor de omvang van de geurcontour heeft dit geen gevolgen.

Rioolwaterzuiveringsinstallatie Maastricht-Limmel

In het kader van de aanvraag van een nieuwe revisievergunning in het kader van de Wet Milieubeheer is in 2001 een onderzoek uitgevoerd naar de geuremissie van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) Maastricht-Limmel. Voor communale rwzi's (bestaande situaties) wordt in de NeR uitgegaan van de volgende immissierichtlijnen:

- ter plaatse van de dichtstbijzijnde lint- of aaneengesloten bebouwing: 3 Ge/m³ als 98-percentiel;
- ter plaatse van de dichtstbijzijnde verspreid liggende woningen 7 Ge/m³ als 98-percentiel.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de emissie van de rwzi niet leidt tot immissies in de omgeving die de immissierichtlijnen overschrijden. Binnen de geurcontour van 7 Ge/m³ bevinden zich geen verspreid liggende woningen en binnen de geurcontour van 3 Ge/m³ bevindt zich geen lint of aaneengesloten woonbebouwing.

Conclusie

Uit de in het voorgaande beschreven geuremissieonderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd, blijkt dat uit het oogpunt van geurhinder geen belemmeringen bestaan. Omdat er in onderhavig bestemmingsplan hoofdzakelijk sprake is van het vastleggen van de bestaande situatie, is een nader onderzoek naar geurhinder niet noodzakelijk. Wel dient in het kader van een eventuele vergunningverlening het aspect geurhinder nader te worden bekeken. De geurcontouren van de drie bedrijven zijn op de verbeelding opgenomen als 'milieuzone-geurzone' en voorzien van een juridische regeling, waarin is aangegeven dat binnen deze contour geen nieuwe geurhindergevoelige functies mogen worden opgericht.

4.6 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.

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 10 juli 2012 een nieuwe circulaire gepubliceerd voor de risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (besluitnummer IENM/BSK-2012/125414, tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in verband met Basisnet Spoor en enige andere aanpassingen, Stc. 2012-14687, d.d. 20.07.2012).

Met betrekking tot veiligheidsaspecten van transport over de weg, het water en het spoor, wordt momenteel beleid geformuleerd in het kader van het Basisnet Weg, Basisnet Water en Basisnet Spoor. Het definitieve ontwerp voor het Basisnet Water is inmiddels aangeboden aan de Tweede Kamer. 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. Het definitieve ontwerp voor het Basisnet Weg is tevens aangeboden aan de Tweede Kamer. Wat betreft het Basisnet Spoor is een stand van zaken aangeboden aan de Tweede Kamer. Voor het Basisnet Spoor lopen nog diverse discussies tussen belanghebbende partijen over de te hanteren uitgangspunten.

Externe veiligheid buisleidingen

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

Externe veiligheid hoogspanningslijnen

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

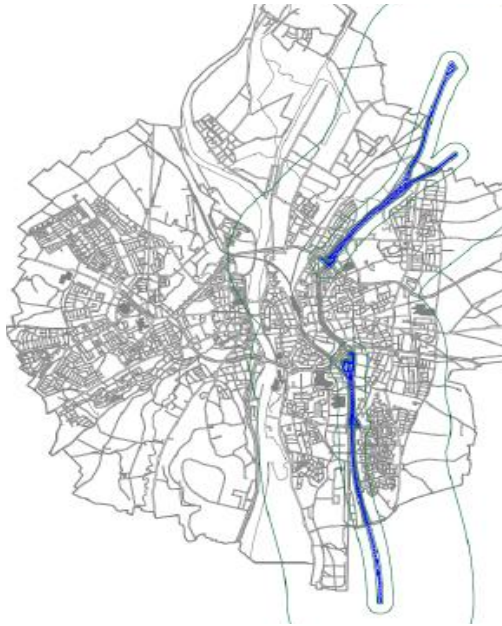
Risicoanalyse omgeving plangebied

Door Oranjewoud is het 'Onderzoek externe veiligheid Maastricht Beatrixhaven' (projectnummer 189311, d.d. maart 2013) uitgevoerd. In dit onderzoek is een analyse uitgevoerd naar alle aanwezige risicobronnen inzake externe veiligheid. Dit onderzoek is als separate bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd. Onderstaand zijn de resultaten van dit onderzoek per onderwerp aangegeven. Ook maakt een verantwoording van het groepsrisico deel uit van het uitgevoerde onderzoek.

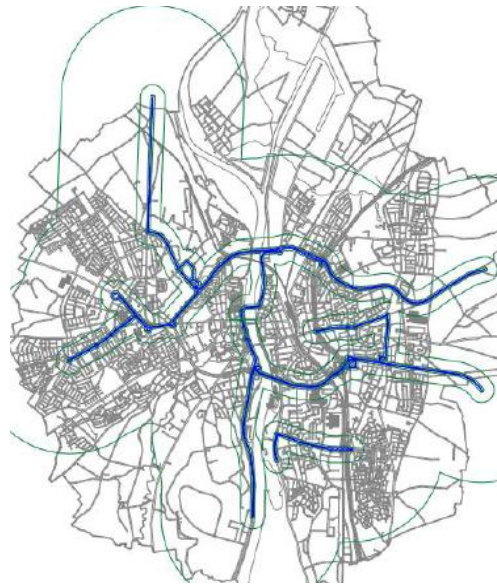
Transport van gevaarlijke stoffen

Weg

Over gedeelten van de autosnelweg A2, gelegen op circa 500 meter van de plangrens, vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De route voor gevaarlijke stoffen verloopt conform de blauwe lijnen op onderstaande afbeelding (zie linkerkaart, 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. Op het rechterkaartje (eveneens uit de beleidsvisie) is de routing van het transport van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen afgebeeld.



Gevaarlijk transport Rijkswegen



Gevaarlijk transport gemeentelijke wegen

Rijkswegen:

Het risicoplaafond van de A2 ter hoogte van het plangebied is vastgelegd op 1.000 tankauto's GF3 (brandbaar gas) per jaar. Het invloedsgebied van deze stof (ca. 200 meter) reikt niet tot het plangebied. Uit risicoberekeningen in het kader van de Basisnetontwikkeling blijkt dat het groepsrisico van de A2 onder de oriëntatiewaarde ligt. Omdat ook geen sprake is van toename van het groepsrisico is groepsrisicoverantwoording niet verplicht.

Binnenwegen:

Risicovolle inrichtingen op Bedrijventerrein Beatrixhaven worden bevoorraad via de lokale wegenstructuur. In de toekomst hoofdzakelijk via de nieuwe afrit van de A2 die het bestemmingsplan Mariënwaard mogelijk maakt. Deze binnenwegen maken geen deel uit van het toekomstige Basisnet en zijn dus niet opgenomen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Ook zijn er geen vervoerstellingen van deze wegen beschikbaar. Impliciet geldt het risicoplaafond van de A2 ook voor de binnenwegen omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwegen uitsluitend afkomstig is van de A2. Hierbij kan gesteld worden dat het risico van de binnenwegen aanzienlijk lager zal liggen dan het risico van de A2. Hiervan uitgaande geldt zodoende dat binnenwegen geen PR 10^{-6} -risicocontour hebben en het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. Omdat ook geen sprake is van toename van het groepsrisico is verantwoording van het groepsrisico niet verplicht.

Spoor

Doorgaande lijn Maastricht-Geleen

Direct langs het plangebied ligt het doorgaand spoor Maastricht - Geleen. Externe veiligheidsbeleid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is vastgelegd in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Hierin is vastgesteld dat geen kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} -contour en dat groepsrisicoverantwoording verplicht is wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Sinds de laatste wijziging van de circulaire (20 juli 2012) zijn hierin vaste PR 10^{-6} -contouren en risicoplafonds vastgelegd.

Plaatsgebonden risico

Uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen volgt een PR 10^{-6} -contour van de spoorlijn ter hoogte van het plangebied van 0 meter. Aan de eisen van het plaatsgebonden wordt derhalve voldaan.

Groepsrisico

Het risicoplafond van de spoorlijn is ter hoogte van het plangebied vastgesteld op 3000 wagons brandbaar gas (A), 3500 wagons toxische gassen (B2) en 400 wagons zeer brandbare vloeistoffen (C3) per jaar. Het groepsrisico van de spoorlijn is weergegeven in de rapportage. Een uitgebreide QRA is opgenomen in bijlage 1 van de rapportage. In figuur 3.2 is te zien dat het groepsrisico van de spoorlijn onder de oriëntatiewaarde ligt. Omdat geen sprake is van toename van het groepsrisico is verantwoording van het groepsrisico niet verplicht.

Spoor-Havenspoorlijn

De havenspoorlijn maakt geen deel uit van het toekomstige Basisnet en is dus niet opgenomen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Voor dit spoorwegnetwerk zijn geen vervoerscijfers beschikbaar, maar het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoorwegnetwerk is uitsluitend afkomstig van het doorgaand spoor. Gesteld kan worden dat het risico van het havenspoor aanzienlijk lager zal liggen dan het risico van het doorgaand spoor. Het spoorwegnetwerk heeft dus geen PR 10^{-6} -risicocontour en het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. Omdat ook geen sprake is van toename van het groepsrisico is verantwoording van het groepsrisico niet verplicht.

Water

Direct langs het plangebied bevinden zich verschillende waterwegen: de Maas, het Julianakanaal en de Beatrixhaven. Uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen blijkt dat de Maas is gecategoriseerd als zwarte route (belangrijke binnenvaartroute). Dit vervoer over de Maas dient daarom beschouwd te worden als risicobron voor het plangebied. Het Julianakanaal is in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen niet genoemd. Dit betekent dat deze waterweg geen relevante risicobron is. Ook de Beatrixhaven zelf is geen onderdeel van het Basisnet water en wordt zodoende conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen niet als relevante risicobron gezien.

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

Het invloedsgebied van de Maas is 1000 meter (invloedsgebied GT33). De Maas is daarmee een relevante risicobron voor het plangebied. Groepsrisicoberekening is alleen relevant wanneer de bevolkingsdichtheid in de directe omgeving hoger is dan 1500 pers/ha. dubbelzijdig of 2250 pers./ha. enkelzijdig. Gezien de directe omgeving van de Maas ter hoogte van het plangebied (voornamelijk buitengebied en bedrijventerrein) worden deze personendichtheden niet gehaald: een gemiddelde drukke stadswijk heeft een personendichtheid van ongeveer 120 personen per hectare en een gemiddeld bedrijventerrein 40 personen per hectare. Omdat de Maas geen groepsrisico heeft hoeft deze bron niet verder beschouwd te worden.

Buisleidingen

In en rond het plangebied liggen drie hogedruk aardgastransportleidingen van de Gasunie. De technische informatie van deze leidingen is gegeven in de onderstaande tabel:

Nr	Leiding	Druk (bar)	Diameter (mm)	Invloedsgebied (m)	100% lethaalgrens (m)
1	Z-530-13	40	114,3	45	30
2	Z-530-01	40	267	120	60
3	C-500-01	40	219,1	95	50

Belemmeringenstrook

Binnen de belemmeringenstrook (4 meter aan weerszijde) van de hogedruk aardgastransportleidingen zijn geen objecten toegestaan. Deze strook moet conform het Bevb opgenomen worden in het bestemmingsplan. De regels bevatten daarbij binnen de belemmeringenstrook een verbod voor het oprichten van bouwwerken. Ontheffing (afwijking) hiervan is mogelijk nadat de exploitant hierover is gehoord. Ook is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor werken of werkzaamheden die de leiding kunnen beschadigen.

Plaatsgebonden risico

Geen van de hogedruk aardgastransportleidingen heeft een PR 10^{-6} -contour die binnen het plangebied valt. Aan de eisen van het plaatsgebonden risico wordt dus voldaan.

Groepsrisico

Het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleidingen is inzichtelijk gemaakt in de rapportage. Leiding 1 is niet berekend, omdat het deel van het plangebied dat binnen het invloedsgebied van deze leidingen valt alleen de bestemming 'Groen' mogelijk maakt. Een volledige QRA van de berekening is opgenomen in bijlage 1 van de rapportage. Hieruit is af te leiden dat het groepsrisico van beide hogedruk aardgastransportleidingen onder de oriëntatiewaarde ligt. Wel is groepsrisicoverantwoording verplicht omdat binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit genomen wordt.

Hoogspanningskabels

Het beleid van de overheid inzake de veiligheid van hoogspanningskabels gaat uit van grenswaarden, waarbij de overheid op dit moment de aanbeveling van de Raad van de Europese Unie, gebaseerd op de ICNIRP grenswaarden, volgt. Nederland hanteert geen wettelijke grenswaarden. Hoewel de Gezondheidsraad en ICNIRP geen aanleiding zien andere grenswaarden aan te bevelen, heeft de Nederlandse overheid besloten het voorzorgsprincipe toe te passen en aanvullend beleid te formuleren voor nieuwe situaties. In lijn met dit beleid dat mede gebaseerd is op het voorzorgsprincipe heeft de toenmalige staatssecretaris Van Geel van het Ministerie van VROM in oktober 2005 in een brief aan provincies, gemeenten en beheerders van hoogspanningslijnen het advies uitgebracht om zoveel als redelijkerwijs mogelijk te vermijden dat nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in een gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microTesla. Het advies (0,4 microTesla) heeft in beginsel betrekking op nieuwe bovengrondse hoogspanningslijnen of wijzigingen aan bestaande lijnen en op nieuwe gevoelige bebouwing (woningen etc.) bij bestaande bovengrondse hoogspanningslijnen.

In en nabij het plangebied zijn twee hoogspanningslijnen gelegen. Het betreft de 150 kV-hoogspanningslijnen Graetheide – Limmel en Schoonbron-Limmel, die zich beide aan de oostelijke zijde van het plangebied bevinden. Het betreft bestaande hoogspanningslijnen die niet wijzigen. Er is ook geen sprake van verandering in bebouwing onder of in de directe nabijheid van de lijnen. De hoogspanningslijnen zijn op de verbeelding aangeduid middels de dubbelbestemming 'Leiding-Hoogspanningsverbinding (L-HV)' en voorzien van een juridische regeling.

Luchthaven MAA

In de gemeente Beek ligt het vliegveld Maastricht-Aachen Airport. Het vliegveld heeft geen PR 10^{-6} contour die over het grondgebied van Maastricht valt.

Risicovolle bedrijven-algemeen

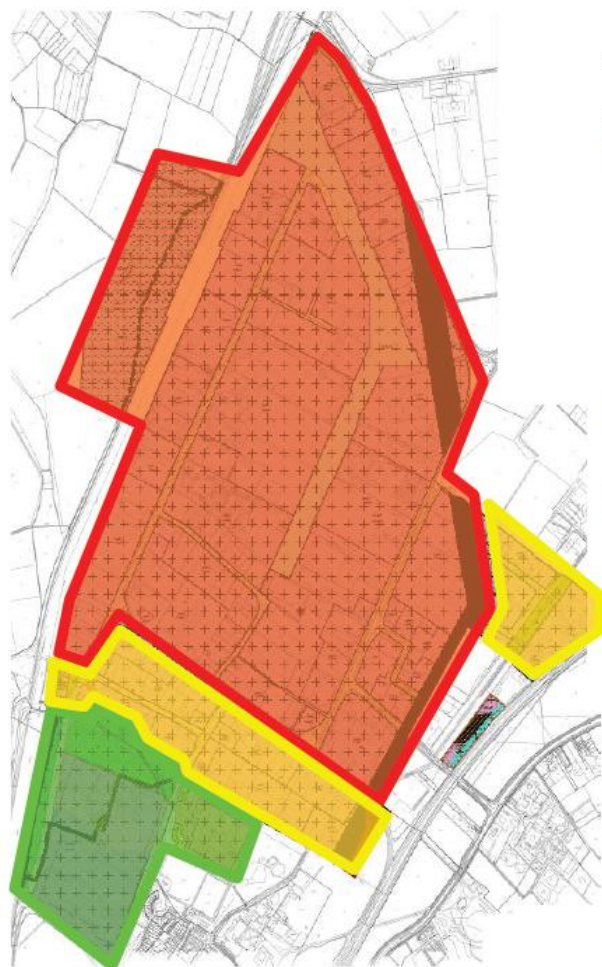
De gemeente kan via bestemmingsplannen risicovolle inrichtingen wel, niet of onder voorwaarden toestaan. Hierbinnen zijn meerdere restrictieniveaus te onderscheiden. Uitgangspunt is dat risicovolle inrichtingen alleen op bedrijventerreinen worden toegestaan. Voor het toestaan of uitsluiten van risicovolle inrichtingen op bedrijventerreinen bestaan vijf restrictieniveaus:

1. PR 10⁻⁶ contour mag over andere percelen vallen;
2. PR 10⁻⁶ contour mag over infrastructuur en openbaar groen vallen;
3. PR 10⁻⁶ contour binnen perceelsgrens;
4. Geen Bevi-bedrijven toegestaan;
5. Geen risico toegestaan.

Voor het industrieterrein Beatrixhaven is in het bestemmingsplan restrictieniveau 3 gewenst (PR 10⁻⁶-contouren binnen de perceelsgrens). In het noordelijk deel van het plangebied (grofweg vanuit de noordelijke begrenzing tot aan de Galjoenweg) zijn risicovolle bedrijven toegestaan; daar waar de 10⁻⁶-contour buiten de eigen terreingrens is toegestaan is dat aangegeven met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-PR-contour buiten terreingrens toegestaan (sb-pr)'. Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor toepassing van restrictieniveau 2 of 1 in dit noordelijk plandeel.

In het middengedeelte van het plangebied (grofweg tussen Galjoenweg en Korvetweg en een deelgebied aan de oostzijde) zijn risicovolle inrichtingen eveneens toegestaan, mits de PR 10⁻⁶-contour op de eigen perceelgrens is gelegen. In het middendeel geldt echter geen wijzigingsbevoegdheid naar niveau 1 en 2. Reden hiervoor is de aanwezigheid van de penitentiaire inrichting in het zuidelijk deel van het plangebied en de (relatief) korte afstand tussen het oostelijk deel en aanwezige woonbebouwing. In het zuidelijk deel (ten zuiden van de Korvetweg) zijn risicovolle inrichtingen dan ook in zijn geheel niet toegestaan.

De voornoemde indeling in deelgebieden is op onderstaande afbeelding (bron: 'Onderzoek externe veiligheid Maastricht Beatrixhaven', opgenomen als separate bijlage 2 bij deze toelichting):



Figuur 4.1: toegestane risicovolle inrichtingen

Legenda:

- = noordelijk deel:
 - risicovolle inrichtingen toegestaan mits PR 10⁻⁶ contour op eigen perceel
 - via afwijkingsbevoegdheid PR 10⁻⁶ contour over infra/groen en percelen van derden toegestaan
 - PR 10⁻⁶ bestaande inrichtingen toegestaan zoals ten tijden vaststelling van dit bestemmingsplan.
- = midden deel:
 - risicovolle inrichtingen toegestaan mits PR 10⁻⁶ contour op eigen perceel
- = zuidelijk deel:
 - geen risicovolle inrichtingen toegestaan

In onderhavig bestemmingsplan is het voorgaande in de regels verankerd. Dit betekent dat risicovolle inrichtingen zijn toegestaan, mits hun PR 10⁻⁶-contour binnen de eigen perceelsgrens blijft. Middels een afwijking is het mogelijk in het beschreven noordelijk gebied de PR 10⁻⁶ contour over infra en openbaar groen te laten vallen. Voor bestaande bedrijven waarvan de 10⁻⁶-contour reeds over infra en openbaar groen vallen, blijft deze situatie gehandhaafd. Ten aanzien van de Bevi-bedrijven en de hogedruk aardgastransportleiding is de verantwoordingsplicht van toepassing. Omdat voor deze risicobronnen de verantwoordingsplicht van toepassing is, heeft de gemeente besloten alle risicobronnen op het industrieterrein bij de verantwoording te betrekken.

Risicovolle bedrijven in het plangebied

Plaatsgebonden risico

Binnen het plangebied zijn de volgende risicovolle bedrijven gelegen:

Nr	Naam bedrijf	Adres	PR 10 ⁻⁶ -contour installatie(s)
1	GOS (Gasontvangststation Gasunie)	Op de Bos ong.	15 m., buiten eigen terrein
2	Verolma Maastricht Beheer BV	Ankerkade 10	binnen eigen terrein
3	Sita Ecoservice Maastricht	Ankerkade 11	70 m., deels buiten eigen terrein
4	TWO Chemicals Warehousing BV	Ankerkade 31	20 m., deels buiten eigen terrein
5	Lawter Maastricht	Ankerkade 81	geen
6	Chromaflo Technologies BV	Ankerkade 101	15 m., deels buiten eigen terrein
7	PQ Europe BV	Ankerkade 111	geen
8	Ineos Maastricht	Ankerkade 111	binnen eigen terrein
9	Metals Chemicals	Praamkade 1	270 m., deels buiten eigen terrein
10	Johnson Matthey BV	Fregatweg 38	binnen eigen terrein
11	Limburgs Landbouwsyndicaat	Klipperweg 26	binnen eigen terrein
12	GOS (Gasontvangststation) Gasunie	Schoenerweg	15 m., buiten eigen terrein
13	Van Leendert	Fregatweg 52	geen
14	Mora Productie BV	Fregatweg 53	binnen eigen terrein
15	Mathieu Dumoulin Gasflessen	Korvetweg 16	geen
16	Smeets & Geelen	Ankerkade 143	binnen eigen terrein

In het onderzoek van Oranjewoud is voor elk van deze inrichtingen een analyse van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gemaakt. Voor een beschrijving daarvan wordt verwezen naar de rapportage. Geconcludeerd wordt dat de PR 10⁻⁶-contouren van zes inrichtingen (deels) buiten de grenzen van het eigen terrein is gelegen (waarvan twee gasstations, die met een aanduiding 'veiligheidszone-bevi' op de verbeelding zijn aangeduid). Tevens is aangegeven dat het oprichten van kwetsbare objecten op aangrenzende percelen in de regels is uitgesloten, zodat aan de eisen van het plaatsgebonden risico wordt voldaan.

Groepsrisico

Geconcludeerd wordt dat twee risicovolle inrichtingen vallen onder het Bevi en een relevant groepsrisico hebben (TWO Chemicals Warehousing BV en Metal Chemicals). In beide gevallen ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Omdat het voorliggende nieuwe bestemmingsplan geen hogere personendichtheden toestaat ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan, is ook geen sprake van toename van het groepsrisico. Een groepsrisicoverantwoording is wel verplicht omdat binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit genomen wordt. In de rapportage van Oranjewoud is een uitvoerige verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Voor de beschrijving hiervan wordt verwezen naar de rapportage. In het kader van groepsrisicoverantwoording zijn in het voorliggende bestemmingsplan op twee manieren (ruimtelijke) veiligheidsmaatregelen getroffen:

voor nieuwe situaties inzake het oprichten van nieuwe risicovolle bedrijven geldt dat:

- PR 10⁻⁶ -contouren binnen de eigen perceelsgrens dienen te liggen;
- bestaande en vergunde PR 10⁻⁶-contouren (vier bedrijven) die ook buiten perceelsgrens zijn gelegen zijn middels een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-PR-contour buiten terreingrens toegestaan (sb-pr)' op de verbeelding opgenomen;

- nieuwvestiging van risicovolle bedrijven is alleen mogelijk in delen van het plangebied (noord en midden);
- voor een (noordelijk) deelgebied een afwijkingsmogelijkheid is opgenomen om PR 10⁻⁶ -contouren mogelijk te maken buiten de eigen perceelsgrens (alleen binnen bestemmingen met lage personendichtheden);
- voor delen van het plangebied (zuidelijk deel) geen vestiging van nieuwe risicovolle inrichtingen mogelijk is.

Met deze maatregelen wordt het groepsrisico van de inrichtingen op bedrijventerrein Beatrixhaven aanvaardbaar geacht.

4.7 Luchtkwaliteit

Regelgeving

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

- Besluit 'Niet in betekenende mate' (NIBM)
- Regeling 'Niet in betekenende mate' (NIBM)
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007'
- Regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007'

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

Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

Aan de hand van het besluit heeft de gemeente het gemeentelijke locatiebeleid luchtkwaliteit opgesteld (zie beschrijving in paragraaf 2.4 van deze toelichting). Dit locatiebeleid gaat nader in op locaties langs gemeentelijke wegen, waar het besluit gevoelige bestemmingen alleen ingaat Rijks- en provinciale wegen. Doel van de beleidsnota is dat nieuwe bouwplannen en nieuwe functies op de 'juiste' locaties worden ingepland. Juiste locaties zijn locaties met de minste luchtvervuiling, waarbij 'gevoelige' en 'extra gevoelige' groepen worden ontlast. Het voorliggende bestemmingsplan leidt niet tot nieuwe ontwikkelingen waarbij gevoelige functies worden opgericht dan wel waarbij gevoelige functies worden belast door negatieve ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

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 betekende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Concreet houdt dit in dat bijvoorbeeld ontwikkelingen kleiner dan of gelijk aan 1.500 woningen bij minimaal één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Ook voor andere ruimtelijke initiatieven is aangegeven wanneer deze niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen aan het geschetste luchtkwaliteitskader. Onderhavig bestemmingsplan bevat geen nieuwe ontwikkelingen zodat een verdere toetsing van het plan ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit achterwege kan blijven.

Plangebied

In september 2006 is het luchtkwaliteitplan van de gemeente Maastricht vastgesteld. Hierin wordt een beeld geschetst van de luchtkwaliteitsproblematiek van de gehele gemeente Maastricht en welke maatregelen en keuzes zijn en/of worden gemaakt. In dit luchtkwaliteitplan is uitgegaan van inmiddels verouderde gegevens omtrent fijn stof (gegevens zijn neerwaarts bijgesteld) en de emissie van vrachtwagens (enigszins toegenomen). In de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) zijn de meest actuele gegevens inzake de luchtkwaliteit voor Maastricht opgenomen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat in het plangebied geen overschrijdingen meer voorkomen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit langs gemeentelijke wegen.

Opmerking: ontsluitingsweg/aantakking Beatrixhaven

Het aspect luchtkwaliteit speelt een rol bij de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Beatrixhaven. De aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg en de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn meegenomen in het hiertoe opgestelde bestemmingsplan 'A2 Mariënwaard'.

4.8 Lichthinder

Lichtemissie als gevolg van inrichtingen is hoofdzakelijk te verwachten door de toepassing van terreinverlichting. Indien overlast door directe lichtinval buiten de grenzen van de inrichting worden verwacht, dient woningbouw binnen deze invloedssfeer te worden voorkomen of dienen maatregelen aan de verlichtingsinstallatie te worden doorgevoerd.

Er is, gelet op het conserverende karakter van het bestemmingsplan, geen lichthinder te verwachten als gevolg van de in de directe omgeving gelegen weg(en), spoorweg(en) of inrichting(en). Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Bij nieuwe plannen dient onderzocht te worden of het aspect licht een beperkende factor kan zijn.

4.9 Trillingshinder

Naast hoorbare trillingen (geluid) kunnen als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten tevens laagfrequente trillingen optreden die alleen maar voelbaar zijn. Indien effecten van trillingen buiten de grenzen van de inrichting worden verwacht, dient woningbouw binnen deze invloedssfeer te worden voorkomen. Er is geen trillingshinder te verwachten als gevolg van de in de directe omgeving gelegen weg(en), spoorweg(en) of inrichting(en). Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Bij nieuwe plannen dient onderzocht te worden of het aspect trillingen een beperkende factor kan zijn.

4.10 Kabels, leidingen en overige belemmeringen

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

- meerdere hogedruk gastransportleidingen van de Gasunie (beschermingszone 2 x 4 meter);
- meerdere hogedruk gasleidingen van Enexis (beschermingszone 2 x 4 meter);
- één hogedruk gasleiding van Van den Berg infrastructures (beschermingszone 2 x 4 meter);
- meerdere rioolwatertransportleidingen van het WBL (beschermingszone 2 x 2,5 meter);
- meerdere hoofdwatertransportleidingen van de WML (beschermingszone 2 x 2,5 meter);
- twee hoogspanningsverbindingen van Tennet.

Deze leidingen zijn met de bijbehorende beschermingszones op de verbeelding aangegeven en in de regels van een dubbelbestemming (ten behoeve van de beschermingszone) voorzien. Ook zijn het in het plangebied aanwezige gasontvangstation is op de verbeelding aangeduid (middels de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-gasontvangstation (sb-go)') en in de betreffende bestemmingsomschrijvingen in de regels genoemd als functie. Ook is de PR10⁻⁶-contour van dit gasontvangstation weergegeven op de verbeelding.

Hoofdstuk 5 Het bestemmingsplan

5.1 Algemeen: conserverend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Beatrixhaven richt zich op de actualisering van het ruimtelijk beleid voor het bedrijventerrein en directe omgeving. De bestaande ruimtelijk-functionele structuur, zoals vastgelegd op de inventarisatiekaart in bijlage 1, vormt de basis. Aan de te verwachten ontwikkelingen voor de komende tien jaar wordt, voor zover wenselijk en mogelijk, ruimte geboden. Voor wat betreft mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn deze alleen in het bestemmingsplan opgenomen indien deze voldoende zijn uitgekristalliseerd; het betreft hier met name de vervanging van de huidige schutsluis van Borgharen door een keersluis. (zie ook paragraaf 5.2) De bouw van de keersluis zelf valt buiten het plangebied, maar de aan de zijde van de Beatrixhaven aan te leggen verkeersinfrastructuur alsmede te reserveren gronden voor bijbehorende voorzieningen zijn specifiek bestemd. In alle andere gevallen is aan deze gebieden een conserverende bestemming toegekend, die zoveel mogelijk aansluit bij de vigerende bestemmingsregeling. Toekomstige ontwikkelingen worden niet op voorhand afgewezen. Als een ontwikkeling niet past binnen de juridische regeling van het voorliggende bestemmingsplan en de beoogde ontwikkeling wel gewenst is, zal een separate ruimtelijke procedure worden opgestart.

5.2 Ontwikkeling/bouw keersluis

Het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute (vastgesteld door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 12.03.2002) bevat een pakket maatregelen voor het project Zandmaas/Maasroute, dat bestaat uit de deelprojecten Maasroute en Zandmaas. Het maatregelenpakket beoogt het verbeteren het traject Weurt-Ternaaien voor schepen met grote diepgang, het realiseren van beschermingsniveau van 1:250 langs de onbedijkte Maas en het gedeeltelijk realiseren van beperkte natuurontwikkeling langs de Maas.

Conform het Tracébesluit gaat Rijkswaterstaat de komende jaren werken aan de aanleg van een keersluis (formeel 'Keersluis Limmel' genoemd) ter plaatse van de huidige schutsluis van Borgharen. Deze ontwikkeling is bedoeld om de scheepvaartroute te verbeteren. De bestaande schutsluis zal worden ontmanteld na realisatie van de keersluis. Daarnaast zal een nieuwe brugverbinding worden gerealiseerd omdat de bestaande brug verbonden is met het bovenhoofd van de bestaande sluis. De landhoofden voor de nieuwe brugverbinding zullen verder noordelijk verplaatst worden. De toeleidende wegen worden daarbij naar het noorden verlegd. Op onderstaande afbeeldingen is een impressie van de nieuwe keersluis opgenomen:



De genoemde ontwikkeling valt slechts gedeeltelijk binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Voor zover deze activiteiten gelegen zijn in het plangebied is op de verbeelding de bestemming 'Verkeer - Keersluis' opgenomen (gelieerd aan de begrenzing van het Tracébesluit). Binnen deze bestemming is de realisering van de

keersluis mogelijk, voor zover onderdelen daarvan in het plangebied gelegen zijn, alsmede verkeersontsluitingen, paden en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Voorts is de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf- technische voorzieningen hoogwater (sb-tv)' opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Deze laatstgenoemde functieaanduiding heeft niet direct te maken met het Tracébesluit, maar dient om ruimte te reserveren voor het kunnen plaatsen van noodzakelijke randvoorzieningen voor hoogwaterbestrijding. Op deze plek kunnen door het opnemen van deze aanduiding bijvoorbeeld pompen worden geplaatst of andere tijdelijke voorzieningen worden aangebracht. Op deze plek zullen geen gebouwen worden gebouwd.

De overige onderdelen van de ontwikkeling van keersluis passen binnen de vigerende regeling van het bestemmingsplan 'Grensmaas'.

5.3 Opzet van de regels

De juridische regeling van dit bestemmingsplan kent tien enkelbestemmingen en negen dubbelbestemmingen. Deze komen in deze subparagraaf en in subparagraaf 5.3.2 aan de orde.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels (art. 1 en 2)

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (art. 3 t/m 23)

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde bestemmingen en daarbinnen toegelaten functies. Per regel zijn de doeleinden c.q. de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. In beginsel is iedere vorm van bebouwing die past binnen de desbetreffende bestemming tot een bepaalde omvang rechtstreeks (dus zonder voorafgaande ontheffing of wijziging) toegestaan. Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) en wordt gebouwd binnen het aangegeven vlak, kan hiervoor in de regel zonder meer een omgevingsvergunning worden verleend. In subparagraaf 5.3.2 is kort uiteengezet welke bestemmingen zijn opgenomen en worden specifieke elementen daarin toegelicht.

Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 24 t/m 31)

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

- een anti-dubbelregel (artikel 24): zorgt er voor dat gronden niet dubbel worden meegerekend bij het toestaan van bouwplannen;
- algemene bouwregels (artikel 25): bevat aanvullende regels met betrekking tot het ondergronds bouwen en het bouwen van antennemasten en zendmasten;
- algemene gebruiksregels (artikel 26): hierin worden onder meer alle vormen van gebruik, die in strijd zijn met de aan de grond gegeven bestemming, verboden; tevens zijn de parkeernormen van de gemeente Maastricht van toepassing verklaard op nieuwe functies en/of gebouwen;
- algemene aanduidingsregels (artikel 27): in dit artikel zijn de volgende gebiedsaanduidingen opgenomen:
 - geluidzone-industrie; de zone, bestaande uit de 50 dB(A) en de 55 dB(A)-geluidcontouren waarbinnen geen nieuwe geluidgevoelige functies mogen worden gerealiseerd;
 - milieuzone-geurzone; deze zone is opgenomen voor bedrijven en/of functies met een geurzone; binnen deze geurzone mogen geen nieuwe geurgevoelige functies worden uitgeoefend;

- milieuzone - gezoneerd bedrijventerrein: deze zone geeft de begrenzing aan van het gezoneerd bedrijventerrein Beatrixhaven, op basis waarvan de geluidzone is berekend;
 - veiligheidszone-externe veiligheid, veiligheidszone voor bedrijfsactiviteiten (in casu gasontvangststations), die niet worden vermeld in het Bevi of het Revi, maar waar toch veiligheidsafstanden in acht moeten worden genomen; binnen deze zone mogen geen kwetsbare functies mogen worden opgericht;
 - vrijwaringszone POL-aanvulling verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering: hier geldt bij nieuwe ontwikkelingen de regeling zoals opgenomen in de POL-aanvulling 'Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering' d.d. 18.12.2009 en het Limburg Kwaliteits Menu d.d. 12.01.2010;
 - vrijwaringszone-spoor: deze zone is gebaseerd op de bepalingen in de Spoorwegwet. Binnen de op de verbeelding aangegeven zones mag geen bebouwing plaatsvinden;
 - vrijwaringszone-vaarweg: deze zone is gebaseerd op het Barro en geldt voor de vrijwaringszone bij havenuitvaarten;
 - vrijwaringszone-waterstaatswerk: deze zone is gebaseerd op het Barro en geldt voor de vrijwaringszone bij waterstaatswerken (in casu het sluiscomplex Limmel).
- algemene afwijkingsregels (artikel 28): hierin wordt bepaald waarvoor Burgemeester en Wethouders middels een omgevingsvergunning kunnen afwijken van het plan;
 - algemene wijzigingsregels (artikel 29): hierin wordt bepaald onder welke voorwaarden Burgemeester en Wethouders bevoegd zijn het plan te wijzigen; het betreft beperkte wijzigingen in algemene zin;
 - algemene procedureregels (artikel 30): hierin wordt geregeld welke procedure moet worden gevolgd in geval van toepassing van afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden en nadere eisen;
 - overige regels (artikel 31): hierin zijn verwijzingen opgenomen naar andere wettelijke regelingen. Daarnaast is in dit artikel een voorrangregeling opgenomen voor de dubbelbestemmingen: hierin wordt de volgorde bepaald van de dubbelbestemmingen indien er meer dan één dubbelbestemming op een bepaald deel van het grondgebied is gelegen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels (art. 32 en 33)

In het overgangsrecht (artikel 32) is bepaald dat bouwwerken, die op het moment van de tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bouwregels. Het gebruik van grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden gehandhaafd. Dit overgangsrecht komt voort uit artikel 3.2.1 van het Bro en is een verplicht onderdeel van de regels. In de slotregel (artikel 33) wordt aangegeven onder welke naam de regels kunnen worden aangehaald.

5.3.2 Inhoud regels-artikelsgewijs

Onderstaand is de artikelsgewijze opbouw van de bestemmingsregels beschreven. Voor zover niet in de vorige subparagraaf besproken dan wel aanvullend daarop is een korte beschrijving per artikel opgenomen.

Artikel 3: enkelbestemming Bedrijf

De bestemming 'Bedrijf' is gelegd op de bestaande bedrijfsfuncties in het zuidelijke deel van het plangebied. Deze gronden maken geen deel uit van het gezoneerde bedrijventerrein. Hier zijn bedrijven in lichtere milieucategorieën toegelaten (tot en met categorie 3.2). Dit gebied ligt het dichtst bij nabijgelegen woongebieden (met name Limmel). Binnen deze bestemming zijn functieaanduidingen opgenomen voor het aanwezige rioolwaterzuiveringsbedrijf en het nutsbedrijf Enexis. Gebouwen mogen alleen binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd.

Artikel 4: enkelbestemming Bedrijventerrein-1

De bestemming 'Bedrijventerrein-1' is gelegd op de bedrijfsgronden die vallen binnen het gezoneerde bedrijventerrein Beatrixhaven. Hier kunnen, afhankelijk van de op de verbeelding aangegeven (inwaartse) milieuzonering en de geluidklasse-indeling (zonder ondergrens) in de regels, bedrijven in de zwaarste milieucategorieën worden toegelaten (categorie 3 tot en met 5.3). Nieuwvestiging van categorie 1 en 2 bedrijven is niet toegestaan. Bestaande bedrijven of inrichtingen in lagere milieucategorieën zijn wel toegestaan. Daarnaast is

een regeling voor bedrijfsbeëindiging opgenomen om de vestiging van nieuwe 'lichte' bedrijven die gevestigd zijn op plekken die beter geschikt zijn voor zwaardere bedrijven, op termijn uit te sluiten. Hierdoor ontstaat maximale ruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Bebouwing is mogelijk tot een maximale bouwhoogte van 15 meter en een bebouwingspercentage van 80 per perceel (gebaseerd op het vigerende plan 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Maastricht'. Bedrijfswoningen zijn middels de aanduiding 'bedrijfswoning (bw)' op de verbeelding opgenomen en voorzien van een bouw- en gebruiksregeling.

Binnen deze bestemming is een aantal afwijkende functies gelegen; deze zijn middels een functieaanduiding aangegeven op de verbeelding (detailhandel, verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg, scoutingvereniging, kantoor, energetisch centrum en sportmedisch adviescentrum). De bedrijfsactiviteiten ter plaatse van deze functieaanduidingen zijn voorzien van een regeling voor bedrijfsbeëindiging (dit is de zogenaamde driejaarsclausule, waarbij geldt dat indien de afwijkende functie gedurende drie jaar ter plaatse niet meer wordt uitgeoefend, deze niet meer mag worden uitgeoefend en teruggevallen wordt op de bestemming 'Bedrijventerrein'). Tevens is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor Burgemeester en Wethouders om de genoemde aanduidingen van de verbeelding te verwijderen. Hiermee zijn enerzijds de rechten van deze bedrijven/functies gezekerd, maar anderzijds is ook de doelstelling van de gemeente ten aanzien van deze activiteiten op termijn duidelijk verwoord.

Artikel 5: enkelbestemming Bedrijventerrein-2

De bestemming 'Bedrijventerrein-2' is gelegd op de bedrijfsgronden die zijn gelegen aan de zuidzijde van het plangebied (terreinen voormalige Zinkwit en voormalige Trega en de zone langs de oostoever van de Maas). Hier kunnen, afhankelijk van de op de verbeelding aangegeven (inwaartse) milieuzonering, bedrijven in de milieucategorieën tot en met 3.2 worden toegelaten. Bebouwing is mogelijk tot een maximale bouwhoogte van 15 meter en een bebouwingspercentage van 80 per perceel (gebaseerd op het vigerende plan 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Maastricht'.

Binnen deze bestemming is eveneens een afwijkende functie gelegen (detailhandel); deze is middels een functieaanduiding op de verbeelding aangegeven. De enige bedrijfswoning aan de Borgharenweg 180 is middels de aanduiding 'bedrijfswoning (bw)' op de verbeelding opgenomen en voorzien van een bouw- en gebruiksregeling.

Artikel 6: enkelbestemming Groen

Deze bestemming is toegekend aan voornamelijk openbare groenvoorzieningen. Met uitzondering van gebouwen ten behoeve van additionele voorzieningen mogen op de als zodanig bestemde gronden geen gebouwen worden opgericht.

Artikel 7: enkelbestemming Maatschappelijk

Binnen deze bestemming is de justitiële inrichting Overmaze geregeld. Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor Burgemeester en Wethouders om onder voorwaarden andere maatschappelijk functies toe te staan binnen deze bestemming. Deze voorwaarden zijn in de afwijkingsregels opgenomen.

Artikel 8: enkelbestemming Verkeer

Deze bestemming is toegekend aan de hoofdontsluitingswegen. Binnen deze bestemming zijn masten en portalen voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mogelijk, alsmede lichtmasten en kunstobjecten. Gebouwen mogen enkel worden opgericht ten behoeve van additionele voorzieningen. Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor de bouw van raywavers tot een hoogte van 15 meter.

Artikel 9: enkelbestemming Verkeer - Keersluis

Deze bestemming is specifiek opgenomen voor de bouw van de keersluis langs de Zuid-Willemsvaart. Het bestemmingsvlak komt overeen met het Tracébesluit voor deze sluis. Binnen dit vlak mogen gebouwen en bouwwerken worden gebouwd, uitsluitend ten behoeve van de keersluis tot 25 meter, waarbij op het gebouw ook ondergeschikte bouwwerken zoals masten, antennes en andere voorzieningen mogen worden gerealiseerd tot een hoogte van 40 meter. Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor de bouw van raywavers tot een hoogte van 15 meter.

Artikel 10: enkelbestemming Verkeer - Railverkeer

Deze bestemming is toegekend aan het deel van de spoorlijn, dat gelegen is tussen de hoofdspoorlijn Maastricht-Sittard en de goederenspoorlijn van het bedrijventerrein. De goederenspoorlijn zelf is als functieaanduiding binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer-Verblijfsgebied' opgenomen, daar verkeer in dat gebied de hoofdfunctie is. In het gebied met de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' is de spoorweg ook de hoofdfunctie en is aangesloten op bestaande regelingen voor spoorwegen in Maastricht.

Artikel 11: enkelbestemming Verkeer - Verblijfsgebied

Deze bestemming is toegekend aan alle andere wegen en (openbare) verblijfsgebieden. Binnen deze bestemming zijn functieaanduidingen opgenomen voor waterwegen, railverkeer en een parkeerterrein en voor de bouw van een mobiel servicepunt op het P&R-terrein. Ook is een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-technische voorzieningen hoogwater (sb-tv)' opgenomen voor het gebied aansluitend aan de bestemming 'Verkeer-Keersluis'. Hiermee is mogelijk dat ingeval van hoogwater tijdelijke technische voorzieningen zoals pompen kunnen worden geplaatst en gebruikt. Er is voorts een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor de bouw van raywavers tot een hoogte van 15 meter.

Artikel 12: enkelbestemming Water

Deze bestemming is toegekend aan gronden die zijn bestemd voor de natuurlijke afvloeiing en berging van water. Er is een specifieke aanduiding 'haven (ha)' opgenomen voor het havendeel van het bedrijventerrein. Hierbinnen zijn beroepsvaart, kades, aanlegsteigers en laad- en losplaatsen en de daarvoor benodigde werktuigen (zoals kranen) mogelijk.

Artikel 13: enkelbestemming Water-Primair water

Deze bestemming is opgenomen voor watergangen die volgens de legger van het Waterschap Roer en Overmaas zijn aangemerkt als 'primair water'. Op deze gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Artikel 14: enkelbestemming Wonen

Deze bestemming is gegeven aan de elf reguliere woningen die binnen het plangebied zijn gelegen. Binnen deze bestemming is het onder meer toegestaan een aan huis verbonden beroep- of bedrijf of guesthouse uit te oefenen of kamerverhuur te plegen. Daarnaast zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor consumentverzorgende ambachtelijke bedrijvigheid, mantelzorg en woningsplitsing. Deze regeling sluit aan bij de standaard bestemmingsregeling voor het wonen in de Maastrichtse bestemmingsplannen.

Artikel 15: dubbelbestemming Leiding - Gas

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

Artikel 16: dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding

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

Artikel 17: dubbelbestemming Leiding - Riool

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

Artikel 18: dubbelbestemming Leiding - Water

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

Artikel 19: dubbelbestemming Waarde - Maastrichts Erfgoed

De voor de dubbelbestemming Waarde-Maastrichts Erfgoed aangegeven gronden zijn bestemd voor de bescherming van het op en in die gronden aanwezige cultureel erfgoed. In dit geval gaat het om het Maastrichts Erfgoed. In het plangebied komen twee archeologische zones (a en c) voor. Voor deze zones geldt dat het behoud van het bodemarchief in situ voor het behoud ex situ gaat; indien behoud in situ niet mogelijk is kunnen voorwaarden aan de toepasselijke vergunning worden verbonden met het oog op behoud van het bodemarchief ex situ. Daarnaast zijn er twee cultuurhistorisch waardevolle elementen gelegen in het plangebied (fabrieksschoorsteen en fabrieksmuur); ook deze zijn opgenomen binnen deze dubbelbestemming. Zie ook de beschrijvingen in subparagraaf 2.4.2.

Artikel 20: dubbelbestemming Beschermingszone – Primair water

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor de bescherming, het beheer en onderhoud van primaire wateren overeenkomstig de Keur van het Waterschap Roer en Overmaas.

Artikel 21: dubbelbestemming Waterstaat – Beschermingszone waterkering

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor de bescherming, het beheer en het onderhoud van de primaire waterkering en is aan weerszijden van de waterkering gesitueerd. Er mag slechts rechtstreeks op deze gronden worden gebouwd indien dit noodzakelijk is voor de waterstaat en/of waterkering.

Artikel 22: dubbelbestemming Waterstaat – Waterbergend rivierbed

Deze dubbelbestemming heeft betrekking op de gronden die volgens de Beleidslijn grote rivieren zijn gelegen binnen het waterbergend rivierbed. Als zodanig bestemde gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed.

Artikel 23: dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming dient voor de bescherming, het beheer en het onderhoud van de primaire waterkering zelf. Er mag slechts rechtstreeks op deze gronden worden gebouwd indien dit noodzakelijk is voor de waterstaat en/of waterkering.

Hoofdstuk 6 Financiële 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 bestemmingsplan bevat geen ruimtelijke ontwikkelingen welke op basis van artikel 6.2.1 vergezeld dienen te gaan van een exploitatieplan dan wel waarvan het kostenverhaal anderszins dient te worden geregeld. Voor de nog resterende rechtstreekse bouwtitels welke in dit plan zijn opgenomen geldt dat reeds een omgevingsvergunning is verstrekt dan wel reeds in een bouwtitel op basis van het vigerende plan was voorzien. Voor dit bestemmingsplan hoeft dan ook geen exploitatieovereenkomst of exploitatieplan te worden opgesteld.

Hoofdstuk 7 Handhavingsparagraaf

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 8 Communicatieparagraaf

8.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1. Bro

Op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan Beatrixhaven op 22 februari 2013 elektronisch verzonden aan de volgende instanties en overheden:

1. Rijkswaterstaat;
2. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
4. Ministerie van Defensie Divisie Vastgoed & Beveiliging;
5. Provincie Limburg;
6. Waterschapsbedrijf Limburg;
7. Waterleiding Maatschappij Limburg;
8. Nederlandse Gasunie;
9. Brandweer Zuid-Limburg;
10. Gemeente Riemst (B);
11. Enexis B.V.
12. ProRail.

Bovenstaande overlegpartners zijn verzocht om eventuele reacties schriftelijk kenbaar te maken voor 22 maart 2013. Binnen de gestelde termijn hebben de instanties genoemd onder 5, 11 en 12 schriftelijk aangegeven geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan. Van Waterleidingmaatschappij Limburg, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, het Ministerie van Defensie Divisie Vastgoed & Beveiliging en de gemeente Riemst zijn geen reacties ontvangen. Er wordt aangenomen dat deze instanties zich kunnen vinden in het voorliggend bestemmingsplan.

Voorts zijn er overlegreacties ingediend door Tennet, Waterschap Roer en Overmaas, Nederlandse Gasunie N.V., Brandweer Zuid Limburg, Rijkswaterstaat en het Waterschapsbedrijf Limburg. De reacties zijn opgenomen in de 'Reactienota wettelijk vooroverleg', die samen met de ingediende stukken is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting. In deze rapportage is aangegeven op welke punten het plan als gevolg van deze reacties is aangepast.

8.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Beatrixhaven' heeft met ingang van 8 april 2013 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken. Gedurende deze periode zijn 9 zienswijzen ingediend.

De ten behoeve van de beantwoording van de ingediende zienswijzen opgestelde zienswijzennota is als bijlage 2 bij het raadsvoorstel opgenomen. Het raadsvoorstel is tezamen met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Beatrixhaven inclusief de lijst van wijzigingen, opgenomen in bijlage 3 van deze toelichting. Het bestemmingsplan is conform de lijst van wijzigingen aangepast en vervolgens vastgesteld door de gemeenteraad van Maastricht.

Bijlage 1 Inventarisatiekaart

Bijlage 2 Reactienota wettelijk vooroverleg

Bijlage 3: Zienswijzenrapportage