

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Algemeen	4
1.2 Grens van het plangebied	5
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	7
1.4 Leeswijzer	8

Hoofdstuk 2 Beleidskader	9
2.1 Europees en Rijksbeleid	9
2.2 Provinciaal beleid	12
2.3 Gemeentelijk beleid	16

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied	35
3.1 Algemene gebiedsbeschrijving	35
3.2 Ruimtelijke structuur	36
3.3 Functionele structuur	37

Hoofdstuk 4 Ontwikkelingen	39
4.1 Het raamwerk	39
4.2 Aanleg Bosscherlaan (noordelijk deel)	40
4.3 Bedrijfsverplaatsingen	41
4.4 Vastleggen groenstructuur	43

Hoofdstuk 5 Milieuplanologische aspecten	47
5.1 Algemeen	47
5.2 Water	47
5.3 Geluid	49
5.4 Bodem	53
5.5 Geurhinder	54

5.6 Externe veiligheid	55
5.7 Luchtkwaliteit	61
5.8 Lichthinder	62
5.9 Trillingshinder	63
5.10 Kabels, leidingen en overige belemmeringen	63
5.11 Ecologie	64

Hoofdstuk 6 Het bestemmingsplan	69
--	-----------

6.1 Algemeen	69
6.2 Opzet van de regels	69
6.3 Crisis- en Herstelwet	74

Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid	75
---	-----------

Hoofdstuk 8 Handhavingsparagraaf	76
---	-----------

Hoofdstuk 9 Communicatieparagraaf	77
--	-----------

9.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1 Bro	77
9.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro	77

Bijlage 1 Inventarisatiekaart	78
-------------------------------	----

Bijlage 2 Nota vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro	79
--	----

Bijlage 3 Raadsvoorstel BP Bosscherveld Noord	80
---	----

Separate bijlagen:

Separate bijlage 1:	Goudappel Coffeng, 'Verkeersonderzoek bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord', rapportnr. MT06008/Bnc/0827, d.d. 27.09.2011;
Separate bijlage 2:	Witteveen+Bos, 'Ontwerp waterstructuur, watervisie Belvédère', rapportnr. MT1058-1, d.d. 05.11.2012;
Separate bijlage 3:	Goudappel Coffeng, 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï bestemmingsplan Bosscherveld Noord', rapportnummer MT076/Kmc/0955, d.d.03.05.2013;
Separate bijlage 4:	ArtifexTerra, 'Onderzoek milieuhygiënische bodemkwaliteit bestemmingsplan Bosscherveld Noord te Maastricht', rapportnr. 2012.008.R1, d.d.17.01.2013;

Separate bijlage 5:	Oranjewoud, 'Externe veiligheid Maastricht Bosscherveld Noord', projectnummer 243621, revisie 05, d.d. januari 2013;
Separate bijlage 6:	Goudappel Coffeng, 'Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Bosscherveld Noord', rapportnummer MTT076/Kzj/0894, d.d.14.01.2013;
Separate bijlage 7:	ARCADIS Nederland BV, 'Notitie effecten op natuurgebieden BP Bosscherveld Noord', rapportnr. B02043.000178.1100, d.d. 03.01.2013;
Separate bijlage 8:	ARCADIS Nederland BV, 'Natuurtoets Bestemmingsplan Bosscherveld Noord', rapportnr. B02043.000178.1000, d.d. 03.01.2013;
Separate bijlage 9:	DgmR, 'Zonebeheerplan industrieterrein Bosscherveld', rapportnr. M.2012.0098.00.R002, d.d. 02.05.2013;
Separate bijlage 10:	DgmR, 'Geluidreductieplan industrieterrein Bosscherveld', rapportnr. 2012.0098.00.R001, d.d. 02.05.2013;
Separate bijlage 11:	Goudappel Coffeng, 'Tracéstudie Bosscherlaan-Noord', rapportnr. MTT060/Wnj/0925, d.d. 14.02.2013.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan is tweeledig. In de eerste plaats is het plan opgesteld in het kader van de actualisering van bestemmingsplannen in de gemeente Maastricht. In de tweede plaats is in het Belvédèregebied een aantal ontwikkelingen aan de orde, dat tevens plaatsvindt in dan wel invloed heeft op het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Beide invalshoeken worden hierna kort toegelicht.

Actualisering

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. Voor een groot deel van het plangebied is dit bestemmingsplan met name gericht op het beheer van de bestaande situatie; voor deze gebieden heeft het plan derhalve 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. De noodzaak tot actualisering is bij dit bestemmingsplan hoog, daar het vigerende bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Maastricht', waarin het grootste deel van het plangebied is geregeld, stamt uit 1954 en de daarin opgenomen juridische regeling dermate gedateerd is dat deze niet meer strookt met de actuele situatie. Doordat het vigerende plan bovendien op oude wetgeving is gebaseerd, biedt het geen duidelijk kader meer voor nieuwe ontwikkelingen.

Aanleg Bosscherlaan en herstructurering Belvédère

Het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' (vastgesteld door de raad d.d. 26.06.2012) is opgesteld om enerzijds de aanlanding van het nieuwe Noorderbrugtracé vast te leggen en anderzijds de eerste fase van de PDV-locatie (Perifere Detailhandels Vestigingen) mogelijk te maken in het gebied Belvédère. De voorbereidende werkzaamheden voor de aanpassing van het Noorderbrugtracé zullen begin 2014 aanvangen. In het kader van de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug is ook de aanleg van de Bosscherlaan van groot belang voor deze ontwikkeling, omdat deze de ontsluiting van de PDV-locatie vormt. Het zuidelijke deel van de nieuwe Bosscherlaan is geregeld in bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' Het noordelijk deel van deze weg dient te worden geregeld in het voorliggende bestemmingsplan 'Bosscherveld Noord'. De werkzaamheden ten behoeve van de Bosscherlaan-Zuid vangen aan in 2013 en dienen gereed te zijn in 2014. Het is derhalve zaak de planologisch-juridische regeling van het noordelijk deel van de weg ter hand te nemen.

Ten behoeve van de aanleg van het noordelijk deel van de Bosscherlaan is het noodzakelijk dat een aantal bestaande bedrijven wordt verplaatst. Gezocht wordt naar alternatieve locaties voor deze bedrijven binnen bedrijventerrein Bosscherveld en op andere bedrijventerreinen binnen de gemeente.

Het voorliggende bestemmingsplan wordt tenslotte aangegrepen om het noordelijk deel van het groene raamwerk van Belvédère in de vorm van leefgebieden van beschermde fauna, groeiplaatsen van beschermde flora alsmede bijbehorende faunapassages, vast te leggen. In bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' is het zuidelijk deel van deze structuur hoofdzakelijk vastgelegd door middel van de bestemming 'Groen' en deels in de vorm van een uitwerkingsplicht. In het voorliggende plan wordt ook het noordelijk deel van een juridische

regeling voorzien, zodat het volledige groene raamwerk van Belvédère is verankerd in bestemmingsplannen en bijbehorende wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsverplichtingen.

Opbouw van het bestemmingsplan

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008), de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die is verankerd in paragraaf 1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008. Daarnaast is aangesloten op het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding: een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0935.bpBosscherveld-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 verbeelding is getekend op schaal 1:000 en is verdeeld over vier deelkaarten. De regels bevatten de regelingen inzake de bebouwingsmogelijkheden en het gebruik van de gronden en de daarop aanwezige opstallen. Het bestemmingsplan gaat vergezeld van een toelichting, waarin een onderbouwing is opgenomen van de gemaakte beleidskeuzen inzake het bestemmingsplan.

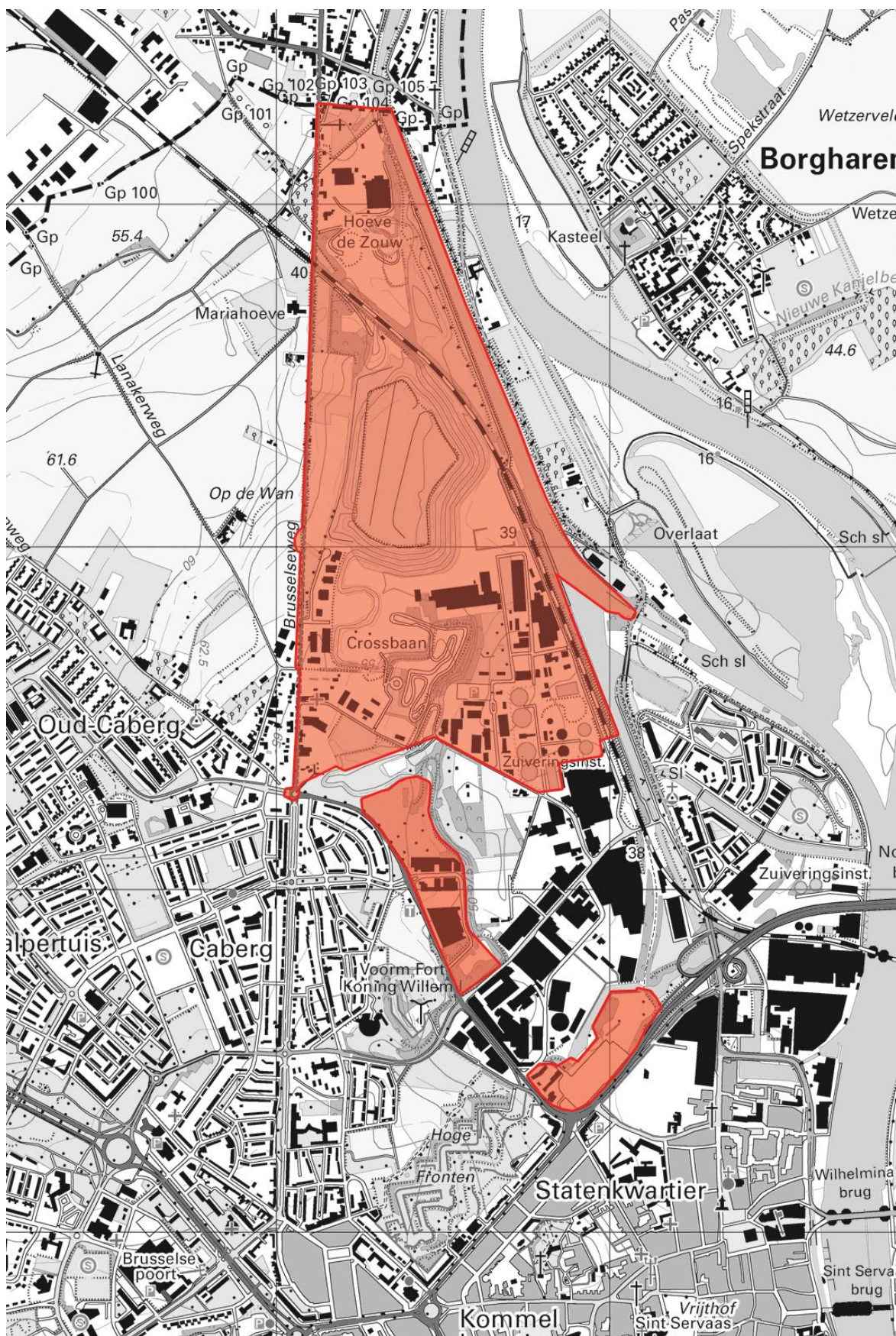
1.2 Grens van het plangebied

Het plangebied bestaat uit drie delen, waarvan het noordelijk deel het grootste is. Bij dit plandeel vormt de Brusselseweg vanaf de aansluiting met de Postbaan in noordelijke richting de westelijke begrenzing. De noordgrens wordt gevormd door de gemeentegrens en tevens Rijksgrens met België. De oostgrens loopt gelijk aan de westoever van de Zuid-Willemsvaart tot aan de ligplaatsen van de woonschepen, die buiten het plangebied vallen. De zuidelijke begrenzing wordt gevormd door de begrenzing van de rioolwaterzuiveringsinstallatie Bosscherveld (Rwzi) aan de Sandersweg. Vanaf de Rwzi verloopt de plangrens via groen- en agrarisch gebied ten zuiden van de Sandersweg door tot aan de Brusselseweg. Van hieraf vormt de oostelijke begrenzing van de Brusselseweg de grens tot aan de aansluiting met de Postbaan.

Een tweede, kleiner deel van het plangebied wordt gevormd door het gebied dat wordt omsloten door de Steilrand (onderdeel van het groene raamwerk van Belvédère), de Carl Smulderssingel en de Fort Willemweg.

Een derde deel wordt gevormd door het gebied dat ligt ingeklemd tussen de Frontensingel, de Cabergerweg, de Lage Frontweg en de vestingwerken. Dit deelgebied, dat thans wordt gedomineerd door de aanwezigheid van een grote parkeerplaats voor het centrum, moet het kerngebied van het toekomstige Frontenpark worden.

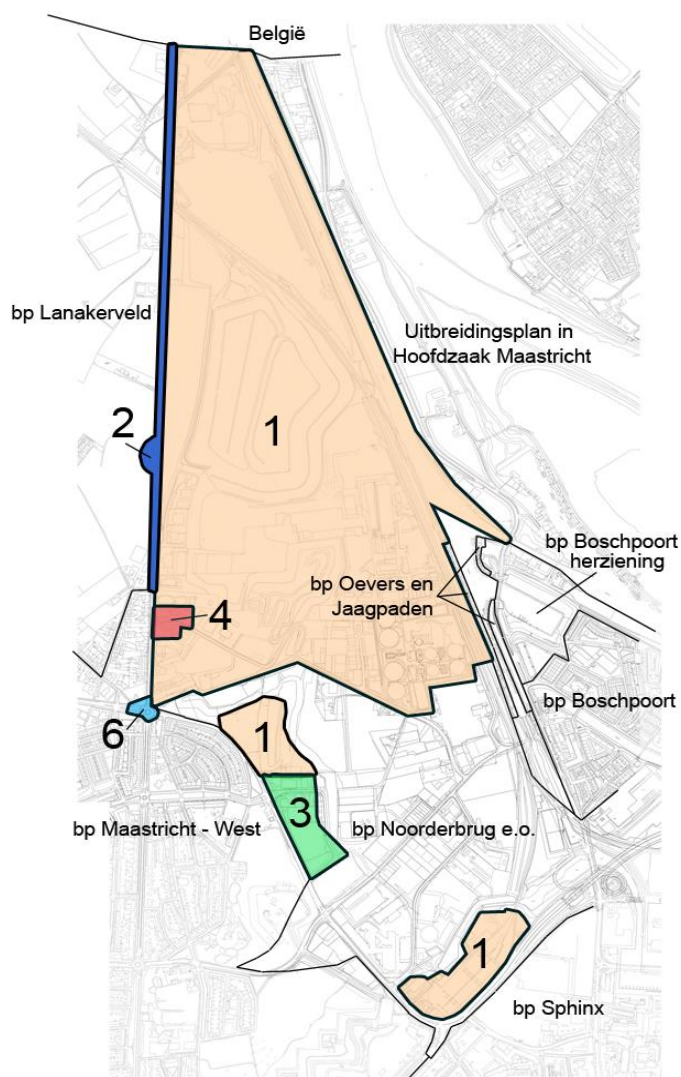
Het voorliggende bestemmingsplan sluit naadloos aan op de begrenzing van bestemmingsplan Noorderbrug e.o.'. Op onderstaande topografische kaart is de ligging van (de drie onderdelen van) het plangebied aangegeven:



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Met de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan 'Bosscherveld Noord' komen delen van een aantal bestemmingsplannen te vervallen. Deze vigerende plannen kennen verschillende juridische regelingen uit diverse perioden, vaak ook gebaseerd op inmiddels verouderde wet- en regelgeving. Deze gebieden worden in het nieuwe plan voorzien van een moderne, uniforme juridische regeling. Op de onderstaande kaart is aangegeven welke (delen van) vigerende bestemmings- of wijzigingsplannen komen te vervallen bij het van kracht worden van dit nieuwe bestemmingsplan. In het schema zijn deze plannen aangegeven met de data van vaststelling en goedkeuring. De nummers op de onderstaande kaart corresponderen met de nummering in de lijst. Aan de randen van het plangebied zijn de namen opgenomen van de aansluitende vigerende bestemmingsplannen.

Nr.	Naam vigerend bestemmingsplan	Datum vaststelling raad	Datum goedkeuring GS
1	Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Maastricht	05.10.1954	24.10.1955
2	Lanakerveld	28.05.2002	14.01.2003
3	1 ^e wijziging BP Industriegebied Bosscherveld	23.08.1982	15.11.1983
4	Woonschool Sandersweg	18.06.1962	Onb.
5	Facetplan Uitsluiting A-inrichtingen	13.01.1987	04.08.1987
6	Bestemmingsplan Maastricht-West	18.09.2012	nvt



1.4 Leeswijzer

De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit negen 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 voor dit plan relevante beleidskaders op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau weergegeven. 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 wordt het besluitvormingsproces en de daaraan voorafgaande en/of gekoppelde vooronderzoeken besproken en worden de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven. In hoofdstuk 5 komen de milieuplanologische aspecten aan de orde. Hoofdstuk 6 handelt over de opbouw van de regels in dit bestemmingsplan en voorziet onder meer in een artikelsgewijze bespreking van de bestemmingsregels. In hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde en hoofdstuk 8 bevat een handhavingsparagraaf. Deze toelichting wordt afgesloten met een communicatieparagraaf in hoofdstuk 9. Hier is aangegeven welk communicatietraject is doorlopen en wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Hierbinnen komen onder meer de ingediende zienswijzen en de beantwoording daarvan door de gemeente aan de orde.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Europees en Rijksbeleid

2.1.1 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 om speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'. Tot voor kort speelde de Vogel- en Habitatrichtlijn een 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 en gebieden door de Minister aangewezen ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen.

Het Natura 2000-netwerk bevat dus de gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en zijn daarmee geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Voor die gebieden geldt dat aanwijzingsbesluiten zijn opgesteld waarin staat voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats. Nederland heeft 162 Natura 2000-gebieden (en 4 'mariene' gebieden buiten de kust). In de omgeving van het plangebied liggen verschillende Natura 2000-gebieden. Voor deze Natura 2000-gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld. Deze instandhoudingsdoelstellingen zijn kwalificerende waarden die belangrijk zijn voor toetsing van de effecten. De volgende Nederlandse Natura 2000-gebieden liggen in de omgeving (tussen haakjes de kortste afstand tot het plangebied):

- Grensmaas (± 500 meter);
- Sint Pietersberg & Jekerdal (± 2 km);
- Bemelerberg & Schiepersberg (± 4,4 km);
- Geuldal (± 4,5 km);
- Savelsbos (± 4,8 km);
- Bunder- en Elsloërbos (± 5,2 km).

Naast deze gebieden grenst de ontwikkeling aan het Beschermd Natuurmonument Hoge Fronten. Daarnaast zijn de volgende Vlaamse Natura 2000-gebieden in de directe omgeving gelegen (tussen haakjes de kortste afstand tot het plangebied):

- uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (± 2,2 km);
- overgang Kempen-Haspengouw (± 3,8 km);
- Mechelse heide en vallei van de Ziepbeek (± 5,3 km);
- Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten (± 5 km).

Ten aanzien van het bepalen van de mogelijke effecten van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen op de meest nabij gelegen natuurgebieden en natuurgebied Hoge Fronten is door ARCADIS Nederland B.V. een studie uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn opgenomen in een notitie, die wordt toegelicht in paragraaf 5.11 en is opgenomen als separate bijlage 1 bij deze toelichting.

2.1.2 Rijksbeleid en relevante wet- en regelgeving

Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR)

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

Doel	Nationaal belang
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland</i>	- een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; - ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; - efficiënt gebruik van de ondergrond.
<i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>	- een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; - betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem; - 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>	- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; - ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; - ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten - ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; - 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 heeft het Rijk, op basis van de Wro, twee besluiten 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;
- 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 SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Deze zijn opgenomen in het Barro.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). De bepalingen aangaande deze onderwerpen zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Er zijn geen onderwerpen dan wel Rijksbelangen uit het Barro die in het kader van het voorliggende bestemmingsplan in het geding zijn.

Ladder duurzame verstedelijking (Bro)

Per 1 oktober 2012 is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' in het Bro opgenomen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen op basis van deze ladder te worden gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. Onderhavig plan bevat geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Het plan behelst enerzijds een actualisering van het huidige ruimtegebruik, waarbij verschillende juridische regelingen uit het verleden worden omgebouwd naar een moderne en actuele regeling. Anderzijds wordt de aanleg van het noordelijk deel van de nieuwe ontsluitingsweg Bosscherlaan door het bedrijventerrein Belvédère planologisch-juridisch geregeld. De aanleg van deze weg is geïnitieerd in het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' en in dat kader uitvoerig onderzocht en gemotiveerd. Door de aanleg van deze weg verliest een aantal drukke, meer bij woongebieden gelegen verkeersaders zijn hoofdfunctie. Als gevolg van de aanleg van deze weg dient een aantal bedrijven te worden verplaatst binnen dit of een ander bestaand bedrijventerrein in het stedelijk gebied van Maastricht. Daarnaast wordt een gedeeltelijke herstructurering van het bedrijventerrein doorgevoerd, waardoor een betere benutting van (milieu)ruimte mogelijk is en er geen uitbreiding van het bedrijventerrein hoeft plaats te vinden. De genoemde ontwikkelingen vinden alle plaats binnen het bestaand stedelijk gebied en hebben tot doel de ruimte in het stedelijk gebied optimaal te benutten. Er is geen sprake van uitbreding van het stedelijk gebied. Een motivering van het plan op basis van de ladder voor duurzame verstedelijking is derhalve niet aan de orde.

Nota Ruimtebudget

De toenmalige Ministerraad heeft in 2009 10 miljoen euro uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar gesteld voor het project Belvédère. Met deze bijdrage aan Maastricht is de start van de herstructurering van het Belvédèregebied mogelijk gemaakt. Het project Belvédère wordt, als sleutelproject zowel planologisch, als organisatorisch (PPS) en financieel (Nota Ruimte, provinciale bijdrage) ondersteund door het Rijk en de provincie Limburg.

Nota Belvédère

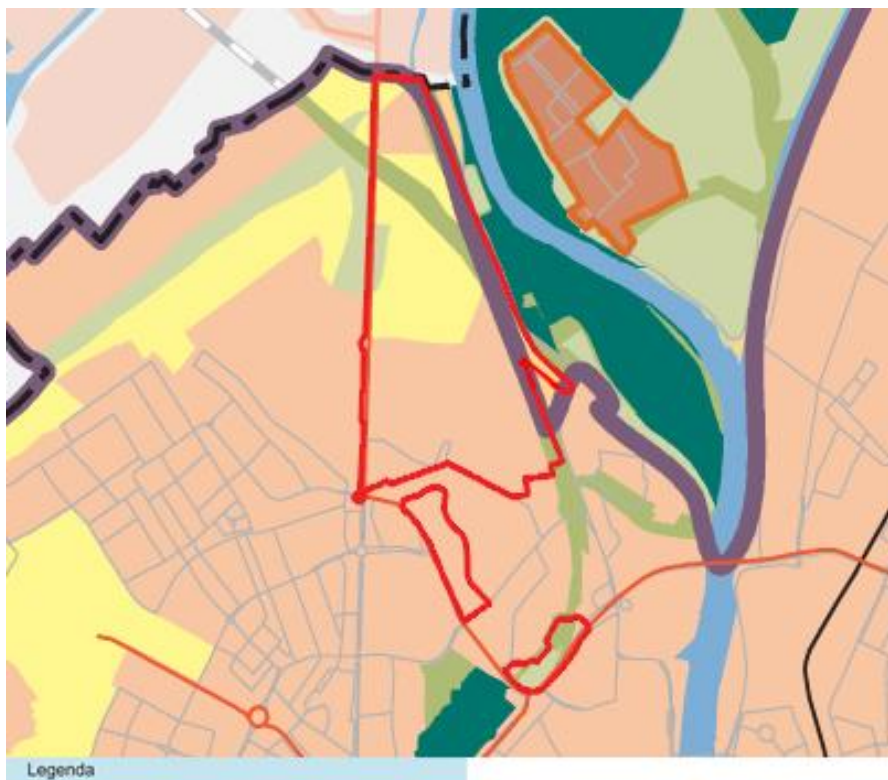
In de Nota Belvédère (1999) is een visie op de samenhang tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting opgenomen. In de nota worden vanuit de cultuurhistorie de meest waardevolle gebieden van Nederland geselecteerd: de zogenaamde Belvédèregebieden. Voor elk van deze gebieden wordt aangegeven wat de 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 2.3 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).

2.2 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 zijn delen van het plangebied aangeduid als 'Provinciale Ontwikkelingszone Groen' (P2, POG), 'Ruimte voor veerkrachtige watersystemen' (P3) en als 'Stedelijke ontwikkelingszone' (P8). 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 |

Deze stedelijke bebouwing is gelegen binnen de ‘*grens stedelijke dynamiek*’, die gekoppeld is aan de stadsregio’s. Het zo compact mogelijk houden van de steden is het uitgangspunt. Iedere stadsregio is voorzien van een grens stedelijke dynamiek (paarse contour, zie kaart). 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 plangebied van dit bestemmingsplan is volledig binnen de grens stedelijke dynamiek gelegen.

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 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).

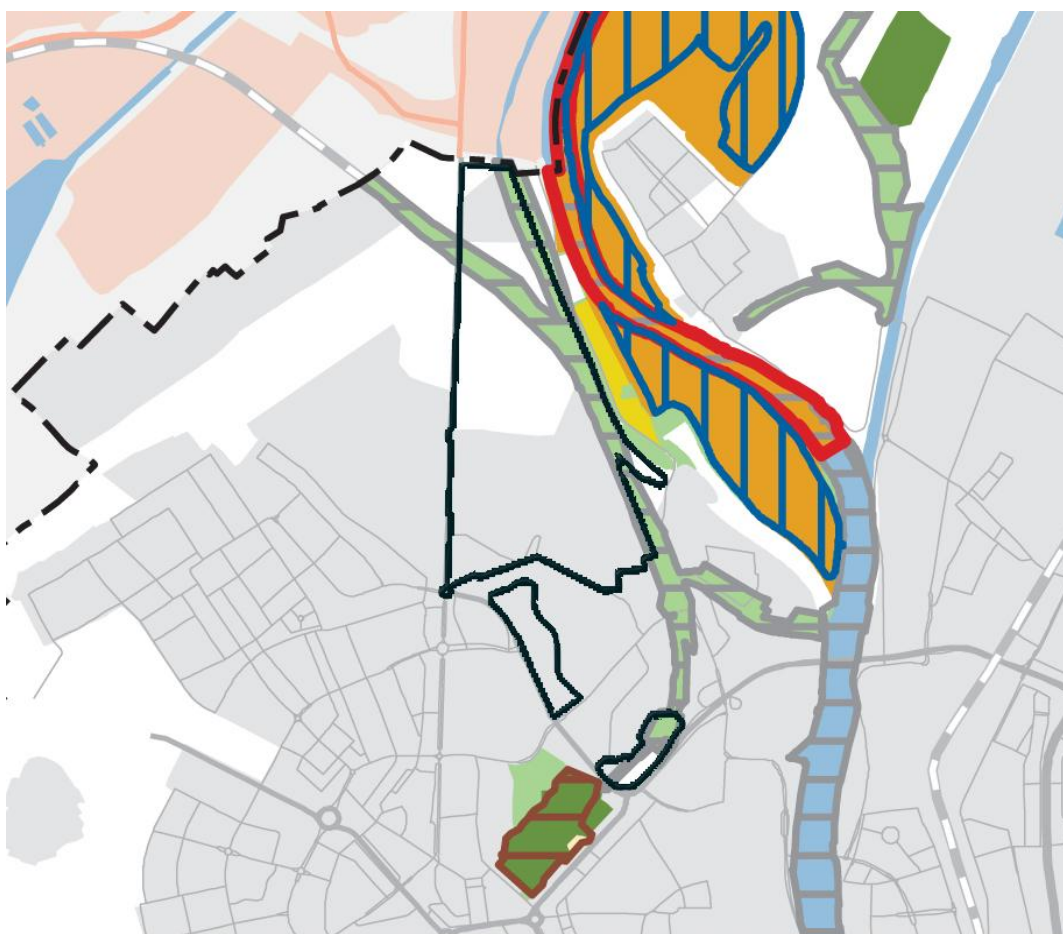
De *Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG, Perspectief 2)* vormt samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. Anders dan de EHS omvat de POG vooral landbouwgebieden. Binnen de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Behoud en ontwikkeling van natuur en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. Ook van belang zijn het in stand houden van een goede toeristisch-recreatieve structuur en een op het landschap georiënteerde landbouw. Belangrijk zijn het behoud en bewerkstelligen van de juiste basiscondities voor de beoogde verbetering van natuur en watersystemen, mede met het oog op het waarborgen van een gegarandeerde en veilige drinkwatervoorziening. Het bebouwingsarme karakter blijft gehandhaafd. De POG omvat vooral landbouwgebieden als buffer rond de EHS, delen van steile hellingen met veel natuur en landschapselementen, ecologische verbindingzones, de beken met een specifiek ecologische functie (voor zover geen onderdeel van de EHS), hamsterkernleefgebieden, landschappelijk raamwerk Zuid-Limburg, waterwingebieden met een natuurlijk karakter vanwege de waterbescherming en gronden die een natuurkarakter krijgen zoals bepaalde lopende ontgrondingen. Het beleid in de POG is gericht op het versterken en ontwikkelen van natuur- en landschapswaarden. Door een inrichting- en vergunningstelsel wordt bijgedragen aan de voor de aangrenzende EHS-gebieden gewenste water- en milieucondities. Binnen de POG wordt tevens zorg gedragen voor het vasthouden en bergen van water in de beekdalen, in combinatie met ecologisch herstel van de SEF-beken, waterconservering ten behoeve van de grondwaterafhankelijke natuurgebieden en het voorkomen van erosie op de steilere hellingen.

Het perspectief *Veerkrachtige watersystemen (Perspectief 3)* heeft betrekking op de meer open delen van beekdalen, 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. 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. Binnen de grenzen stedelijke dynamiek zijn de onbebouwde delen van het rivierbed van de Maas, de beekdalen en laagtes als P3 aangegeven. Hier wordt,

binnen de eerder genoemde randvoorwaarden, ook een versterking van het groene karakter voorgestaan, waarbij extra bebouwing aan de orde kan zijn.

De *Stedelijke Ontwikkelingszone (Perspectief 8)* omvat landbouwgebieden tussen het bestaand stedelijk gebied en de grens stedelijke dynamiek rondom iedere stadsregio. Deze zones bieden allereerst plaats aan mensgerichte natuur zoals stadsparken, multifunctioneel bos, openluchtrecreatie en sportcomplexen. Deze functies zijn belangrijk voor het welzijn van de bewoners en vangen een deel van de stedelijke recreatiedruk op. Deze gebieden kunnen ook ruimte bieden aan stadsuitbreiding in de vorm van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden. Dergelijke uitbreidingen zijn pas aan de orde als onderbouwd kan worden dat herstructurering van het bestaande gebied, inbreiding of revitalisering geen oplossing kan bieden. Als er nieuwe rode ontwikkelingen in stedelijke ontwikkelingszones nodig zijn, dan dienen deze bij voorkeur aansluitend aan de bestaande stedelijke bebouwing gerealiseerd te worden. Met het oog op de bereikbaarheid komen daar voor werklocaties en winkelgebieden vooral plekken nabij stadsentrees, verkeers- en openbaar vervoerknooppunten en aansluitingen op transportassen in aanmerking. Ontwikkeling van nieuwe woongebieden, werklocaties of andere rode ontwikkelingen in de stedelijke ontwikkelingszones dient bij te dragen aan de revitalisering of herstructurering van bestaande stedelijk gebieden. Het gedeelte van het plangebied dat gelegen is in de stedelijke ontwikkelingszone is en blijft hoofdzakelijk een groengebied, afgewisseld met kleinere gebieden die in agrarisch gebruik zijn. Op de Belvédèreberg wordt een zonnecellencentrale gerealiseerd, waarbij de Belvédèreberg zelf als wandelgebied wordt ingericht. Er is derhalve geen sprake van nieuwe verstedelijking in dit P8-gebied als gevolg van dit bestemmingsplan.

De beleidskaarten '*Kristallen waarden*' en '*Blauwe waarden*' kennen geen relevante beleidsuitgangspunten voor het plangebied. Dat geldt wel voor de beleidskaart '*Groene waarden*', alwaar naast de EHS ook de POG in het plangebied is aangegeven. De onderstaande uitsnede van de kaart '*Groene waarden*' toont de genoemde elementen:



Perspectief 1: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

- Bos- en natuurgebied
- Nieuwe natuurgebied
- Beheersgebied
- Overige functies in de EHS
- Ecologisch water
- Beschermd natuurmonument
- Natura 2000 gebied

Aanvullende categorie

- Zoekgebied ecologische verbinding
- Hamsterkernleefgebied
- Ecologische verbindingszone
- Landbouw in Robuuste verbinding
- Ontgrondingen
- Beek met specifiek ecologische functie
- Water
- Provinciegrens

Perspectief 2: Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG)

- Provinciale Ontwikkelingszone Groen

Het voorliggende bestemmingsplan leidt niet tot aantasting van de POG en ook niet van de daarin gelegen ecologische verbindingszone; de als POG aangegeven zones zijn in het voorliggende bestemmingsplan voorzien van de bestemming 'Groen' met de aanduidingen 'leefgebied voor beschermde fauna en groeiplaats voor beschermde flora' en 'ecologische verbindingszone'. Hiermee zijn de natuurwaarden van deze zones beschermd via de juridische regeling van het bestemmingsplan.

Context: integrale ontwikkeling Belvédère

In het belang van de stedelijke ontwikkeling en de veiligstelling van (beschermde) natuurwaarden in het Belvédère-gebied kiest de gemeente doelbewust voor een gebiedsgerichte aanpak. Er is daarbij gekozen voor de ontwikkeling van een ecologisch samenhangend mitigatie- en compensatieplan (het zogenaamde groenblauwe raamwerk) voor het totale Belvédère-gebied, anticiperend op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Het groenblauwe raamwerk wordt gerealiseerd vanuit de wettelijke mitigatietaakstelling vanuit de Flora- en faunawet alsmede de compensatietaakstelling vanuit de regelgeving voor de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). Daarbij wordt niet alleen het areaalverlies voor het gehele gebied Belvédère gecompenseerd, maar tevens de ecologische samenhang in het gebied versterkt. Daarbij wordt recht gedaan aan de ecologische doelstelling van de POG.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Algemeen ruimtelijk gemeentelijk beleid

Structuurvisie Maastricht 2030 (mei 2012)

Algemeen

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.

Meer kleinschalige en flexibele stadsontwikkeling en de nadruk op herbestemmen biedt kansen om in te spelen op het dagelijks leven van bewoners en gebruikers met een groeiende behoeften aan meer vrijheid, invloed en diversiteit. Herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik gaan een meer voorname rol spelen in het gemeentelijk beleid; mede om een antwoord te geven op dreigende leegstand. Maastricht wil initiatieven van inwoners, bestaande en nieuwe ondernemers en partners zoveel mogelijk faciliteren en ruimte bieden voor starters, tijdelijke functies, experimenten en broedplaatsen. Dit binnen de programmatische kaders die gelden voor bijvoorbeeld woningbouw en kantoren.

Infrastructuur

Aan de ontwikkeling van de infrastructuur en bereikbaarheid wordt in de Structuurvisie veel aandacht besteed. Goede bereikbaarheid is een onontbeerlijke pijler onder de economische structuur van de stad. Wil Maastricht zich doorontwikkelen als aantrekkelijke vestigingsplaats, dan is het noodzakelijk de bereikbaarheid van de stad en de economische centra per auto, maar vooral ook met het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, te optimaliseren. De huidige hoofdontsluiting van de stad wordt gekenmerkt door een ring rond de binnenstad. Vanwege de ondertunneling van de A2 en de omlegging van de westelijke aanlanding van de Noorderbrug

verandert dit. Er ontstaat een structuur, waarin de A2 de ruggengraat vormt en de Noorderbrug en J.F. Kennedybrug de belangrijkste 'ribben' zijn. Opgave voor de komende jaren is om deze grote projecten te realiseren en de bereikbaarheid gedurende de werkzaamheden te waarborgen. Beide projecten zijn volgens planning gereed voor 2018; dit in verband met de ambitie om culturele hoofdstad van Europa te worden. Door het verleggen en opwaarderen van de Noorderbrug verbetert de ontsluiting van het westelijk deel van Maastricht, dat door de druk van het Maaskruisend verkeer de afgelopen periode kwetsbaar was in haar bereikbaarheid. Het betekent dat verkeersaantrekkende functies, in tegenstelling tot het beleid van de laatste jaren, ook in Maastricht-West kunnen landen. Er is echter wel een verschil tussen beide 'ribben' qua intensiteit. Het tracé over de Noorderbrug heeft een grotere verkeerscapaciteit en in het noordwesten is ook de bediening met het openbaar vervoer beter dan in het zuidwesten. Daarom zal bij meer grootschalige en verkeersaantrekkende ontwikkelingen in het westen van Maastricht het accent liggen rondom het Noorderbrugtracé.

Groenstructuur

Door de verlegging van de aanlanding van de Noorderbrug ontstaat de kans het Frontenpark verder te ontwikkelen als parkgebied. In de omgeving Bassin zorgt een culturele impuls in het industrieel erfgoed voor transformatie van het gebied. In Bosscherveld komt rondom de detailhandel een grote diversiteit aan economische functies. Het Frontenpark vormt de schakel tussen deze gebieden.

Resumé

In de Structuurvisie Maastricht 2030 is aangegeven dat er een nieuwe regionale verbinding zou moeten komen tussen Maastricht en Lanaken. De besluitvorming over de structuurvisie heeft deels parallel gelopen met de zoektocht naar het exacte tracé. Uiteindelijk is gekozen voor een tracé dat deels afwijkt van het kaartbeeld zoals dat is opgenomen in de structuurvisie. De Tracéstudie (separate bijlage 11 bij deze toelichting) geeft voor deze afwijking de onderbouwing.

Het voorliggende bestemmingsplan past voor het overige volledig in de nieuwe Structuurvisie van Maastricht. Er is in algemene zin sprake van een beperkte transformatie van bestaand stedelijk gebied in de vorm van de aanleg van het noordelijk deel van de Bosscherlaan en de hiervoor noodzakelijke verplaatsing van enkele bedrijven (zoveel mogelijk) binnen het bedrijventerrein Bosscherveld. Samen met de grootschaligere ontwikkeling rondom het Noorderbrugtracé en de PDV-locatie leveren deze ontwikkelingen een sterke ruimtelijk-stedenbouwkundige kwaliteitsverbetering op voor het Belvédèregebied.

Stadsvisie 2030 (juni 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 beknopt. De omgevingsanalyse laat zien dat de sociale samenstelling van de bevolking tot een beknopting 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 beknopting 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, is de ontwikkeling van het gehele Belvédèregebied inclusief de daarbij behorende infrastructuurle aanpassingen een plan dat passend is binnen speerpunt 8: "Versterking en behoud van de fysieke kwaliteit":

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. Als nieuwe gebieden binnen het stedelijk gebied vrijkomen en transformatie aan de orde is, moeten deze gericht worden ingezet, waarbij een afweging is te maken tussen de mogelijkheden van de plek en de meerwaarde voor het stadsdeel, de vitaliteit en concurrentiekracht van de stad en de positie binnen het stedelijk netwerk op Zuid-Limburgse schaal. Maastricht is een compacte stad. De stad is gegroeid en heeft zich steeds weten te voegen naar het landschap. Die groei heeft voor een belangrijk deel plaatsgevonden binnen de eigen stadsgrenzen. Hierdoor is de stad compact en vitaal gebleven en konden kwalitatief hoogwaardige landschappen worden bewaard. 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.

De ontwikkeling van het Belvédèregebied is een herontwikkeling van (hoofdzakelijk) oude industriegebieden tot nieuwe werk-, woon-, groen- en recreatiegebieden in bestaand stedelijk gebied. Daarmee wordt de Maastrichtse planningsfilosofie 'compacte stad in een weids landschap' wederom bekrachtigd.

Daarnaast past het plan ook binnen de speerpunten 1 en 3 van de Stadsvisie, die gericht zijn op de versterking van de economische structuur en de bijbehorende infrastructuur. Ook hierbinnen past de ontwikkeling van het Belvédèregebied: er wordt nieuwe economische trekkers aangetrokken en er vindt verandering plaats van industriële bedrijven naar dienstverlenende bedrijven met passende infrastructuurle voorzieningen.

Speerpunt 1: Realisatie en behoud van een brede economische structuur

Als gevolg van diverse economische ontwikkelingen zijn de economische structuren van West-Europese steden veranderd. Maastricht heeft een omslag gemaakt van een industriestad naar een kennis- en dienstestad, met een brede en gedifferentieerde werkgelegenheidsstructuur, waarin de industrie gekoesterd wordt. Dat is een bewuste keuze die al jaren aan de basis ligt van het economisch beleid van deze stad. 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 kennis economie en vrijetijdseconomie versterkt worden.

Speerpunt 3: Versterking van de economische infrastructurele voorzieningen

De aantrekking, het behoud en de binding van nieuwe bedrijvigheid, nieuwe werknemers en bezoekers is voor de stad van essentieel belang. De stad is in korte tijd zowel qua bedrijven als werkgelegenheid opmerkelijk gegroeid en geëvolueerd tot een belangrijk centrum van het Euregionale stedelijk gebied. De bestaande infrastructuur moet daaraan worden aangepast; vanuit de economie worden hiervoor grote inspanningen geleverd. Daarnaast moeten er voldoende, veilige en kwalitatief goede bedrijfsterreinen, én starters- en kantoorlocaties én bedrijfsverzamelgebouwen beschikbaar zijn, ook op wijkniveau. Ook aantrekkelijke, leefbare woonbuurten zijn belangrijk voor de economische structuur, omdat ze naast cultuur en sport een belangrijke vestigingsfactor vormen. Hier blijft de gemeente op aansturen.

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 daalt (*inmiddels is het inwonertal van Maastricht sinds 1 januari 2008 ieder jaar gestegen, van 117.998 per 1 januari 2008 tot 119.615 op 1 januari 2011 (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. 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 smeeroil. 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. De economische structuur zal afgestemd moeten zijn op de aard van de bevolking: een brede economische structuur met een sterke focus op enerzijds werkgelegenheid in de kennis- en dienstensector; anderzijds werkgelegenheid in de vrijetijdseconomie. Stedelijkheid is een voorwaarde om de vitale en innovatieve bevolking aan de stad te binden en vervolgens de gewenste kennis-economie 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.

Het voorliggende bestemmingsplan Bosscherveld Noord is een combinatie van enerzijds een verbetering van de infrastructuur als belangrijke voorwaarde voor een goede ontsluiting van de PDV-locatie en het gehele Belvédèregebied en het bieden van nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor verplaatsende bedrijven en anderzijds het vastleggen van de bestaande vergunde functies en bouwwerken met (in dit plan) het zwaartepunt op bedrijvigheid. Dit plan past derhalve binnen de uitgangspunten van de Stadsvisie 2030.

Masterplan Belvédère (2004) en Structuurvisie Belvédère (2007)

Koppeling Masterplan aan Structuurplan

De dato 23 juni 2004 heeft de gemeenteraad het Masterplan Belvédère vastgesteld. Dit Masterplan is gericht op de gefaseerde transformatie, via een publiek-private samenwerking, van een belangrijk stadsdeel gelegen aan de noordwestzijde van de stad. Het transformatieproces belooft een periode van ruim twintig jaar. Deze lange duur vraagt enerzijds om een heldere structuur, een kader waarbinnen en waarlangs de diverse ontwikkelingen - als deze zich voordoen - zich zullen voltrekken, anderzijds moet er sprake zijn van voldoende flexibiliteit om in te kunnen spelen op onvoorziene omstandigheden en voortschrijdende inzichten die zich gedurende deze lange planperiode ongetwijfeld zullen voordoen. Vanwege de veelheid van belangen in het plangebied Belvédère en buiten dit plangebied die op een of andere manier 'geraakt' worden door Belvédère is het wenselijk het Masterplan, de aanpak, het raamwerk en het flexibele programma op transparante en duidelijke wijze voor een ieder vast te leggen. Normaal gebeurt dat via een bestemmingsplan. In dit geval is dat niet mogelijk, omdat de planontwikkeling plaatsvindt in een tijdsbestek van ruim 20 jaar en een bestemmingsplan een maximale tijdshorizon kent van 10 jaar. Daar komt bij dat nog niet duidelijk is welke delen van het plangebied wanneer tot ontwikkeling zullen komen en welk programma daar zal worden ontwikkeld. Dit hangt namelijk samen met het ter beschikking komen van ruimte, initiatieven en financiële armslag voor herontwikkeling. De raad heeft daarom besloten het Masterplan, de aanpak, het raamwerk en de flexibiliteit in het Structuurplan Belvédère vast te leggen. Een structuurplan beperkt zich niet tot een bepaalde geldingsduur terwijl het wel een wettelijk gereguleerde planvorm is die zich uitstekend leent voor het vastleggen van het raamwerk. Het Masterplan maakt daarbij in zijn geheel onderdeel uit van het Structuurplan.

Er is onderscheid gemaakt tussen de structuur die wordt aangemerkt als het raamwerk (hardware) van het plan en de stedenbouwkundige invulling van de deelgebieden waarbij flexibiliteit wordt betracht. Deze flexibiliteit komt tot uitdrukking in het programma van Belvédère en vormt de software van het plan. In het structuurplan worden heldere keuzes gemaakt; dat betekent dat niet elk sectoraal beleidsveld maximaal gefaciliteerd kan worden. Het raamwerk geeft duidelijk aan waar de prioriteit naar uitgaat.

Inhoudelijk

De opgave van Belvédère laat zich in zijn algemeenheid omschrijven als een aaneenschakeling van activiteiten die erop gericht is een bestaand stukje stad dat kan worden gekarakteriseerd als een grotendeels oud, vervallen bedrijventerrein en een tussen industrie en infrastructuur ingeklemde woonbuurt met alle problemen die daarbij horen, zal worden getransformeerd tot een gebied waar op een prettige en gezonde manier zal worden

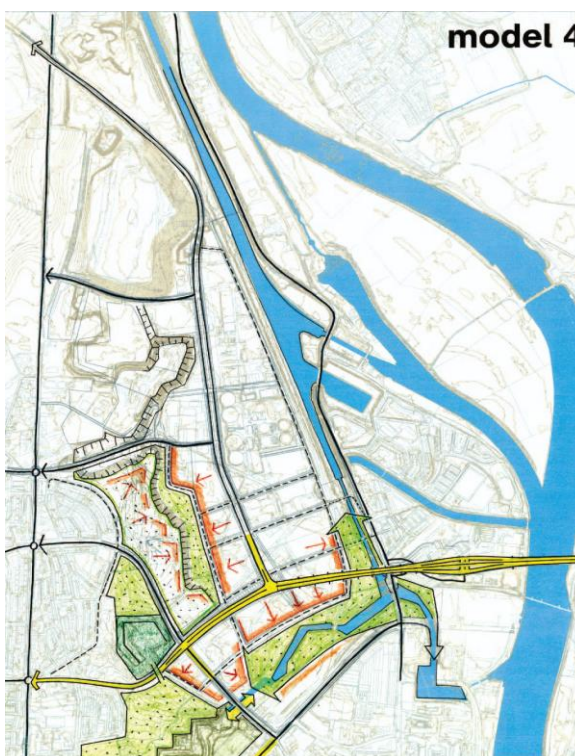
gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Deze ontwikkeling zal fasegewijs plaatsvinden omdat, meer dan waar ook, rekening gehouden moeten worden met gevestigde grote belangen binnen en buiten het plangebied. Dat maakt de opgave tot een bijzondere en vraagt om een transparant en zorgvuldig planproces waarbij stap voor stap en na afweging van diverse uiteenlopende belangen het uiteindelijke doel wordt nagestreefd, zijnde een nieuw en hedendaagse stadsdeel van Maastricht.

Het Structuurplan beoogt de laagdynamische elementen (water, groen, cultuurhistorie) te verknopen tot een samenhangend netwerk. Op die manier kunnen steilrand, kanaalzone en vestingwerken afzonderlijk en als ensemble beter tot hun recht komen. Het structuurplan beoogt voorts het hoogdynamisch systeem van de infrastructuur te stroomlijnen, via een zo kort mogelijk tracé door het gebied. Bij het transformatieproces staan onder meer de volgende beleidsdoelstellingen centraal:

- het uit het isolement halen van de geprioriteerde GSB-buurt Boschpoort en deze buurt via de Belvédère-ontwikkeling te upgraden (koppeling sterk aan zwak);
- behoud, versterking en eventueel verplaatsing binnen de stadsregio van de werkgelegenheid;
- een verbetering van de bereikbaarheid, zowel op stedelijk niveau als op het niveau van het gebied zelf;
- een efficiënter en intensiever gebruik van de aanwezige ruimte;
- terugbrengen van de milieudruk middels bijv. saneringen, verplaatsing van milieubelastende bedrijven en sanering van oude bedrijfsgebouwen/ terreinen;
- aanpassing van bedrijvigheid aan nieuwe technieken;
- een opwaardering van de openbare ruimte;
- behoud en versterking van historische, ecologische en landschappelijke waarden;
- de duurzame bouw van woningen, kantoren, winkels en andere voorzieningen.

Naar aanleiding van een Startnotitie en een Ideeëncarroussel heeft in 2001 een groot aantal modellen voor het zogenoemde 'Raamwerk' ten behoeve van de herinrichting van Belvédère de revue gepasseerd. Alle modellen gaan er van uit dat de groengebieden met elkaar verknoot worden. Ook zoeken alle modellen een oplossing voor de verkeersafwikkeling van en naar de Noorderbrug. Op dit laatste aspect vertonen de modellen de grootste verschillen. De opbouw van de modellen en hun onderlinge vergelijking op tal van aspecten is uitgebreid beschreven in de Evaluatie Ideeëncarroussel, waarvan de conclusies zijn gepresenteerd en bediscussieerd op de afrondende 'Stedelijke Sessie' van 12 september 2001. Hierin kwam model 4 als voorkeursmodel naar voren (zie onderstaande afbeelding).

Voor de toekomstige inrichting van het Belvédèregebied is gekozen voor een model (in het Masterplan dus omschreven als model 4) waarin landschap, verkeer en stedenbouw in grote lijnen evenwichtig samengaan. Het verkeer wordt op een logische wijze (noord)westelijk door het gebied geleid waarbij het verkeer met bestemming binnenstad wordt gescheiden van het verkeer met bestemming buitenwijken of regio. Dit model gaat voorts uit van het verschuiven van de aanlanding van de Noorderbrug in noordelijke richting (Boschpoort), zoals inmiddels in het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' juridisch is geregeld. Door deze verschuiving ontstaat de mogelijkheid de groen- en waterzones, het natuurgebied Hoge Fronten, de Lage Fronten, de Zuid-Willemsvaart en 't Bassin met elkaar te verweven tot een samenhangend gebied van groen en water (het 'Frontenpark') met aan de randen nieuwe stadsbuurten met een aantrekkelijk woon- en werkmilieu. Hiermee ontstaat een impuls voor de stedelijke natuur, een betere bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied met uitstralingseffecten voor de gehele stad.



Het raamwerk wordt met name vormgegeven door de verkeersstructuur en de groenstructuur. Deze elementen vormen de ruggengraat van Belvédère, waaraan de verdere ontwikkeling van het gebied wordt opgehangen. Het voorliggende bestemmingsplan heeft derhalve, naast het vastleggen van de Bosscherlaan en de ecologisch waardevolle gebieden, ook duidelijk betekenis voor het raamwerk.

Groenstructuur

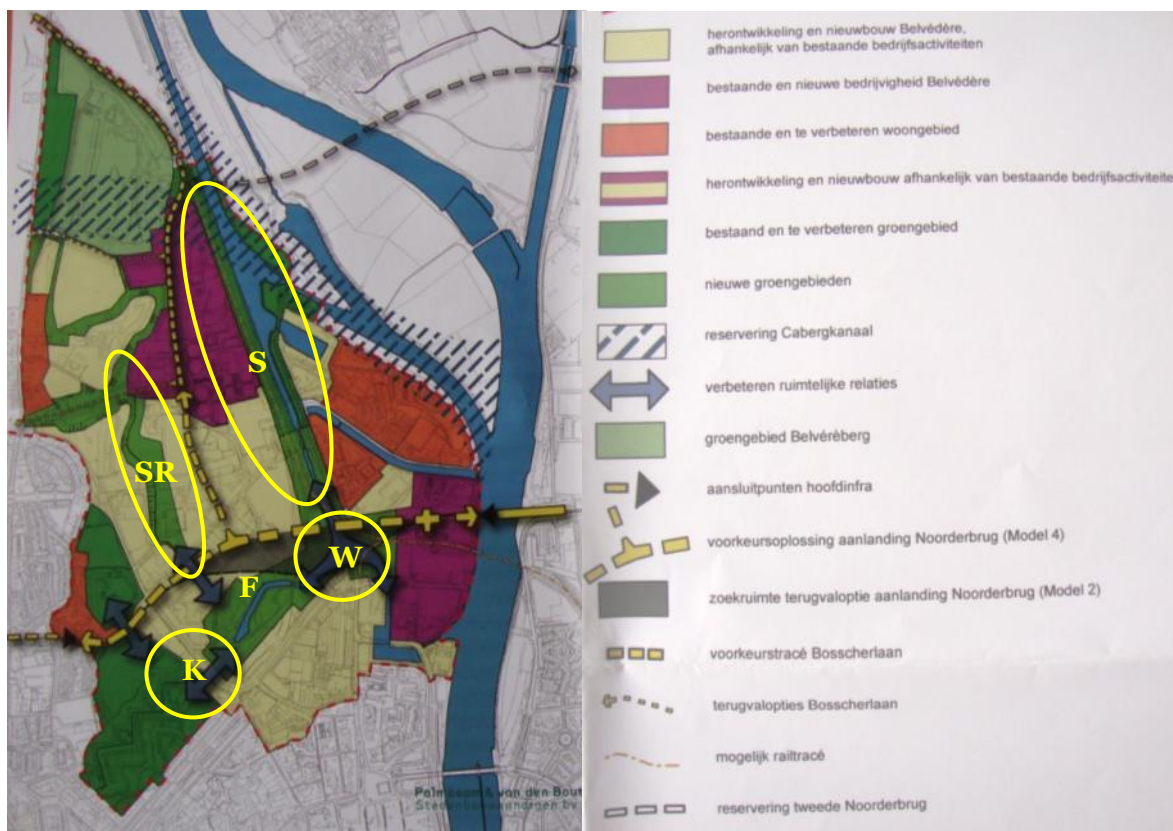
Bij het ontwerpen van de groenstructuur moeten twee uitersten met elkaar worden verzoend: de hoge dynamiek van het stedelijk leven en de lage dynamiek van de natuur. Bestaande groengebieden moeten worden opgewaardeerd, verschillende groengebieden worden aan elkaar verbonden hetgeen voor de belevingswaarde en de flora en faunawereld voordelen biedt. Hierdoor worden bestaande natuurbelangen niet alleen gerespecteerd, maar worden zelfs randvoorwaarden gecreëerd waarmee de omgeving sterk wordt verbeterd ergo op plaatsen wordt geoptimaliseerd ten behoeve van de natuurontwikkeling. Concreet gaat het dan over de groene verbinding Belvédèreberg, het Steilrandpark, de uitbreiding van de Hoge en Lage Fronten tot een volwaardig Frontenpark dat via het water en de groenzones aan weerszijden daarvan tot aan het Bassin in de binnenstad doorloopt. De cultuurhistorische relictten zoals vestingwerken en het systeem van kanalen en sluizen vormen een integraal onderdeel van deze nieuwe groenstructuur, die aansluit op de bestaande historische parkengordel rond de binnenstad.

Voor het Frontenpark is in het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' een eerste aanzet gegeven. In het voorliggende bestemmingsplan is de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van het Frontenpark. Het Frontenpark wordt het toekomstige centrale element in de nieuwe groenstructuur van Belvédère. De ambitie is om een verbinding op te nemen tussen de diepe sleuven van de Hoge Fronten en het water van de Lage Fronten. Het met natuur en cultuurhistorie volgepakte park komt op loopafstand van de binnenstad te liggen. Ontsluiting van dit gebied voor veel mensen is een maatschappelijk belang, maar juist die ontsluiting zorgt voor een zekere spanning; cultuurhistorie en zeldzame flora en fauna (muurhagedis) gedijen het beste bij rust en stilte. Dit vraagt om een sterk gestuurde toegankelijkheid. Om daartoe te komen wordt gebruik gemaakt van de fysieke gesteldheid van het terrein in plaats van het opwerpen van kunstmatige barrières. Het gebied wordt met de aanwezige scherpe hoogteverschillen op een evenwichtige manier in toegankelijke en minder toegankelijke zones ingericht, zodat bezoekers kunnen genieten van de 'natuur in de stad', zonder dat het ecologisch evenwicht wordt verstoord. Terwijl de diepe sleuven van de Hoge Fronten en de Lage Fronten enigszins verscholen blijven liggen, zullen de hoger gelegen delen van het Frontenpark op termijn een toegankelijk en stedelijk parkkarakter krijgen. Andere belangrijke groene elementen in het gebied zijn het Koppelstuk, de Waterknoop en de Spoordijk. Deze worden hierna kort toegelicht. De Hoge en Lage Fronten liepen in het verleden in elkaar over. Die relatie zal via een zogenoemd Koppelstuk op een eigentijdse manier ter hoogte van de Cabergerweg worden hersteld. Het Koppelstuk kan uit verschillende elementen bestaan. De definitieve invulling van deze plek, waar stedelijk leven wordt verzoend met natuur en cultuurhistorie, zal bij een nadere uitwerking van de deelplannen aan de orde zijn. De verbinding van 't Bassin naar de Zuid-Willemsvaart (met de aftakking naar de Lage Fronten) wordt op dit moment aan het oog onttrokken door de betonnen constructies van de Noorderbrug met op- en afritten. Door verplaatsing van de brug in noordelijke richting wordt deze Waterknoop weer zichtbaar en ontstaat een doorkijk naar het Frontenpark en de bebouwing van het Frontenkwartier. Zo is het mogelijk om vanaf Boschpoort richting centrum een parkachtige route aan te leggen, die net als bij de Cabergerweg plaatselijk kan worden begeleid door nieuwe bebouwing.

De Spoordijk wordt beschouwd als een uitloper van het groen van het Frontenpark. De spoorwegterreinen en –bermen kunnen zoveel mogelijk worden ingepast in de groenstructuren en dienen als schuilplaatsen en verbindingswegen van de aanwezige karakteristieke planten en dieren. Dit staat los van de vraag of de spoorlijn opnieuw in gebruik wordt genomen dan wel als recreatieve route wordt ingericht.

De Steilrand leent zich bij uitstek voor de aanleg van een groene long in Belvédère. Het *Steilrandpark* vormt een langgerekte overgang tussen het vlakke Bosscherveld en het glooiend reliëf richting Bellevue. Door de aanleg van een onderdoorgang van het hier nog opgetilde nieuwe Noorderbrugtracé ontstaat er een verbinding met het Frontenpark, zodat het Steilrandpark een schakel wordt in de verbinding van Bosscherveld naar de binnenstad.

De bij de Structuurvisie Belvédère 2007 behorende kaart is onderstaand opgenomen. Hierop zijn de in het voorgaande genoemde onderdelen in gele cirkels aangeduid (F = Frontenpark, K = Koppelstuk, W = Waterknoop en S = Spoordijk, SR= Steilrand):



Het voorliggende bestemmingsplan vormt slechts een onderdeel van de totale Belvédère-ontwikkeling en heeft hoofdzakelijk tot doel het noordelijke deel van de Bosscherlaan vast te leggen en nieuwe ruimte te vinden voor, als gevolg van de aanleg van de Bosscherlaan, verplaatsende bedrijven. Voorts is in dit bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van de doorontwikkeling van het Frontenpark.

2.3.2 Sectoraal gemeentelijk beleid

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 cultuurwaarden kaart worden alle cultuurhistorische relicten opgenomen (archeologie, historische geografie, landschappen en monumenten), waarna per type gebied 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).

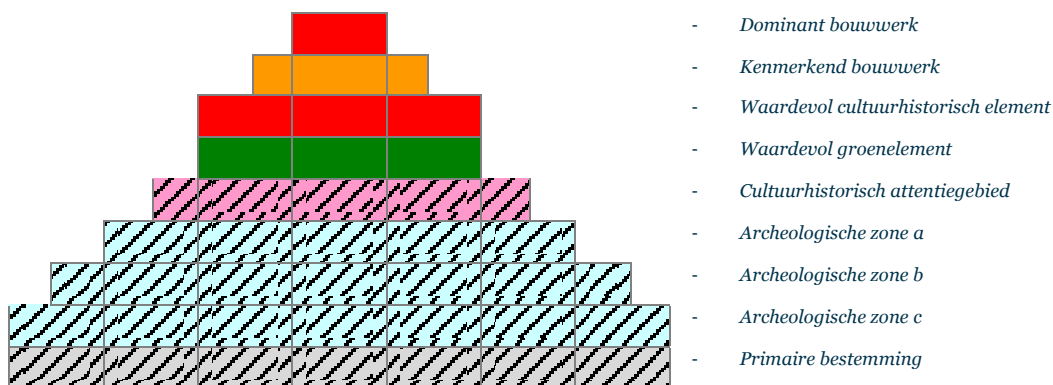
Systematiek Maastricht Erfgoed

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 vergunningsvrij 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).

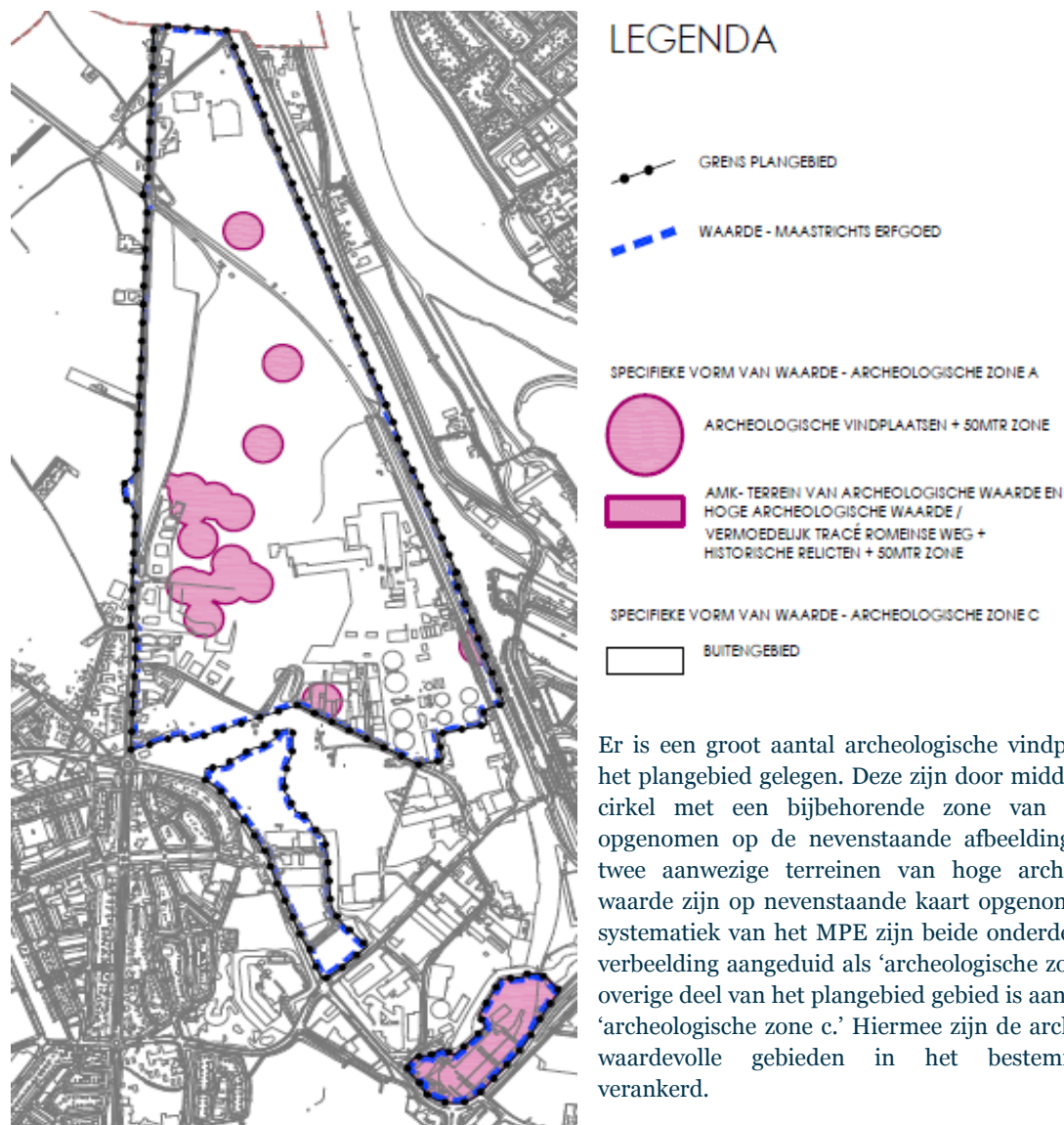
Een van de grote voordelen van het MPE is de mogelijkheid van gradaties in beschermingsniveau. Dit wil zeggen dat niet het volledige cultureel erfgoed dezelfde bescherming krijgt maar dat verschil in het beheer gemaakt wordt. Stedenbouwkundige structuren vragen om een ander beschermingsniveau dan architectonisch 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 zijn opgenomen:



Plangebied

Voor het plangebied zijn de te beschermen cultuurhistorische en archeologische waarden in het kader van het Maastrichts Erfgoed geïnventariseerd, geanalyseerd en gewaardeerd. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de rapportages 'Bestemmingsplan Bosscherveld Noord, Deelrapport Inventarisatie', 'Cultuurhistorische waarden Belvédère' en 'Cultuurwaardenonderzoek, deelrapport Archeologie', die in bijlage 2 bij de regels van dit bestemmingsplan zijn opgenomen. Op basis van deze rapporten zijn een archeologische en een cultuurhistorische beheer- en sturingskaart opgesteld. Deze kaarten vormen de basis voor de planologisch-juridische regeling van het Maastrichts Erfgoed in dit voorliggende bestemmingsplan.

De archeologische beheer- en sturingskaart ziet er voor dit bestemmingsplan als volgt uit:



De cultuurhistorische beheer- en sturingskaart omvat een aantal waardevolle elementen. Binnen de in deze paragraaf besproken systematiek komen in dit plangebied dominante en kenmerkende bouwwerken voor, een waardevol cultuurhistorisch element (een monumentaal hekwerk aan de Brusselseweg) en een cultuurhistorisch attentiegebied (vestingwerken Cabergerweg-Lage Frontweg). Deze elementen zijn eveneens opgenomen in de systematiek van de dubbelbestemming 'Maastrichts Erfgoed'. De cultuurhistorische beheer- en sturingskaart is opgenomen in de bovengenoemde rapportages.

Vestingvisie 2010-2015

Het opstellen van de Vestingvisie Maastricht komt voort uit een van de actiepunten uit de beleidsnota Cultureel Erfgoed 'Springlevend Verleden' 2007-2012. In de stadsvisie 2030 wordt Maastricht als cultuurstad, Internationale kennisstad en stedelijke woonstad neergezet. Vooral in de eerste en de laatste component speelt het Maastrichts cultureel erfgoed een grote rol. De historische binnenstad is namelijk van groot belang voor het vestigingsklimaat voor bewoners, werkgevers en werknemers. Het cultureel erfgoed concentreert zich vooral op de beschermde stadsgezichten met hoge concentratie Rijksmonumenten (2^{de} Monumentenstad van Nederland), de grote hoeveelheid religieus erfgoed, met meer dan 50 kerken en kloosters, de bijzondere wederopbouwwijken met parochieopzet, maar vooral ook op de vestingwerken die de structuur van de stad bepalen en een zeer grote waarde bevatten.

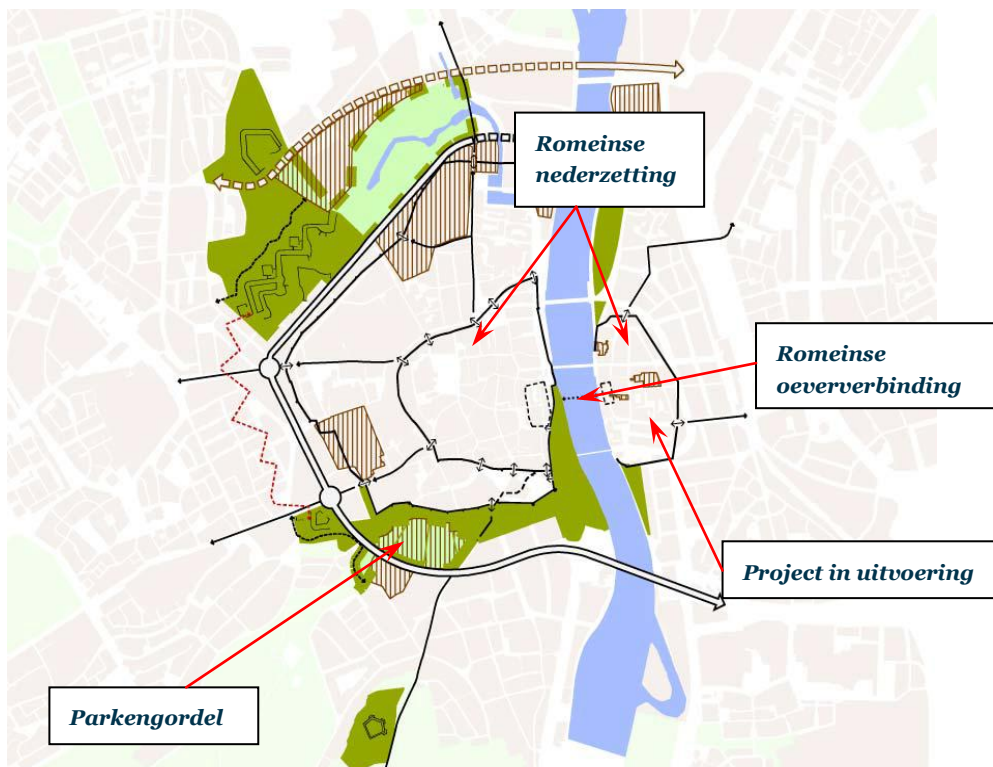
De visie is opgesteld rond drie uitgangspunten: behouden, beleven en betekenis geven.

Behouden: Authentieke vestingelementen sparen; uitgangspunt is behoud en versterking van de nu aanwezige objecten, constructies en structuren zowel op het gebied van cultuur als natuur. Hierbij gaat het vooral om het behoud van de bestaande situatie, waarbij onderhoud, restauratie, natuurbeheer en natuurversterking, alsmede documentatie een belangrijke rol spelen.

Beleven: Een bijzondere kwaliteit van de vesting Maastricht is de grote diversiteit aan vestingwerken, zowel qua periodisering als typologisch, alsmede de samenhang tussen cultuur en natuur. De objecten en structuren uit verschillende tijden en verschillende vestingbouwkundige systemen en de diversiteit van planten en dieren in het ecosysteem verdienen meer benadrukking en dienen beleefbaar te worden gemaakt. Hierbij gaat het vooral om het versterken van de toegankelijkheid, herkenbaarheid en samenhang door bijvoorbeeld onderdelen te accentueren, markeren, verbinden of verknopen.

Betekenis geven: De vesting als Maastrichtse identiteit uitdragen en meer bekendheid, draagvlak en bewustwording creëren zowel op het gebied van cultuur als natuur. Hierbij gaat het vooral om de interpretatie van de vestingwerken en de actuele betekenis van wat je ziet. De bestaande kennis dient verspreid en uitgedragen te worden door middel van toerisme, educatie en recreatie, waardoor de identiteit wordt vergroot.

De onderstaande kaart (*bron: Vestingvisie*) toont een overzicht van de Maastrichtse vestingwerken:



De geformuleerde uitgangspunten, kansen en mogelijkheden zullen de komende jaren tot uitvoering worden gebracht via tweejaarlijkse uitvoeringsprogramma's. In het uitvoeringsprogramma 2011-2012 is aangegeven dat het behoud van de vestingwerken zowel bovengronds als ondergronds en zowel op het gebied van cultuur als natuur wordt nagestreefd door de verankering in het bestemmingsplan. Dit zal plaatsvinden via het Maastrichts (Planologisch) Erfgoedsysteem, de bestemmingsplanbescherming voor gemeentelijk erfgoed, zoals in deze paragraaf reeds besproken is.

In het voorliggend bestemmingsplan is binnen de dubbelbestemming 'Waarde-Maastrichts Erfgoed' het in het plangebied aanwezige vestingwerk Cabergerweg-Lage Frontweg, dat deel uitmaakt van de Parkengordel, aangeduid als 'cultuurhistorisch attentiegebied'.

Spreidingsplan coffeeshops

Vanaf 1994 wordt in Maastricht een gericht coffeeshopbeleid gevoerd. De gehanteerde maatregelen en instrumenten zijn niet voldoende effectief gebleken om in het bijzonder het drugstoerisme in goede banen te leiden. Er is nog steeds een (te) groot aantal coffeeshops gevestigd in de binnenstad van Maastricht. Er is nog steeds teveel sprake van overlast van het bezoek van buitenlandse drugstoeristen en van drugstoeristen uit omliggende gemeenten. Bovendien neemt de overlast ondanks alle inspanningen die de gemeente Maastricht de laatste jaren verricht, toe. Daarom heeft de gemeenteraad van Maastricht op 20 december 2005 nieuw coffeeshopbeleid vastgesteld. Voortbouwend op het voorgaande beleid, berust het nieuwe beleid op vijf speerpunten:

1. spreiding van de locaties volgens een concreet spreidingsplan;
2. nieuw uitgiftebeleid vergunningen;
3. preventie en repressie;
4. grip krijgen op de handel in softdrugs, de verkoop en zo mogelijk ook de productie door middel van een gesloten systeem;
5. terugdringen van de thuisteelt.

Een oplossing van de problematiek die ontstaat door de concentratie van coffeeshops in het centrum van Maastricht wordt gezocht in het verplaatsen van een aantal coffeeshops naar locaties aan de rand van de stad (spreiding). Doel van dit spreidingsbeleid is de reductie van de verkeersoverlast, beperking van de illegale drugshandel en vermindering van onveiligheid en criminaliteit, waarbij niet langer de exploitatievergunning als zodanig interessant is maar veel meer de locaties waar coffeeshops mogen worden geëxploiteerd. Uitgangspunt hierbij is het ontvlechten van de bezoekersstromen waardoor (met name parkeer- en verkeersoverlast) in absolute zin afneemt (en hiermee een verbetering van het leefklimaat in de binnenstad).

In het spreidingsplan voor de coffeeshops is onder meer een locatie aangegeven aan de Brusselseweg. Deze locatie is niet meegenomen in het voorliggende bestemmingsplan, in afwachting van de definitieve uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake de locatie Köbbesweg. Zodra de uitspraak bekend wordt en meer duidelijkheid bestaat over de eventuele gevolgen van de uitspraak, kan een verplaatsing conform het spreidingsplan mogelijk worden gemaakt door een projectafwijakingsbesluit of een wijziging van het bestemmingsplan op dit punt.

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. Ook andere beleidsnota's gaan in op het fietsgebruik in de stad, zoals de Structuur- en Mobiliteitsbeeld, het Luchtkwaliteitplan en het Nota lokaal gezondheidsbeleid.

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.

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 parkeerkecijfers 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 is in de regels verwezen naar de normering, die vastgelegd is in de begripsbepaling ‘parkeernormen’ en als bijlage 3 bij de regels van dit bestemmingsplan is opgenomen.

Nota Bodembeheer (2012)

In dit algemene kader wordt voor het milieucompartiment bodem een beschrijving gegeven van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de gemeente Maastricht en wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe hieraan invulling gegeven wordt. De nadere uitwerking van het bodembeleid wordt in een aantal onderliggende nota's beschreven. Met deze aanpak waarbij de gedetailleerde uitwerking van het bodembeleid in een aantal nota's plaatsvindt, wordt een flexibel bodembeleid gerealiseerd. Voorliggend Bodembeheerplan moet beschouwd worden als één van de onderliggende nota's. 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. Het Bodembeheerplan, dat voor het gebied Belvédère is vastgelegd in het Bodembeheerplan Belvédère is inhoudelijk van toepassing op die locaties waar de bodem is beïnvloed door de grootschalige diffuse bodemverontreiniging. Daarnaast kan dit Bodembeheerplan in een aantal gevallen ook gebruikt worden bij de aanpak van immobiele puntverontreinigingen. De bodemkwaliteitsdoelstellingen zullen door de gemeente Maastricht worden gehanteerd bij het beoordelen van de bodemkwaliteit bij bouwaanvragen, grondverzet, bestemmingswijzigingen en in situaties waar gesaneerd moet worden. Voor het aspect bodem in dit bestemmingsplan wordt verwezen naar paragraaf 5.4 van deze toelichting.

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.

Hogere grenswaardenbeleid Maastricht (2011)

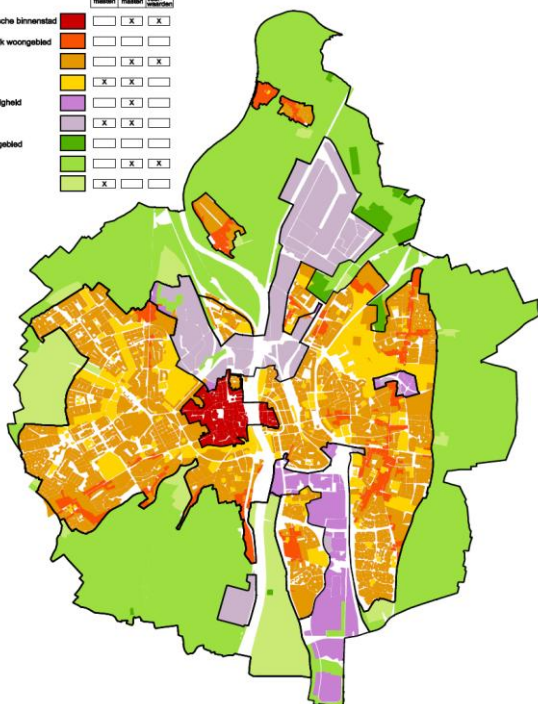
Op 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. De wijzigingen betreffen zowel de procedures als de inhoud van de wet. Een belangrijke wijziging is dat de bevoegdheid voor de vaststelling van hogere grenswaarden is verlegd van Gedeputeerde Staten naar de colleges van Burgemeester en wethouders van 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. De toets aan dit beleid is opgenomen in paragraaf 5.3 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:

	antenne	zend	signaal
	masten	masten	masten
A. historische binnenstad	☐	☒	☒
B. stedelijk woongebied	☐	☒	☒
C. bedrijfgebied	☒	☒	☒
D. buitengebied	☒	☒	☒



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

Op de onderstaande kaart behorende bij de UMTS Nota 2009 is voor de hele gemeente aangegeven in welke gebieden welke masten kunnen worden geplaatst. Het voorliggende plangebied kan worden ondergebracht in de categorie “bedrijfsterreinen”.

Voor deze gebieden gelden de volgende criteria:

- vrijstaande masten alleen B1 en B4;
- dakmasten geen bezwaar;
- micromasten geen bezwaar.

In de juridische regeling van het bestemmingsplan is de oprichting van nieuwe zend- en signaleringsmasten uitgesloten. Er is wel een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het bouwen van nieuwe masten. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning van deze strekking kan een afweging worden gemaakt op basis van de UMTS Nota 2009.

Beleid externe veiligheid (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. Deze toets is beschreven in paragraaf 5.6 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 en 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 schept 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. Deze toets is beschreven in paragraaf 5.7 van deze toelichting.

Waterplan Maastricht

In het Waterplan Maastricht is het beleid van alle waterbeheerders in de stad gebundeld tot een gezamenlijk streefbeeld. Het waterplan voegt met het neerleggen van een visie op de ruimtelijke waterstructuur een belangrijk element toe aan het bestaande waterbeleid van de waterpartners. Het streefbeeld inclusief de visie op

de ruimtelijke waterstructuur vormt het toetsingskader voor uit te voeren maatregelen en projecten, waarbij de watertoets een belangrijk instrument is. Het streefbeeld is vertaald naar concrete maatregelen en een aparte 'leidraad' over hoe om te gaan met water in de majeure projecten; grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen die op de middellange termijn aan de orde zijn in Maastricht. Waterplan Maastricht is een gezamenlijk plan van alle waterbeheerders in de stad: Gemeente Maastricht, Waterschap Roer en Overmaas, Provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Oppervlaktewater en grondwater staan in het waterplan centraal. Riolering, afvalwaterbehandeling en watergebruik worden meegenomen voor zover er een relatie bestaat met het watersysteem van grond- en oppervlaktewater. Het streefbeeld beschrijft de visie van de waterbeheerders op het water in Maastricht voor de middellange termijn. De beeldend beschrijvende visie is vertaald in meetbare doelstellingen, hetgeen een belangrijke basis is voor monitoring en evaluatie in de beleidscyclus. Meetbare doelstellingen zijn geformuleerd voor de thema's 'Waterkwantiteit en Veiligheid' en 'Waterkwaliteit en Ecologie'. De opdrachten die uit deze doelstellingen volgen zijn vertaald in een ruimtelijke waterstructuur voor de stad. Hierin zijn principes aangegeven over hoe met water om te gaan in de verschillende delen van de stad.

Voor *Waterkwantiteit en Veiligheid* geldt dat in normale omstandigheden het watersysteem, de functies en het grondgebruik zoveel mogelijk op elkaar zijn afgestemd. Ook voor extreme omstandigheden is het watersysteem op orde. Voor alle onderdelen van het watersysteem zijn criteria gedefinieerd waarbij het watersysteem op orde is. Voor riolering is dit bijvoorbeeld dat water op straat maximaal eens per twee jaar mag optreden. Voor regionaal oppervlaktewater geldt dat het peil maximaal eens per 100 jaar boven maaiveld mag uitkomen. Centraal staat dat 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 ruimtegerelateerde doelstellingen zijn:

- aansluiten bij de natuurlijke waterkringloop door het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering;
- 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.

Afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering vereist een aanpassing van de ont- en afwateringsstructuur. Momenteel wordt het water immers ondergronds via buizen afgevoerd. In een waterstructuur, ingebed in de ruimtelijke structuur van de stad moet water worden vastgehouden (infiltreren), geborgen en uiteindelijk worden afgevoerd. Voor Maastricht-West, Maastricht-Oost en het Binnenstedelijk gebied zijn principes uitgewerkt voor de ruimtelijke waterstructuur. Allemaal gaan ze in beginsel uit van vasthouden-bergen-afvoeren. In Maastricht-West ligt de nadruk op infiltreren, gezien de grote natuurlijke gradiënten in het landschap. Aangezien de grondwaterstand van nature zeer diep onder maaiveld ligt is er weinig kans op grondwateroverlast. De infiltratiecapaciteit van de bodem zal de beperking vormen, hetgeen vraagt om voldoende ruimte voor infiltratie om genoeg water te kunnen infiltreren. De uitgangspunten van het gemeentelijk waterplan zijn meegenomen in de waterparagraaf, die wordt beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zal het aspect water zoveel mogelijk worden meegenomen. Dat wil zeggen dat in de juridische regeling in de meeste gevallen waterhuishoudkundige voorzieningen, infiltratie- of retentievoorzieningen mogelijk worden gemaakt teneinde tegemoet te komen aan de doelstellingen van het Waterplan.

Voor dit plan is een waterparagraaf opgesteld (beschreven in paragraaf 5.2 van deze toelichting). Hierin wordt onder meer ingegaan op infiltratie- en retentiemogelijkheden in het plangebied.

Tram Vlaanderen-Maastricht (2011)

Op 31 mei 2011 heeft de gemeenteraad het voorstel voor de tramroute Maastricht-Hasselt aangenomen. De tram uit Hasselt gaat via het Bassin en de Maasboulevard door de binnenstad van Maastricht rijden naar het Centraal Station. In maart 2010 ondertekenden vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Milieu), de provincie Limburg en de gemeente Maastricht een overeenkomst over de realisatie en financiering van diverse openbaar vervoerprojecten in Limburg, het zogenaamde Actieprogramma Regionaal

Openbaar Vervoer (AROV). Daarin zijn bindende afspraken gemaakt over de financiering van de aanleg van de tramverbinding en bijbehorende voorzieningen op Nederlands grondgebied. Hiermee is een goede basis gelegd voor het financieel haalbaar maken van dit project.

Het doel van de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht is om een stevige impuls te geven aan de bereikbaarheid van de aan deze tramverbinding gelegen stedelijke gebieden en hierdoor bij te dragen aan versterking van het maatschappelijk en economisch functioneren van deze stedelijke gebieden. Vele buitenlandse steden, die Maastricht hierin zijn voorgegaan, laten zien dat dergelijke effecten haalbaar zijn. Van de nieuwe tramverbinding zullen jaarlijks zo'n 3 miljoen reizigers gebruik maken, zo verwacht De Lijn. Dit reizigersaantal zal waarschijnlijk in 2020 worden bereikt. Op dit moment maken amper 500.000 reizigers per jaar gebruik van het openbaar vervoer tussen Hasselt en Maastricht.

De nieuwe tramverbinding wordt gerealiseerd door de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn - in opdracht van de Vlaamse Overheid - en door de Nederlandse overheden, in casu de gemeente Maastricht en de provincie Limburg; ieder is verantwoordelijk voor de aanleg van de tramverbinding en bijbehorende haltevoorzieningen op zijn grondgebied. Het Nederlandse gedeelte ligt geheel op het grondgebied van de gemeente Maastricht en bestaat uit circa 5 kilometer tramverbinding en drie haltes.

Het plan voor deze Tramlijn maakt géén onderdeel uit van het voorliggend plan. De realisering van de tramlijn wordt in dit kader alleen genoemd omdat dit tracé in de toekomst door het plangebied (over de bestaande spoorweg) zal lopen en ter bevestiging dat voor dit project geen planologisch-juridische voorzieningen zijn getroffen in het voorliggend bestemmingsplan. Het definitieve planologisch-juridische kader voor aanleg van de tramlijn wordt te zijner tijd in een separaat ruimtelijk document vastgelegd.

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 wegcategorisering 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 wegcategorisering van toepassing:

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

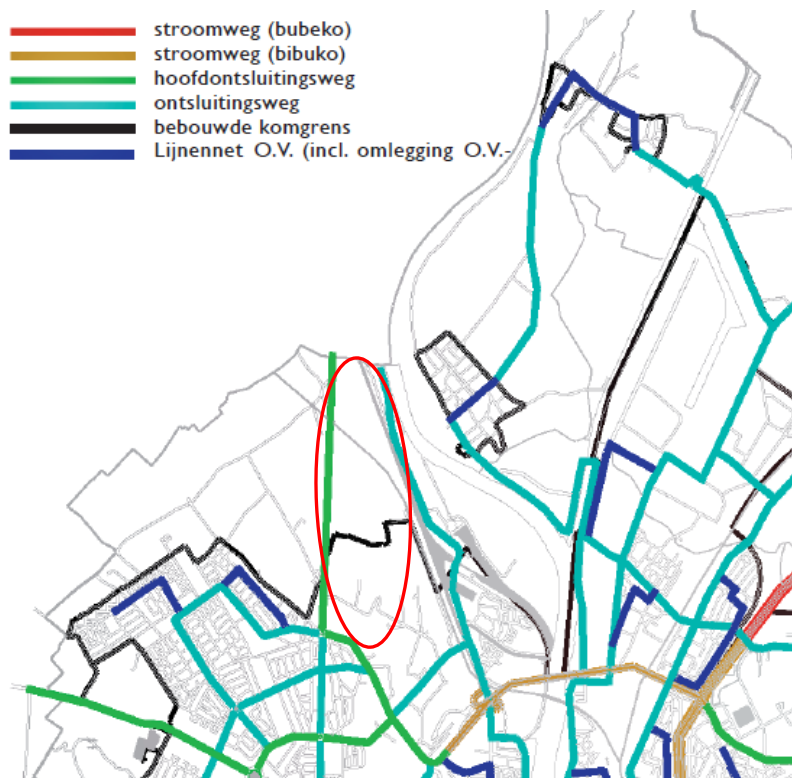
De categorisering is gebaseerd op de navolgende uitgangspunten:

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

Onderdeel van de categorisering is voorts het beleid met betrekking tot 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.

Voor het onderhavige plangebied (dat deels binnen en deels buiten de bebouwde kom is gelegen) geldt dat alleen de Brusselseweg is aangemerkt als hoofdontsluitingsweg (groene kleur). Verder zijn in het plangebied geen bestaande wegen gelegen die van belang zijn voor de stedelijke ontsluitingsstructuur. Op onderstaande uitsnede uit het Beleidsplan Verkeersveiligheid is de wegcatégorisering in het voorliggende plangebied (in de rode cirkel) aangeduid:



Bomenplan (Bomen in beeld)

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

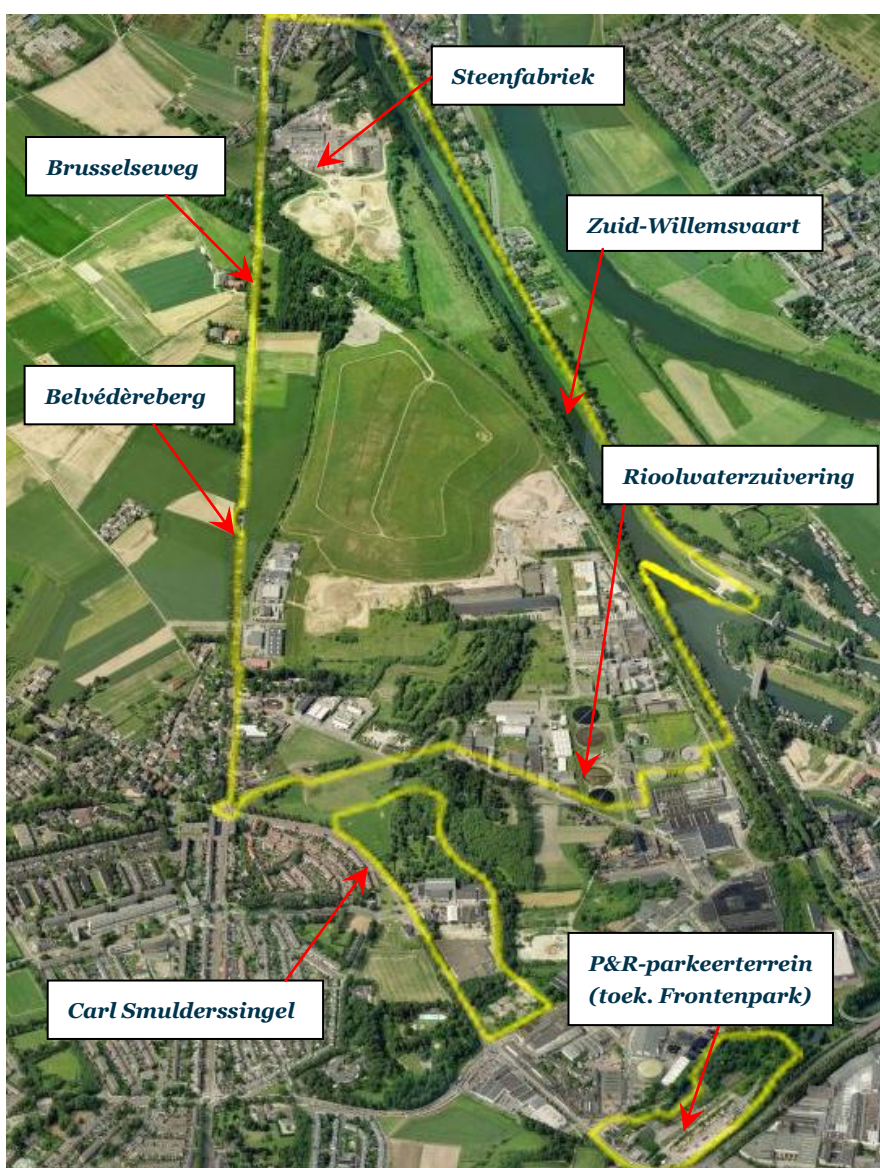
- inzicht geven in de actuele situatie van het bomenbestand en aangeven welke inspanningen en maatregelen nodig zijn voor een duurzaam beheer en onderhoud van structuur- en/of beeldbepalende boombeplantingen;
- aan de hand van een ruimtelijke visie op hoofdlijnen een beleidskader voor de bomen vaststellen 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. Een selectie van deze voorstellen vormt een activiteitenlijst. Deze lijst geeft uitwerking aan het nieuwe bomenbeleid.

De Bomennota kent geen specifieke uitgangspunten voor dit plan.

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied

3.1 Algemene gebiedsbeschrijving

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan omvat een gedeelte van het Belvédèregebied. Belvédère is een gebied vol contrasten: markante hoogtes en diep gelegen waterpartijen, drukke verkeersaders en oases van rust, stedelijk leven en intieme landelijkheid, industrieën en solitaire woongebieden, historische vestingwerken en spontaan gevormde natuurgebieden. Belvédère kent weinig samenhang met de rest van de stad. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan bestaat hoofdzakelijk uit bedrijventerrein, solitair gelegen bedrijven met enkele bedrijfswoningen, enkele solitaire niet-bedrijfsfuncties, verkeersstructuren en aaneengesloten en losse groene gebieden met een waterelement. Op de onderstaande luchtfoto is het plangebied van voorliggend bestemmingsplan in beeld gebracht met daarin de meest in het oog springende elementen:



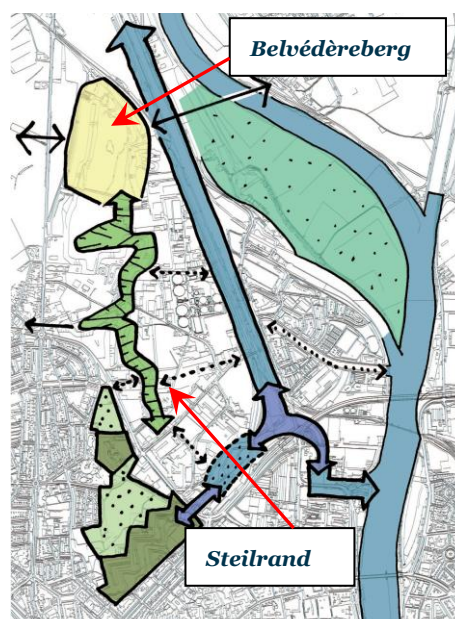
In het navolgende worden de bestaande structuren en functies van het plangebied toegelicht.

3.2 Ruimtelijke structuur

3.2.1 Landschappelijke structuur

Belvédère kent een rijke schakering aan elementen, die de deels verborgen historie van de stad blootleggen: de afgravingen, die van de berg Belvédère het slingerende reliëf van de Steilrand hebben gevormd; het vestingstelsel met Fort Willem, de Hoge en de Lage Fronten; de spoordijk en de Zuid Willemsvaart, die als rechte strepen het gebied doorsnijden; de overblijfselen van de industriële revolutie uit de negentiende eeuw. Samen vormen ze de bouwstenen voor een 'laagdynamisch netwerk', zoals daar in het Natuur en Milieuplan Maastricht 2030 over wordt gesproken. Het zijn elementen die reeds lang aanwezig zijn, waar de tijd aan voorbij is gegaan en die een sfeer ademen van rust, van langzame ontwikkeling of van traag verval. Landschap, natuur en cultuurhistorie zijn in Belvédère sterk met elkaar verweven. Zij volgen in hoofdzaak dezelfde structuurlijnen. Tegelijkertijd zijn delen ervan ook verstopt en verwaarloosd. De herontwikkeling van het gebied kan voor een nieuwe samenhang zorgen en een extra dimensie geven aan de confrontatie van stad en landschap.

De Steilrand is een van zuid naar noord in hoogte oplopende, slingerende reliëflijn met semi-droogdalen en de Belvédèreberg als hoogtepunt. De Belvédèreberg is een voormalige vuilstort die nu is afgedekt en binnenkort voor natuur en recreatie opnieuw wordt ingericht. Nog vroeger was dit werkelijk het hoogste punt met de naam Belvédère. Steenfabrieken hebben hier in het verleden met hun afgravingen het huidige landschap bepaald. Delen ervan hebben als stortplaats gediend. Nu is de Steilrand een glooiend groengebied. In de winter biedt de Steilrand fascinerende doorkijkjes op het Bosscherveld en Boschpoort en een panoramisch uitzicht op de stad en de overzijde van de Maas tot aan de heuvelrug van het Zuid-Limburgse landschap. In het plangebied is het noordelijke gedeelte van de Steilrand gelegen.



Ook zijn onderdelen van de Lage Fronten (vestingwerk Cabergerweg-Lage Frontweg) in het plangebied gelegen. De aanwezige vestingwerken hebben een hoge cultuurhistorische waarde, maar zijn in de loop van de tijd door tal van ingrepen uit elkaar getrokken. De drukke Cabergerweg snijdt dwars door de eens aan elkaar geschakelde natte Lage Fronten en de droge Hoge Fronten. Een belangrijk gedeelte van de geschiedenis van het gebied Belvédère ligt in de versnipperde vestingwerken verscholen.

Aan de oostkant van het plangebied ligt de opgehoogde spoordijk als begrenzing van bedrijventerrein Bosscherveld. De Zuid-Willemsvaart, die parallel aan de andere zijde van de spoordijk is gelegen, ligt buiten het plangebied. De in onbruik geraakte spoordijk biedt openheid via de vergezichten in de lengterichting en tevens geslotenheid en intimiteit op plekken die vanaf de weg aan het oog onttrokken zijn.

3.2.2 Groenstructuur

De groenstructuur in het plangebied is verdeeld in vier deelstructuren. De eerste is de spoordijk, een groenzone in noord-zuid richting langs de onlangs opnieuw in gebruik genomen goederenspoorlijn langs de Zuid-Willemsvaart. Deze groene zone bevat bosschages en andere opgaande beplanting en een graszone op het dijklichaam. De spoorwegberm dient als schuilplaats en verbindingsweg van de aanwezige planten en dieren. De tweede deelstructuur wordt gevormd door het in het plangebied gelegen gedeelte van de Lage Fronten, gelegen tussen de Lage Frontweg en de Frontensingel. Dit gebied wordt abrupt onderbroken door de grote parkeerplaats die thans wordt gebruikt als overloopparkerplaats voor de binnenstad. De derde groene deelstructuur wordt gevormd door het noordelijk deel van de eerder genoemde Steilrand, die wordt gekenmerkt door bosbeplanting en andere opgaande beplanting, afgewisseld met kleinschalige open grasgebieden. Tenslotte is er de (groene) Belvédèreberg als hoogste punt van het plangebied. De bedoeling is deze, thans deels versnipperde, groene

gebieden zoveel mogelijk met elkaar te verbinden om te komen tot de zo gewenste robuuste groenstructuur voor het Belvédèregebied.

3.2.3 Waterstructuur

Het enige water in het plangebied is de watergang Zouw, aan de noordzijde van het plangebied. Deze watergang loost op de Zuid-Willemsvaart en heeft een belangrijke ecologische functie.

3.2.4 Verkeersstructuur

De Brusselseweg vormt de enige formele ontsluitingsweg van het plangebied en vormt grotendeels de westelijke begrenzing ervan. Er liggen viaducten over de Zouw en over de goederenspoorlijn. De Brusselseweg sluit buiten het plangebied aan op de eveneens buiten het plangebied gelegen Carl Smulderssingel, die in zuidoostelijke richting naar de Fort Willemweg en de Cabergerweg voert. De in het plangebied gelegen Sandersweg vormt de verbinding tussen de Brusselseweg en de Fort Willemweg. Ook is er de Industrieweg, die parallel loopt aan de spoorlijn en een beperkte functie heeft in de ontsluiting van het gebied. De wegcategorisering behorende bij deze verkeersstructuur is reeds aan de orde gekomen bij de bespreking van het verkeersveiligheidsplan 1998 in hoofdstuk 2 van deze toelichting.



Brusselseweg



Zicht op Sandersweg

3.3 Functionele structuur

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is in maart 2012 geïnventariseerd. Het resultaat hiervan is opgenomen op de Inventarisatiekaart, die in bijlage 1 van deze toelichting is opgenomen. Het plangebied omvat hoofdzakelijk het bedrijventerrein Bosscherveld. Een groot gedeelte van de bouwwerken die in het plangebied voorkomen is dan ook bedrijfsmatig in gebruik. De variatie in het type voorkomende bedrijven is groot; de bedrijfsactiviteiten vallen in de milieucategorieën 1 tot en met 4.2, waarbij de zwaardere bedrijven over het algemeen bij elkaar zijn gelegen op ruime afstand van gevoelige functies, zoals wonen. Uitzonderingen zijn een visverwerkingsbedrijf en een recyclebedrijf (beide categorie 4.2) aan de Sandersweg, die gelegen zijn in de nabijheid van woonfuncties en een maatschappelijke functie en in een cluster van bedrijven tot en met categorie 3.2. Er zijn vijf 'clusters' van bedrijven te onderscheiden in het plangebied: het kleine cluster van de steenfabriek en het motorbrandstofverkooppunt aan de noordzijde van het plangebied (bedrijven in categorie 4.1 en 3.1), het cluster aan de Brusselseweg (bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 en de twee bovengenoemde zwaardere bedrijven van categorie 4.2), het grote cluster tussen de Sandersweg, Zuid-Willemsvaart en Belvédèreberg (bedrijven tot en met milieucategorie 4.2), het cluster aan Het Rondeel (lichte bedrijven tot en met categorie 3.1) en het kleine cluster aan de Cabergerweg (motorbrandstofverkooppunt, machinefabriek en een autoverhuurbedrijf met een maximale milieucategorie van 3.2).

Naast de ruimschoots aanwezige bedrijven is ook de woonfunctie vertegenwoordigd in het plangebied. Er is daarbij sprake van 'reguliere' woningen (Cabergerweg, Brusselseweg en Sillebergweg) en van bedrijfswoningen (Brusselseweg). Er is een beperkt aantal (directe of indirecte) detailhandelsfuncties gelegen in het plangebied:

een bloemenhandel, een tuincentrum, een kwekerij en een aardappelhandel aan de Brusselseweg en een tweedehands kledingwinkel, twee meubelwinkels en een sanitairwinkel aan Het Rondeel. Ook is sprake van één maatschappelijke (Pinkstergemeente) en één kantoorfunctie (uitzendbureau) in het plangebied.



Wonen aan de Brusselseweg



Bloemenhandel aan de Brusselseweg



Opslag steenfabriek Brusselseweg



Bedrijven aan de Sortieweg

Naast genoemde functies wordt het gebied buiten de bedrijvenclusters gekenmerkt door groene functies zoals de Steilrand, de Belvédèreberg en de agrarische gebieden daaromheen, de spoorzone en het groene deelgebied van het toekomstige Frontenpark. Deze ruime aanwezigheid van groene functies maakt het plangebied, dat overwegend bedrijventerrein is, bijzonder en veelzijdig.



Zicht vanaf de Belvédèreberg



Spoorzone

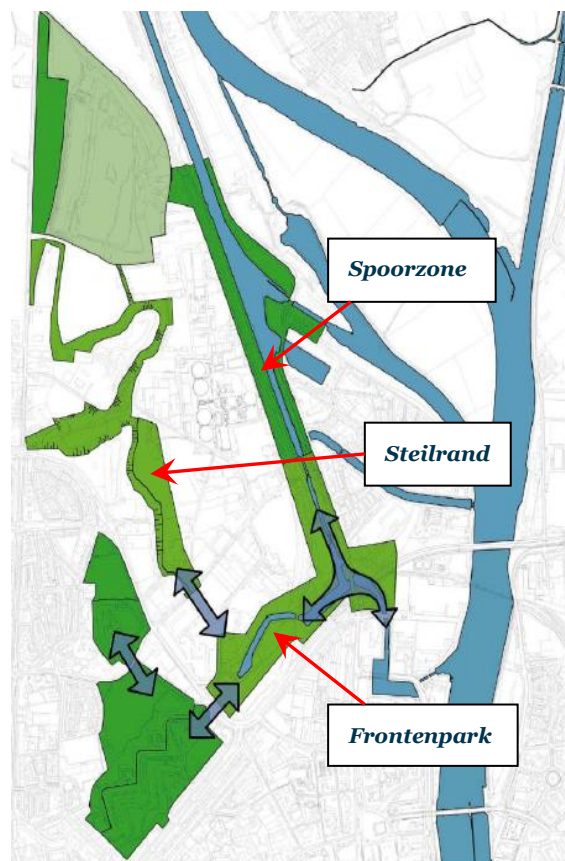
Hoofdstuk 4 Ontwikkelingen

Het bestemmingsplan Bosscherveld Noord is enerzijds opgesteld in het kader van de actualiseringsopgave van bestemmingsplannen in de gemeente Maastricht. Anderzijds is er ook een aantal ontwikkelingen in het plangebied voorzien, die zijn of worden meegenomen in dit bestemmingsplan. Het betreft de aanleg van het noordelijk deel van de Bosscherlaan (1) met de daarbij behorende en noodzakelijke bedrijfsverplaatsingen (2) en de planologisch-juridische regeling van de huidige en toekomstige groenstructuren in het plangebied (3). Deze onderwerpen komen in respectievelijk de paragrafen 4.2, 4.3 en 4.4 aan de orde. In paragraaf 4.1 wordt eerst een uiteenzetting gegeven van het raamwerk, het grotere kader waarin de ontwikkelingen in het Belvédèregebied (geen) plaatsvinden.

4.1 Het raamwerk

Het raamwerk

Voor de (her)ontwikkeling van het Belvédèregebied is door de gemeente Maastricht in de Structuurvisie Belvédère 2007 een stedenbouwkundig en landschappelijk raamwerk opgesteld. Dit 'blauwgroene raamwerk' is op nevenstaande afbeelding weergegeven. Dit raamwerk heeft tevens als onderlegger gediend voor het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.', waarin de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug en het zuidelijk deel van de Bosscherlaan juridisch zijn vastgelegd en waar een deel van de groenstructuur van een passende bestemming en bescherming is voorzien. Het raamwerk op basis waarvan Belvédère zal worden ontwikkeld steunt op twee pijlers: de groenstructuur en de nieuwe verkeersstructuur. De groenstructuur (met de daarin aanwezige waterpartijen en watergangen) wordt gevormd door de drie grote deelstructuren Steilrand, Frontenpark en Spoorzone. Deze structuren dienen ieder op zich verder te worden versterkt. Zo zal met name het Frontenpark één park moeten worden waarin de Hoge en Lage Fronten definitief met elkaar worden verbonden. Wellicht belangrijker dan de versterking van de deelgebieden aan sich is de ontwikkeling dan wel versterking van de onderlinge verbindingen daartussen. Door het wegvallen van bijvoorbeeld de aanlandingskrullen van de Noorderbrug ontstaat meer ruimte om water en groen met elkaar te verbinden. Ook zal een verbinding worden gemaakt tussen Steilrand en Frontenpark.



De verkeersstructuur wordt ontwikkeld op basis van de in bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' gemaakte hoofdkeuzes en de in het uitwerkingsplan 'Aanlanding Noorderbrug' (gebaseerd op een uitwerkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan Noorderbrug e.o.) gemaakte definitieve keuze ten aanzien van de aanlanding van het Noorderbrugtracé en de aansluiting op de Bosscherlaan. De Bosscherlaan vormt een aftakking van het Noorderbrugtracé en gaat in de toekomst fungeren als hoofdontsluitingsweg voor de PDV-locatie en het resterende industrieterrein Bosscherveld en zal worden aangesloten op de Brusselseweg en op een nader te bepalen wijze de basis vormen van de ontsluitingsroute richting België. Het noordelijk deel van de Bosscherlaan is in het voorliggende bestemmingsplan geregeld.

4.2 Aanleg Bosscherlaan (noordelijk deel)

Verkeersmodel 'Structuurplan Belvédère'

In bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' is de afweging gemaakt aangaande het voorkeursmodel voor de toekomstige verkeersstructuur van Belvédère. De conclusie is dat het model 'Structuurplan Belvédère' het meest bijdraagt aan de doelstelling om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het gebied te verbeteren. Het verkeerskundig onderzoek dat de basis vormde voor de uiteindelijk keuze is het 'Verkeersonderzoek bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord' (Goudappel Coffeng, rapportnr. MTTo6008/Bnc/0827, d.d. 27.09.2011). Dit rapport is tevens als separate bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen. Het model 'Structuurplan Belvédère' is schematisch als volgt weergegeven (bron: Goudappel Coffeng):

De nieuwe aanlanding van de Noorderbrug en de aanleg van de Bosscherlaan vormen de dragers van dit model. Zoals aangegeven is het zuidelijk deel van het tracé planologisch-juridisch vastgelegd in het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.'. In dat bestemmingsplan is via een uitwerkingsplicht beperkt ruimte gelaten voor een optimale afstemming van het exacte tracé van de aanlanding van de Noorderbrug en de Bosscherlaan. Het ontwerp-uitwerkingsplan 'Aanlanding Noorderbrug e.o.' is met ingang van 4 februari 2013 ter inzage gelegd. Daarmee is de kruising van beide wegen vastgelegd en is het verloop van het zuidelijk deel van de Bosscherlaan definitief bekend.



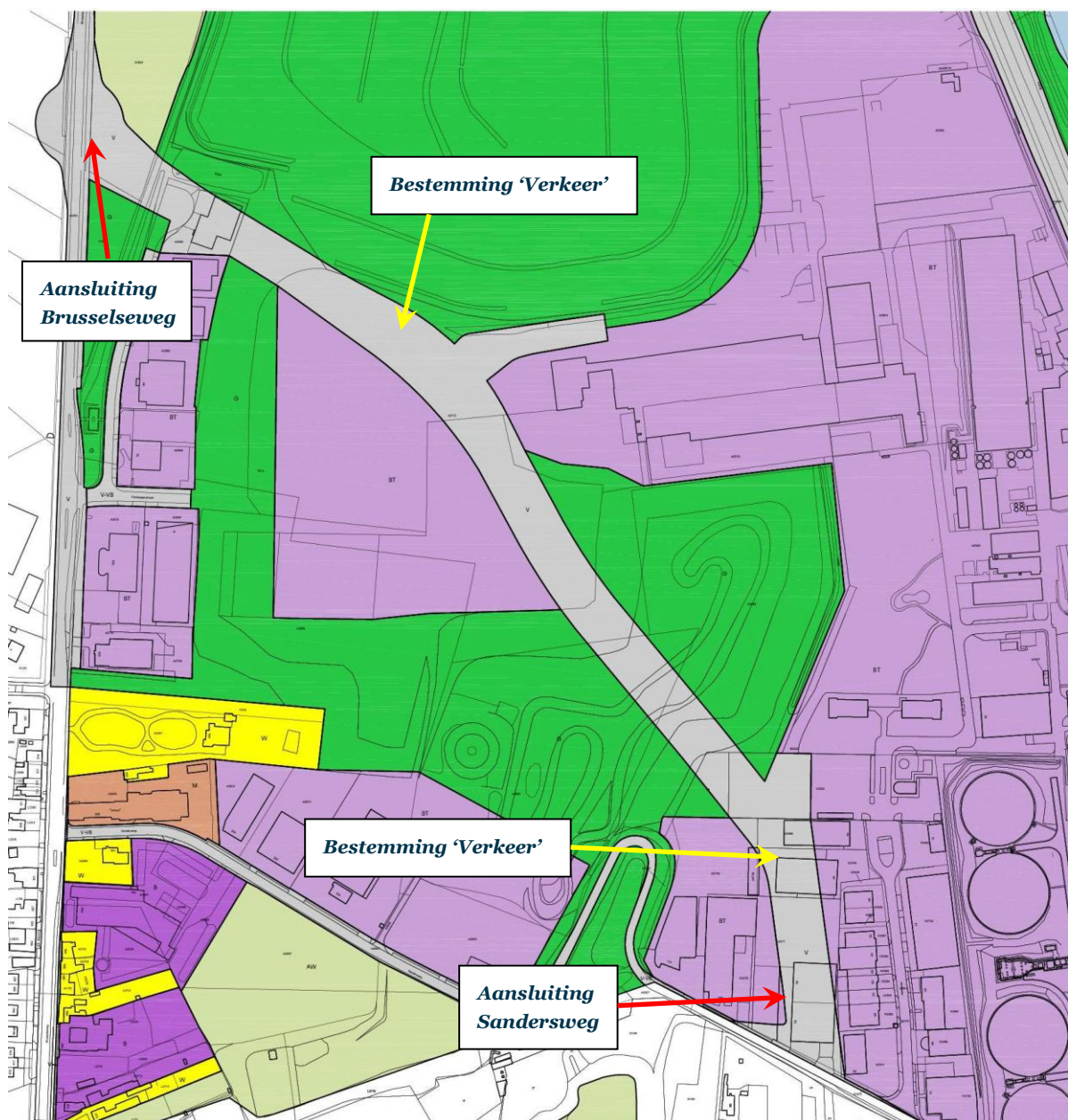
Noordelijk deel Bosscherlaan

In het voorliggende bestemmingsplan wordt het noordelijk deel van de Bosscherlaan planologisch geregeld. Het noordelijke deel van het tracé verloopt logischerwijs van de Bosscherlaan-Zuid vanaf de noordgrens van het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' c.q. het 'Uitwerkingsplan Aanlanding Noorderbrug' in de richting van de Brusselseweg. Deze nieuwe verbinding krijgt naast een regionaal verbindende functie tussen België en de Noorderbrug ook een stedelijke functie als ontsluiting van het bedrijven- en industrieterrein Bosscherveld. Voor de definitieve tracékeuze van de Bosscherlaan-Noord is door Goudappel Coffeng een onderzoek (Tracéstudie Bosscherlaan Noord d.d. 14 februari 2013, bijgevoegd als separate bijlage 11) gedaan naar de twee mogelijke tracés:

- een westelijke variant die 'voor de berg' afbuigt en aansluit op de Brusselseweg;
- een oostelijke variant die parallel blijft aan de spoorlijn en aansluit op de rondweg Smeermaas in de gemeente Lanaken.

Conclusie van het bovengenoemde rapport is dat, passend binnen de bandbreedte zoals vastgesteld door de gemeenteraad bij de vaststelling van het verkeersontwerp, de westelijke variant de voorkeur verdient op basis van met name redenen van ruimtelijke inpassing, technische maakbaarheid en kosten.

Het tracé is op de verbeelding van dit bestemmingsplan bestemd tot 'Verkeer'. Om dit gedeelte van de weg te kunnen aanleggen is verplaatsing van een aantal bedrijven noodzakelijk (zie verder onder paragraaf 4.3). Op onderstaande uitsnede uit de verbeelding bij dit plan (weergave enkelbestemmingen zonder aanduidingen) is de vertaling van het tracé in de bestemming 'Verkeer' in dit bestemmingsplan weergegeven:



4.3 Bedrijfsverplaatsingen

Als gevolg van de aanleg van de Bosscherlaan dient een aantal bedrijven te worden verplaatst naar een andere plek binnen het bedrijventerrein Bosscherveld. Ook wordt op Bosscherveld nog ruimte gezocht voor verplaatsers vanuit het 'bestemmingsplan' Noorderbrug, die als gevolg van de aanleg van de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug dienen te worden verplaatst. Er zijn drie plekken binnen het plangebied, waar ruimte is of kan ontstaan voor deze verplaatsende bedrijven.

Het Rondeel (bestaand)

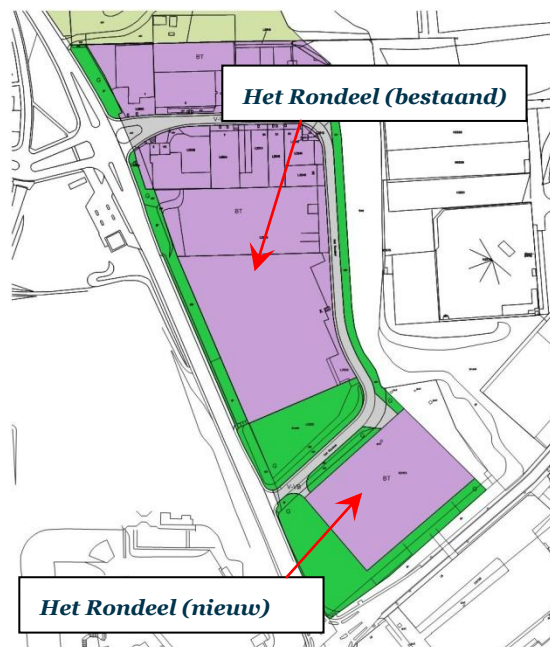
De eerste plaats voor verplaatsers is het bestaande bedrijventerrein aan Het Rondeel. In dit gebied is sprake van (deels) leegstaande gebouwen, die opnieuw kunnen worden gebruikt dan wel kunnen worden gesloopt waarna ruimte ontstaat voor verplaatsende bedrijven. Vanwege de ligging van dit gebied in de nabijheid van een

woonbuurt kunnen hier alleen bedrijven worden gehuisvest tot en met milieucategorie 3.1. Het gebied heeft thans reeds een bedrijfsfunctie; deze wordt geconsolideerd in dit bestemmingsplan.

Het Rondeel (nieuw)

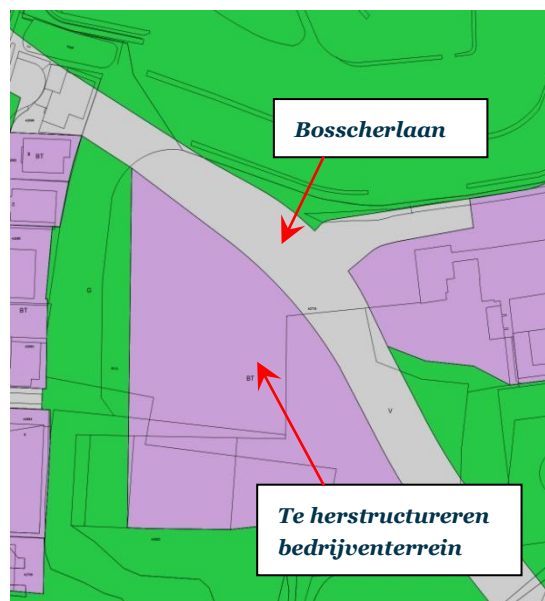
Direct ten zuiden van het bestaande bedrijvencluster aan het Rondeel is een gebied gelegen dat zich uitstrekt tot aan de Fort Willemweg. In dit gebied worden verschillende functies beoogd. Naast bedrijven tot en met milieucategorie 3.1 zijn hier tevens een verkeersfunctie (ontsluiting bedrijven) en groene functies (met ecologische verbindingzone en leefgebied) voorzien. Deze groene functies dienen ter versterking en consolidatie van de bestaande ecologische structuur in het gebied. Deze verschillende functies dienen goed op elkaar te worden afgestemd.

De gemeente Maastricht analyseert thans de verplaatsingsmogelijkheden van de bedrijven die vanwege de aanleg van de Bosscherlaan moeten worden verplaatst. Vanwege de milieucategorie van hun bedrijfsactiviteiten komen niet alle bedrijven in aanmerking voor vestiging op deze plek.



Te herstructureren/herontwikkelen bedrijventerrein

Ten zuiden van de Belvédèreberg en de nieuwe Bosscherlaan, naast de ecologische zone die het gebied scheidt van de bedrijven aan de Brusselseweg, is een te herstructureren gedeelte van het bestaande bedrijventerrein Bosscherveld gelegen. Hier worden bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 3.2. Door zijn oppervlakte en ligging ten opzichte van de Bosscherlaan is dit gebied een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven.



4.4 Vastleggen groenstructuur

Groenstructuur Belvédère

In het moederplan is aangegeven dat in het Structuurplan Belvédère (2007) en het Masterplan Belvédère, de aanpak, het raamwerk en de flexibiliteit zijn vastgelegd voor de ontwikkeling van het gehele Belvédèregebied voor de komende twintig jaar. In dit structuurplan is onderscheid gemaakt tussen de structuur die wordt aangemerkt als het raamwerk ('de hardware') van het plan en de stedenbouwkundige invulling van de deelgebieden waarbij flexibiliteit wordt betracht ('de software'). In het structuurplan worden heldere keuzes gemaakt; dat betekent dat niet elk sectoraal beleidsveld maximaal gefaciliteerd kan worden. Het raamwerk geeft duidelijk aan waar de prioriteit naar uitgaat. Het structuurplan beoogt de laagdynamische elementen (water, groen, cultuurhistorie) te verknopen tot een samenhangend netwerk. Op die manier kunnen natuurwaarden en vestingwerken afzonderlijk en als ensemble beter tot hun recht komen.

Bij het ontwerpen van de groenstructuur moeten twee uitersten met elkaar worden verzoend: de hoge dynamiek van het stedelijk leven en de lage dynamiek van de natuur. Bestaande groengebieden moeten worden opgewaardeerd, verschillende groengebieden worden aan elkaar verbonden hetgeen voor de beleevingswaarde en de flora en faunawereld voordelen biedt. Hierdoor worden bestaande natuurbelangen niet alleen gerespecteerd, maar worden zelfs randvoorwaarden gecreëerd waarmee de omgeving sterk wordt verbeterd ergo op plaatsen wordt geoptimaliseerd ten behoeve van de natuurontwikkeling. Concreet gaat het dan over de groene verbinding Belvédèreberg, het Steilrandpark, de uitbreiding van de Hoge en Lage Fronten tot een volwaardig Frontenpark dat via het water en de groenzones aan weerszijden daarvan tot aan het Bassin in de binnenstad doorloopt. De cultuurhistorische relictten zoals vestingwerken en het systeem van kanalen en sluizen vormen een integraal onderdeel van deze nieuwe groenstructuur, die aansluit op de bestaande historische parkengordel rond de binnenstad.

Ecologische verbindingzones en leefgebieden

De goederenspoorlijn Maastricht-Lanaken en een deel van het spooreplacement zijn in het provinciaal beleid aangewezen als Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) en hebben daarin tevens de aanduiding van ecologische verbindingzone (EVZ). In de natuurtoets (uitgevoerd door ARCADIS en verder besproken in paragraaf 5.11 van deze toelichting) is de importantie hiervan benadrukt en is aangegeven dat in het bestemmingsplan de ecologische functie(s) door middel van randvoorwaardelijke bepalingen en/of natuurgerichte functies binnen de bestemmingen geborgd moet(en) worden. Naast de POG-gebieden zijn ook andere in het plangebied gelegen groengebieden/groenzones, die eveneens van belang zijn voor versterking en behoud van ecologische waarden en verbindingzones, van aanduidingen voorzien.

Bestemmingsregeling

(Grote) delen van groengebieden in het plangebied hebben op basis van de een functieaanduiding 'ecologische verbindingzone (evz)' en een functieaanduiding 'specifieke vorm van natuur-leefgebied (sn-lg)' gekregen. De functieaanduidingen komen alleen voor binnen de bestemmingen 'Groen', 'Water' en 'Verkeer-Railverkeer'. Binnen de als zodanig aangegeven gebieden mogen geen verstorende activiteiten (bouwen, gebruik) plaatsvinden.

Faunapassages

Binnen de bestemming 'Verkeer' is een aantal faunapassages opgenomen, dat aansluit op de hierboven beschreven ecologische structuur. Het betreft twee bestaande passages (over de Brusselseweg, ter hoogte van het spoorviaduct en ter hoogte van de waterloop Zouw) en één te ontwikkelen passage onder de Bosscherlaan ter hoogte van het bedrijvencluster aan de Brusselseweg. Met het opnemen van deze faunapassages zijn de verbindende delen tussen de grotere groene structuren in het plangebied planologisch gezekerd.

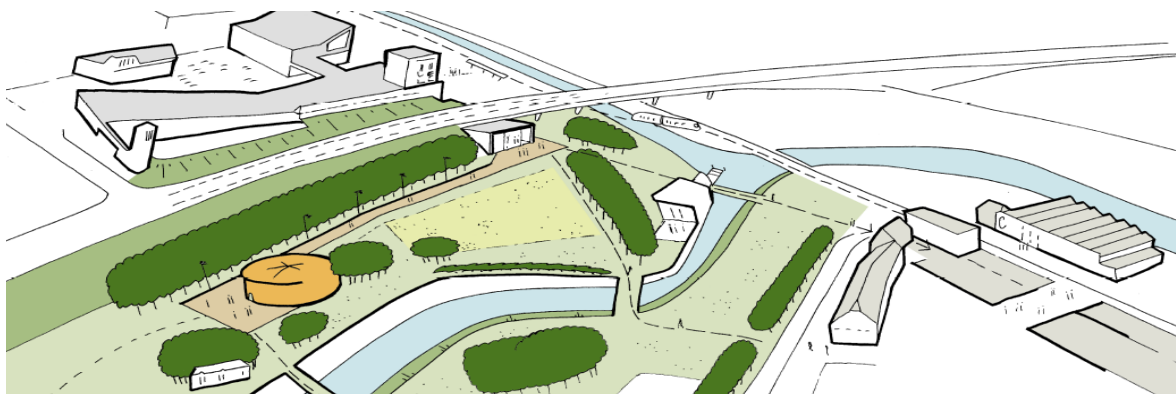
Op de onderstaande kaart zijn de gebieden waar de aanduidingen 'ecologische verbindingzone' en 'specifieke vorm van natuur-leefgebied (sn-lg)' zijn opgenomen in een groene kleur weergegeven; deze liggen in de bestaande situatie één op één op elkaar. Daarnaast zijn met rode punten de locaties van de faunapassages opgenomen.

Ontwikkeling Frontenpark

Het Frontenpark gaat in de toekomst als schakel fungeren tussen de PDV-locatie in Bosscherveld en de GDV-locatie op het Sphinxterrein. In het Masterplan Belvédère is onderkend dat de Lage Fronten unieke kwaliteiten bezitten; zowel cultuurhistorisch als qua natuurwaarden. Daarom is oorspronkelijk ingezet op een toekomstige combinatie van stedelijk wonen aan een nieuw stadspark, waarbij rekening wordt gehouden met de ecologische waarden van het gebied. Met de veranderde programmatische opgave komt minder nadruk op intensieve woningbouw aan het park te liggen. De unieke kans om het Frontenpark te maken blijft; het gebied krijgt alleen een andere functie en betekenis. Van belang is dat de aanwezige natuur- en cultuurwaarden dienen te worden versterkt. Door aantrekkelijke routes en functies in het park te leggen kan een optimale verbinding tussen PDV en kop van de Sphinx worden gerealiseerd. Met respect voor de natuurlijke waarden kan de bestaande historische bebouwing in het park (kazematten) worden gebruikt voor culturele en recreatieve doeleinden zoals een informatiecentrum, een startpunt voor rondleidingen en/of wandel- en fietsroutes. Het Frontenpark wordt het toekomstige centrale element in de nieuwe groenstructuur van Belvédère.

Voor het Frontenpark is in bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' een eerste aanzet gegeven. De ambitie is om een verbinding op te nemen tussen de diepe sleuven van de Hoge Fronten en het water van de Lage Fronten. Het met natuur en cultuurhistorie volgepakte park komt op loopafstand van de binnenstad te liggen. Ontsluiting van dit gebied voor veel mensen is een maatschappelijk belang, maar juist die ontsluiting zorgt voor een zekere spanning: cultuurhistorie en zeldzame flora en fauna (muurhagedis) gedijen het beste bij rust en stilte. Dit vraagt om een sterk gestuurde toegankelijkheid. Om daartoe te komen wordt gebruik gemaakt van de fysieke gesteldheid van het terrein in plaats van het opwerpen van kunstmatige barrières.

Het gebied wordt met de aanwezige scherpe hoogteverschillen op een evenwichtige manier in toegankelijke en minder toegankelijke zones ingericht, zodat bezoekers kunnen genieten van de 'natuur in de stad', zonder dat het ecologisch evenwicht wordt verstoord. Terwijl de diepe sleuven van de Hoge Fronten en de Lage Fronten enigszins verscholen blijven liggen, zullen de hoger gelegen delen van het Frontenpark op termijn een toegankelijk en stedelijk parkkarakter krijgen, waarbij rekening wordt gehouden met de ecologische waarden van het gebied. De gemeente Maastricht is thans bezig de uitwerking van het Frontenpark vorm te geven. De onderstaande impressie van het Frontenpark (bron: PALMBOUT Urban Landscapes) geeft een indruk van de beoogde eindsituatie:



Bestemmingsregeling

Op dit moment is het oostelijk deel van het toekomstige Frontenpark reeds in gebruik als groengebied. Dit deel is in dit bestemmingsplan ook tot 'Groen' bestemd. Een groot deel van het toekomstige Frontenpark is thans nog in gebruik als parkeerplaats (P&R-terrein) voor de overloop van de parkeerbehoefte vanuit de binnenstad. De bedoeling is dat dit terrein in de toekomst wordt omgevormd tot het centrale deel van het Frontenpark. Het is niet zeker dat deze omvorming plaats gaat vinden binnen de planperiode van het voorliggende bestemmingsplan; vandaar dat ervoor gekozen is de huidige situatie positief te bestemmen en derhalve voor dit gebied een bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' op te nemen.

Ten (zuid)westen van het parkeerterrein is het eerder genoemde 'Koppelstuk' gelegen. Via dit Koppelstuk worden Hoge en Lage Fronten in de toekomst met elkaar verbonden. Als eerste aanzet hiertoe is de groenstrook aan de Lage Frontweg in dit plan bestemd tot 'Groen' in het kader van natuurmitigatie.

Belang ontwikkeling 'Koppelstuk'

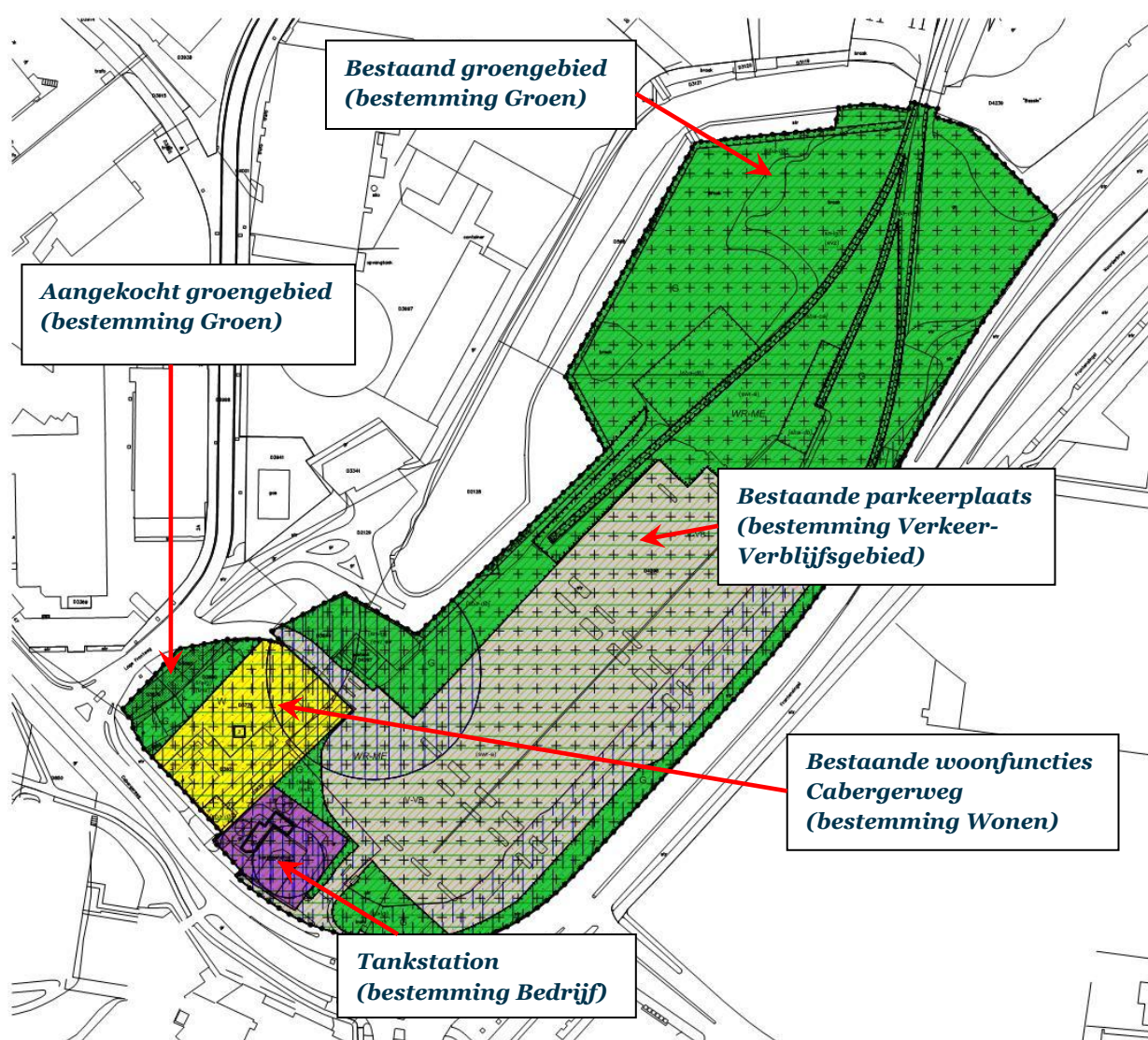
Er is gekozen voor de ontwikkeling van een ecologisch samenhangend mitigatie- en compensatieplan (het zogenaamde groenblauwe raamwerk) voor het totale Belvédèregebied, anticiperend op de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Vanaf de Hoge Fronten worden twee routes gerealiseerd, namelijk via het Steilrandpark (bosbiotopen) en via het Frontenpark en spoor/kanaalzone (schrale biotopen) naar de Belvédèreberg. Het groenblauwe raamwerk (ecologisch netwerk met natuurkernen) is al grotendeels aanwezig. Door bestaande infrastructurele barrières ontbreekt echter de noodzakelijke samenhang. Het behouden en versterken van deze verbindingen vormt dan ook de belangrijkste doelstelling van de gebiedsgerichte benadering. De realisatie zal plaatsvinden vanuit de wettelijke mitigatie- en compensatietaakstellingen (Flora- en faunawet en Ecologische hoofdstructuur).

De nieuwe aanlanding van de Noorderbrug zal - zonder de realisatie van faunapassages - een grote barrière vormen voor de twee genoemde ecologische routes (Steilrandpark en Frontenpark/spoor- en kanaalzone). Daarbij wordt ook een ecologische verbinding aangetast die nu al optimaal functioneert, namelijk Lage Fronten en spoor- en kanaalzone. Onder de Noorderbrug zal ter plekke een faunapassage worden gerealiseerd. Het kwalitatieve verlies wordt daarmee niet volledig gecompenseerd. Binnen het Belvédèregebied zal de wettelijke restschade gecompenseerd moeten worden in de vorm maatregelen die het groenblauwe raamwerk versterken. Aangezien de aanlanding van de Noorderbrug het leefgebied aantast van zwaar beschermde reptielen (o.a. Muurhagedis), zal de compensatie een belangrijke bijdrage moeten leveren aan de reptielenpopulatie. Dit is van belang vanuit de Flora- en faunawet. De meest effectieve en voor de hand liggende maatregel is het realiseren van het 'Koppelstuk' tussen Hoge en Lage Fronten. Om een geschikte passage te kunnen realiseren is de ruimte tussen Cabergerweg, Lage Frontweg en de toegangsweg van de parkeerplaats aan de Cabergerweg nodig. Grondverwerving is daarbij noodzakelijk. Deze passage geldt als compensatiemaatregel voor natuur vanwege de realisatie van de aanlanding van de Noorderbrug. In het kader van de realisering van dit gedeelte van het Frontenpark wordt het wenselijk geacht de bovengenoemde faunapassage te verbreden ter hoogte van de Cabergerweg. De realisatie is echter afhankelijk van toekomstige budgettaire mogelijkheden en zal daarom te zijner tijd via een separate ruimtelijke procedure worden geregeld.

De realisering van het Frontenpark zal zeer gefaseerd worden uitgevoerd. Dit heeft onder meer te maken met de complexe eigendomsverhoudingen in het gebied, met doorlopende pachtcontracten en met de hoge kosten die zijn gemoeid met het wegnemen van deze administratieve barrières.

In het voorliggende bestemmingsplan is, zoals aangegeven, het huidige gebruik planologisch geregeld. Er is gekozen voor de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' voor de parkeerplaats aan de Cabergerweg, de bestemming 'Wonen' voor de bestaande woningen langs de Cabergerweg en de bestemming 'Bedrijf' voor het bestaande motorbrandstofverkooppunt.

Op onderstaande uitsnede van de verbeelding zijn de voor het Frontenpark opgenomen bestemmingen aangeduid:



Hoofdstuk 5 Milieuplanologische aspecten

5.1 Algemeen

Hierna worden de milieueffecten die verband houden met de in het bestemmingsplan Bosscherveld Noord opgenomen ontwikkelingen nader beschreven. Waar onderzoeken zijn uitgevoerd is dit vermeld; onderzoeken zijn steeds als separate bijlage bij deze toelichting gevoegd.

5.2 Water

Algemeen

Het plan dient te voldoen aan de principes van duurzaam stedelijk waterbeheer. Algemeen geldt dat regenwater van nieuwe bebouwing en verharding niet wordt aangesloten op de gemeentelijke riolering en in binnen het plangebied moet worden verwerkt. De waterbeheerders hebben een voorkeursvolgorde uitgewerkt. Hergebruik van hemelwater heeft de eerste voorkeur, gevolgd door infiltratie in de bodem en afvoer naar oppervlaktewater. Of lozing op oppervlaktewater mogelijk is, is afhankelijk van de kwaliteit van het regenwater en de kwetsbaarheid van het oppervlaktewater. De levensgemeenschappen in bronbeken en bovenlopen van beken zijn over het algemeen te kwetsbaar om lozing van afgekoppeld regenwater toe te staan en wordt alleen overwogen als er geen alternatieven zijn en er een goede zuiverende voorziening wordt toegepast. Minder beperkingen gelden voor het lozen in grotere, minder kwetsbare wateren. Een laatste optie is lozen op de gemengde riolering. Het water wordt bij voorkeur binnen de plangrens geborgen om afwenteling naar andere gebieden te voorkomen. Hiervoor moet dan ruimte worden gereserveerd binnen het plan, bijvoorbeeld in combinatie met groen. Richtlijn is om 10% ruimte binnen het plangebied te reserveren voor water. De waterbeheerders hebben een grote voorkeur voor bovengrondse voorzieningen voor het inzamelen, transporteren, bergen en infiltreren van regenwater. Dit maakt controle op foutaansluitingen, maar ook het beheer en onderhoud eenvoudiger. Ook hebben bovengrondse voorzieningen een grasmat met een humeuze toplaag die goede zuiverende eigenschappen heeft (bodempassage). Bovengrondse voorzieningen zijn goed te combineren met groenvoorzieningen en kunnen bijdragen aan de waterbeleving van het plangebied.

Voor de dimensionering van regenwatervoorzieningen wordt een bui van 35 mm in 45 minuten ($T=25$ jaar) gehanteerd. Een doorkijk naar een bui van 45 mm in 30 minuten ($T=100$ jaar) biedt zicht op de kans op wateroverlast in extreme situaties. De voorzieningen dienen na 24 uur weer beschikbaar te zijn voor een eventuele volgende bui.

Diffuse verontreinigingen van water worden voorkomen door het nemen van bronmaatregelen zoals het toepassen van duurzame (niet-uitlogende) bouwmaterialen. Qua beheer moet worden gekozen voor chemievrije onkruidbestrijding, minimaal gebruik van strooizout en het ontmoedigen van autowassen op straat en honden uitlaten. Dit laatste is mogelijk door centrale voorzieningen voor autowassen en honden uitlaten aan te bieden in combinatie met een goede handhaving. Geconcentreerde infiltratie van regenwater op locaties met mobiele bodemverontreiniging is af te raden in verband met het risico op verplaatsing van de verontreiniging. Bij immobiele bodemverontreiniging is infiltratie wel te overwegen. Diepte-infiltratie wordt in alle gevallen afgeraden omdat hiermee eventuele verontreinigingen direct in het grondwater worden gebracht.

Maastricht heeft de ambitie om voor het gehele grondgebied een regenwaterafvoerstructuur te definiëren, bestaande uit een hoofdstructuur van beek- en droogdalen met vertakkingen in de wijken. Deze structuur dient om wateroverlast op te heffen of te voorkomen en om het (toekomstig) afkoppelen van regenwater mogelijk te maken. Bij gebiedsontwikkelingen zoals in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt kan de benodigde ruimte voor het verzamelen, bergen, infiltreren en/of transporteren van regenwater vanaf het begin worden meegenomen in het ontwerp.

Watertoetsprocedure WRO

Grotere plannen (> 2.000 m² toename verhard oppervlak) en plannen die lozen op water of die water(werken) beïnvloeden, moeten tijdig worden voorgelegd aan het Watertoetsloket van Roer en Overmaas. Resultaten van vooroverleg en/of het (pre-)advies van de waterbeheerders via het Watertoetsloket moeten worden bijgevoegd. In de Nota vooroverleg (bijlage 2 bij deze toelichting) is het advies van het Waterschap Roer en Overmaas opgenomen.

Watervisie Belvédère

Omdat de ontwikkeling zoals in dit bestemmingsplan worden voorgestaan niet op zichzelf staan, maar onderdeel uitmaken van de gehele Belvédère-ontwikkeling, is in het kader van het Waterplan Maastricht een watervisie opgesteld op hoofdpunten voor het beheer van het stedelijk water in het gehele Belvédère-gebied (Witteveen+Bos, 'Ontwerp waterstructuur, watervisie Belvédère', rapportnr. MT1058-1, d.d. 05.11.2012, opgenomen als separate bijlage 2 bij deze toelichting). Deze visie dient het kader te zijn voor de inpassing van de waterhuishouding bij de verschillende ontwikkelingen, zoals de aanleg van de infrastructuur, de PDV-locatie en de groene openbare ruimte. Visies uit het waterplan Maastricht worden hierbij zoveel mogelijk geïntegreerd, alsmede de visies vanuit het masterplan en structuurplan Belvédère.

Uitgangspunten en/of doelstellingen zijn:

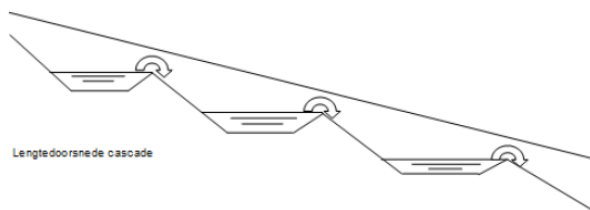
- de voorkeur gaat uit naar oppervlakkige inzameling en afvoer, het toepassen van ondergrondse buizen dient zoveel te worden voorkomen;
- oppervlaktewater dient zoveel mogelijk zichtbaar gemaakt te worden en een ecologische functie in het gebied krijgen;
- gezien de verontreiniging van de bodem is infiltratie niet aan de orde;
- directe lozing/infiltratie in het grindpakket heeft geen voorkeur;
- voor zover mogelijk anticiperen op toekomstige afkoppelingen van de woonwijken ten westen van het gebied;
- afvoer van regenwater gebruiken om de kwaliteit van bestaande waterpartijen, zoals de Lage Fronten, te verbeteren (verversing);
- bestaande wateroverlast, met name ter plaatse van het bedrijf Thomas Regout (buiten dit plangebied), dient te worden gesaneerd;
- bij het bepalen van hoeveelheden dient te worden uitgegaan van buien met een frequentie van T= 25 en T=100.

Afwateringsstructuur

De Lage Fronten vormen het laagste punt in het Belvédère-gebied. Afwateren van het totale gebied naar de Lage Fronten is niet mogelijk omdat het terrein niet in één doorgaande helling ligt richting Lage Fronten. Het terrein nabij de Lage Fronten ligt enkele meters hoger dan het terrein bovenstrooms van de afwateringsstructuur (richting Steilrand en Brusselseweg). Het laagste punt ligt ter plaatse van de aftakking naar de Sandersweg met de Bosscherlaan. Het water zal zich op dit punt verzamelen. Verdere natuurlijke (onder vrij verval) afvoer is alleen mogelijk richting Sandersweg en verder naar de Zuid-Willemsvaart.

Voorgesteld wordt langs de nieuwe infrastructuur waterpartijen (watergangen en/of kleinschalige vijvers) te realiseren, met name langs de Bosscherlaan. Om toekomstige afkoppelingen van de wijk Caberg te kunnen afvoeren wordt voorgesteld om in de Steilrand meerdere kleinere vijvers aan te leggen die als een cascade met elkaar zijn verbonden. Eén cascade-afvoer dient te worden gerealiseerd langs de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg die aansluit op de Carl-Smulderssingel, waarop ook de afvoer van deze weg kan worden aangesloten. Een andere cascade-afvoer dient ten noorden van Het Rondeel te worden gerealiseerd. Bij de nieuwe ontwikkeling van Het Rondeel (zuidelijk deel) kan dit gebied ook worden aangesloten op deze waterpartijen, eventueel ook via een cascade-achtige aansluiting.

In nevenstaande figuur is het principe van een cascade weergegeven:



Voor de afvoer van het Noorderbrugtracé kan gebruik worden gemaakt van de afwateringsriolen van de weg die ter plaatse van de bestaande Lage Frontenweg kunnen worden aangesloten op de vijvers van de Lage Fronten. De toekomstige afkoppeling van de bestaande woonwijken ten oosten van de Brusselseweg kunnen ook op dit systeem worden aangesloten. Daarnaast kan te zijner tijd de afvoer van het regenwater van het gebied tussen het Noorderbrugtracé en het Sphinxterrein, alsmede eventueel het Sphinxterrein zelf, eveneens op de Lage Fronten te worden aangesloten. Bij iedere aansluiting van regenwater op het oppervlaktewater, hetzij de vijvers van de Lage Fronten hetzij de Zuid Willemsvaart, dient een bodempassage als voorzuivering te worden toegepast en daarnaast een voorziening voor de opvang van zand/slib en/of overige vervuilingen.

Dimensionering

De dimensionering van de voorzieningen is in de rapportage van Witteveen+Bos uiteengezet. Voor verdere verdieping omtrent dit onderwerp wordt verwezen naar separate bijlage 2. Er zijn voldoende mogelijkheden voor de afvoervoorzieningen, maar nader onderzoek dient te worden verricht bij de kwalitatieve uitwerking daarvan.

Ecologie

In het gebied Belvédère komen diverse beschermde planten- en diersoorten voor (zie ook paragraaf 5.11), die ter plaatse hun leef- en foerageergebied hebben. Door de verschillende toekomstige ruimtelijke ingrepen kan aantasting van deze ecologische waarden plaatsvinden. Daarom wordt een overkoepelend compensatie- en mitigatieplan voor het Belvédèregebied opgesteld. Bij de verdere uitwerking van de waterstructuur van Belvédère zal rekening moeten worden gehouden met deze ecologische waarden en de voorgestelde compensatie en mitigatie. De gewenste ecologische verbindingszone moet kunnen functioneren als waardevol ecologisch element.

Bodemkwaliteit

Binnen de tracés van de afwateringsstructuren bevinden zich op meerdere plaatsen ernstige bodemverontreinigingen. Naast deze specifieke ernstige verontreinigingen is het totale terrein diffuus verontreinigd tot de achtergrondwaarde. Zoals gesteld is hierdoor infiltratie in de bodem niet mogelijk, c.q. het is wettelijk niet toegestaan om in verontreinigde bodem te infiltreren. Om infiltratie vanuit de waterpartijen te voorkomen dienen deze te worden voorzien van waterdichte bodems. Bij de aanleg dient voorkomen te worden dat gegraven moet worden ter plaatse van een ernstige verontreiniging dan wel aanvullende saneringen genomen moeten worden. In het definitieve ontwerp van de afwateringsstructuur dient hier rekening mee te worden gehouden.

5.3 Geluid

Uitgangspunt is dat de aanwezige geluidgevoelige bestemmingen reeds binnen het bestemmingsplan passen. Nieuwe bouwplannen dienen aan de Wet geluidhinder getoetst te worden. Nieuwe geluidgevoelige bouwplannen dan wel andere ruimtelijke ontwikkelingen vormen echter geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Industrielaawaai (gezoneerde industrieterreinen)

Het plangebied ligt grotendeels binnen het gezoneerde industrieterrein Bosscherveld. Daarnaast heeft ook Sappi (dat buiten het plangebied gelegen is) een eigen geluidcontour. Beide contouren zijn op de verbeelding opgenomen (gebiedsaanduiding) en in de regels voorzien van een juridische regeling.

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 geluidzones 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.

Uitgevoerde onderzoeken

Door Goudappel Coffeng is het onderzoek “Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï bestemmingsplan Bosscherveld Noord” (rapportnr.MTTO76/Kmc/0955, d.d. 03.05.2013, separate bijlage 3 bij deze toelichting) uitgevoerd naar de akoestische consequenties van de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan. Het onderzoek is uitgevoerd voor nieuwe wegen en wegen die gereconstrueerd worden. Bij het onderzoek is steeds uitgegaan van een ‘worst case’-situatie. Hierna zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek beschreven.

Nieuwe wegen en te reconstrueren wegen

Ten gevolge van de nieuwe Bosscherlaan zijn geen overschrijdingen berekend van de voorkeursgrenswaarde voor de bestaande woningen binnen de geluidszone. Ter hoogte van de nieuw te realiseren ovonde op de Brusselseweg (ter hoogte van de Carl Smulderssingel) is voor een aantal woningen een geluidstoename berekend van 2 dB of meer. Het betreft woningen langs de Brusselseweg en de Papyrussingel. Daarmee is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. Geluidreducerende maatregelen zijn op deze locatie lastig inpasbaar. Het is dan ook een reële optie om voor de betreffende woningen een hogere grenswaarde aan te vragen.

Gevolgen elders

Langs de Brusselseweg (ten noorden van de nieuwe Bosscherlaan) zijn geluidstoenames te verwachten van circa 2 dB. Dit als gevolg van het extra verkeer vanaf de nieuwe Bosscherlaan. Deze toename treedt alleen op ten noorden van de aansluiting met de nieuwe Bosscherlaan. Voor de Brusselseweg ten zuiden van de aansluiting zijn afnames van de geluidsbelasting te verwachten. Dit deel van de weg wordt ontlast door de nieuwe Bosscherlaan over het industrieterrein.

Zonering Bosscherveld

Het onderhavige bestemmingsplan beslaat het noordelijk deel van het industrieterrein Bosscherveld. Bosscherveld is een (in 1986) gezoneerd industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Op dit noordelijk deel van het industrieterrein is op dit moment nog één zoneplichtig bedrijf aanwezig. Het gaat om een bedrijf gespecialiseerd in transport van bouwstoffen en in de logistiek en verwerking van afvalstromen (puin, houtafval en ander bouw- en sloopafval). Op het zuidelijk deel van het industrieterrein, dat in bestemmingsplan ‘Noorderbrug e.o.’ is meegenomen, worden de zogenaamde ‘grote lawaaimakers’ niet meer toegestaan. In dit noordelijk deel blijft echter de mogelijkheid voor vestiging van dergelijke bedrijven behouden, aangezien hier de bestemming ongewijzigd blijft. Aangezien dit deel van het industrieterrein in hoofdzaak nog steeds wel is bestemd voor de vestiging van zoneplichtige bedrijven is op dit moment nog geen sprake van aanpassing van de zone.

Geluidreductieplan

Zoals hierboven reeds aangegeven is het industrieterrein Bosscherveld een gezoneerd industrieterrein, 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 Bosscherveld een geluidzone vastgesteld. Om de geluidzone goed te kunnen bewaken is er een zonebewakingsmodel opgesteld voor industrieterrein Bosscherveld. Inmiddels is echter gebleken dat de zone akoestisch vol is. Om deze situatie op termijn te verbeteren, geeft de Wet geluidhinder de mogelijkheid om een Geluidreductieplan vast te stellen.

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 geluidsbelasting zodanig verlaagt, dat de overschrijding van de zone in één keer wordt weggenomen. Dit is in de praktijk in de meeste gevallen onmogelijk, omdat de overschrijding vaak door meerdere bedrijven gezamenlijk veroorzaakt wordt. Het verlenen van een omgevingsvergunning die een kleine bijdrage levert aan het oplossen van de aanwezige overschrijding is niet mogelijk. Dit creëert een onwenselijke situatie, waarin het beheer van

een industrieterrein en het oplossen van problematiek niet haalbaar is. De Crisis- en herstelwet biedt een oplossing hiervoor 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 voorgenoemde maatregelen om de geluidbelasting 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 voorgenoemde maatregelen ter oplossing van de overschrijding binnen de genoemde periode tot stand dienen te komen. 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 geluidsbelasting zijn teruggebracht tot de vastgestelde vigerende grenswaarde.

Het 'Geluidreductieplan industrieterrein Bosscherveld' is door DgmR (rapportnr. 2012.0098.00.R001, d.d. 02.05.2013) opgesteld en is als separate bijlage 10 bij deze toelichting gevoegd. In dit geluidreductieplan 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 geluidszone.

Zonebeheerplan

Industrieterrein Bosscherveld is van oudsher geschikt voor de vestiging van grootschalige industriële bedrijven die behoren tot de 'zwaardere' milieucategorieën. Het industrieterrein is gezoned op grond van de Wet geluidhinder. In het geval van grote industrieterreinen met grote dynamiek is beheer van geluidruimte een belangrijke gemeentelijke taak. 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 het beheer van geluidruimte betrokken interne en externe partijen.

De gemeente Maastricht heeft het nuttig en noodzakelijk geacht voor het industrieterrein Bosscherveld een zonebeheerplan op te stellen. Dit zonebeheerplan (DgmR, 'Zonebeheerplan industrieterrein Bosscherveld', rapportnr. M.2012.0098.00.R002, d.d. 02.05.2013) is als separate bijlage 9 bij deze toelichting opgenomen.

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

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

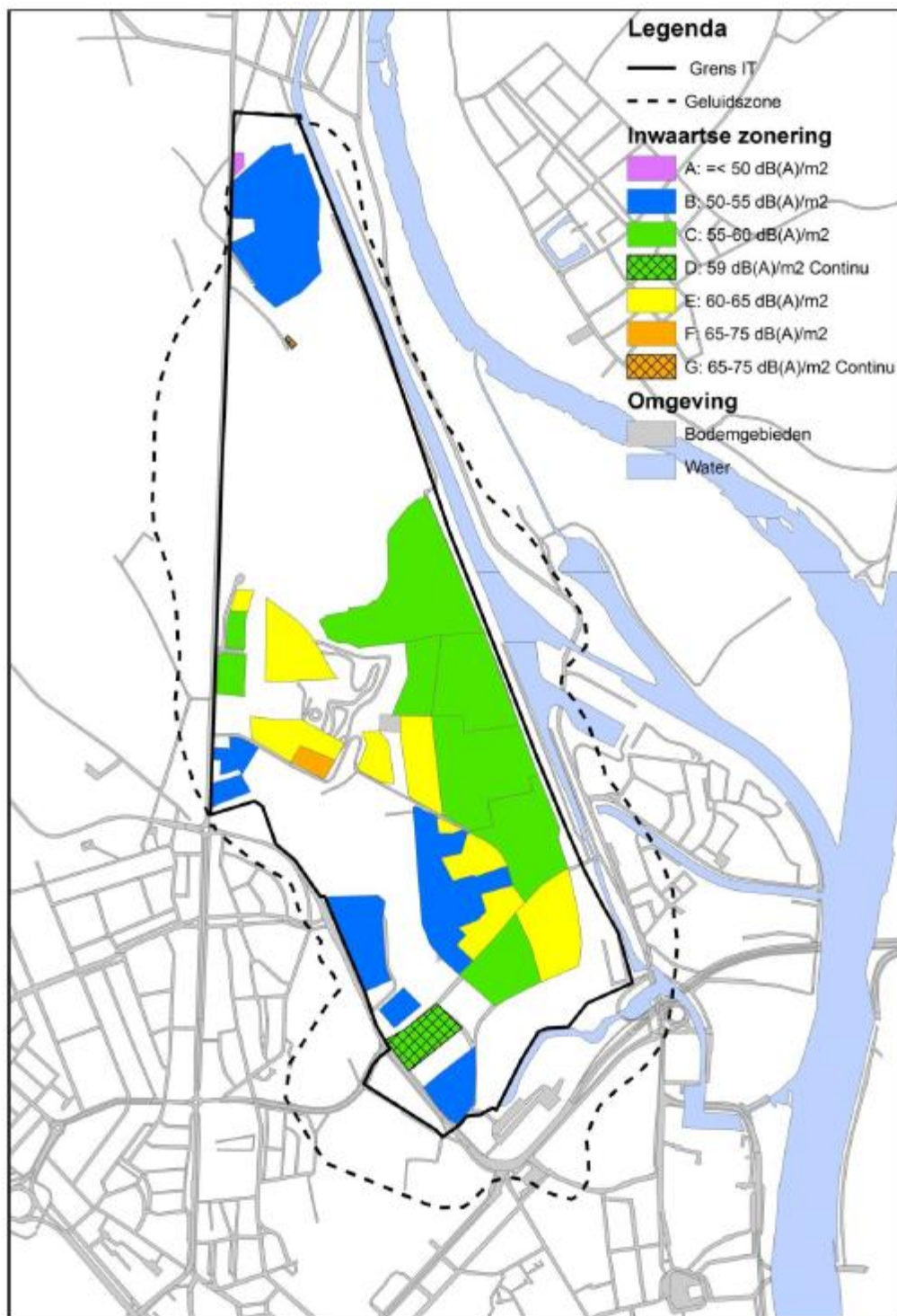
Het zonebeheer biedt hiermee het kader voor het maken van keuzes over ontwikkelingen op en rondom het industrieterrein. Het zonebeheerplan heeft op hoofdlijnen een tweeledig doel:

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

Het industrieterrein Bosscherveld is grotendeels gevuld met bedrijven, zodat zelfs na oplossing van de overschrijdingen (aan de hand van het Geluidreductieplan) de zone nog steeds zo goed als 'vol' is. Om in de toekomst toch mogelijkheden te hebben voor het vestigen van nieuwe bedrijven zonder dat er opnieuw een zoneoverschrijding optreedt en om verplaatsing van bestaande bedrijven mogelijk te maken, wordt een inwaartse zonering 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. 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.

Bestemmingsregeling

Op de verbeelding en in de regels van dit bestemmingsplan is bij de bestemmingsomschrijving van de bestemmingen 'Bedrijf' en 'Bedrijventerrein' (de bestemmingen die binnen het gezoneerd bedrijventerrein Bosscherveld zijn geprojecteerd en waar bedrijven zich kunnen vestigen) een geluidklasse-indeling opgenomen op basis van dit zonebeheerplan. Daarbij zijn (voor dit plan) zes geluidklassen onderscheiden met een bijbehorende geluidbelasting, uitgedrukt in dB(A)/m². Of een nieuw bedrijf zich ergens op het industrieterrein kan vestigen hangt mede af van de geluidklasse; deze wordt bepaald op basis van een geluidklassesetabel, die als bijlage 4 bij de regels is toegevoegd. De indeling van de inwaartse zonering voor bedrijventerrein Bosscherveld is onderstaand weergegeven (bron: DgmR):



5.4 Bodem

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is door Artifex Terra een onderzoek naar de milieuhygiënische bodemkwaliteit van het plangebied Bosscherveld Noord uitgevoerd (rapportnr. 2012.008.R1, d.d.17.01.2013, separate bijlage 4 bij deze toelichting). Dit onderzoek betreft een vooronderzoek, dat tot doel heeft inzicht te verkrijgen in de bodemverontreiniging in het plangebied om zo een inschatting te kunnen maken welke inspanningen (sanerende maatregelen) noodzakelijk zijn om de nieuwe bestemmingen te realiseren. Om na te gaan of de bodem binnen het plangebied door aangrenzende percelen mogelijk (negatief) is beïnvloed is ook gekeken naar aangrenzende percelen.

Werkwijze

Voor de uitwerking van het onderzoek is gekozen voor een beperkte onderzoeksinspanning, doch is maximaal aangesloten bij de NEN 5725. Met de uitvoering van het onderhavige onderzoek is informatie verzameld over de eigendomssituatie en het voormalige en huidige gebruik van de percelen binnen het onderzoeksgebied. Daarnaast is informatie verzameld van de bodemopbouw en geohydrologie. Op het moment dat gronden verworven gaan worden, gaan ook de (financieel-) juridische aspecten een rol spelen. Het onderhavige vooronderzoek heeft zich beperkt tot dossieronderzoek (123 bodemdossiers voor bepalen bodemkwaliteit uit relevante bodemonderzoeken en 76 Wm-dossiers voor bepalen van bodembedreigende activiteiten uit vergunningen en inspecties zijn ingezien) en een gevelinspectie (inspectie vanaf de openbare weg) van de huidige situatie. In een latere fase zal, met het verkrijgen van toestemming om terreinen te kunnen betreden, de actuele situatie met betrekking tot bijvoorbeeld potentieel verdachte activiteiten van bodemverontreiniging, staat van gebouwen, terreinverhardingen e.d. kunnen worden bekeken c.q. onderzocht.

Het verzamelen van informatie heeft plaatsgevonden op het niveau van 'beperkt' vooronderzoek van de NEN 5725 (zoals bedoeld in het 'standaard' en 'uitgebreid' vooronderzoek van de NEN 5725) met mogelijke (voormalige) bodembedreigende activiteiten, die liggen binnen een afstand van 25 meter vanaf de grens van het onderzoeksgebied.

Uit de resultaten van het voorliggende onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- het plangebied heeft zich in de afgelopen eeuwen ontwikkeld van een landbouwgebied tot het huidige industriegebied. Het plangebied is deels eerst ontgraven en daarna grootschalig opgehoogd om het terrein geschikt te maken voor ontwikkeling maar ook om ontstane grootschalige ontgravingen aan te vullen. Voor ophoging is onder meer sloofafval van voormalige vestingwerken, huishoudelijk afval uit Maastricht en bedrijfsafval uit de keramische industrie en wegenbouw gebruikt;
- het plangebied is gelegen in het terrassengebied van de Maas en loopt in hoogte van west naar oost af naar de Maas. De grondwaterstanden ten opzichte van het maaiveld nemen van 20 m –mv in het oosten toe tot 2 m –mv nabij de Maas;
- het ophogen van grote delen van het gebied, het historische industriële gebruik en afzettingen met verontreinigd rivierslib uit de Maas hebben geleid tot een diffuse bodemverontreiniging met zware metalen, PAK en zwaardere fracties van minerale olie in het plangebied. Daarnaast kan niet worden uitgesloten dat de bodem plaatselijk als gevolg van meer actuele bedrijfsmatige activiteiten verontreinigd is (de zogenaamde 'puntbronnen'). Milieuhygiënische risico's levert de bodemverontreiniging in de huidige situatie, als de inrichting niet wordt gewijzigd, echter niet op;
- voor de deelgebieden waar de functie c.q. het gebruik evenwel gewijzigd wordt naar een gevoeliger gebruik (bijvoorbeeld van industrie naar groen) zal de saneringswijze bestaan uit het aanbrengen van een geschikte leeflaag van 0,5 meter op het bestaande maaiveld om contact met de bodemverontreiniging in de toekomst te voorkomen;
- de sanering ter plaatse van de aan te leggen infrastructuur bestaat uit het aanbrengen van een weglichaam van zand, granulaten en verhardingsmateriaal. Voor het gebied ter plaatse van de voormalige vestingwerken,

rondom de waterpartij zal, vanwege het in stand houden van het huidige (cultureel-historisch) reliëf, eerst verontreinigde grond ontgraven en afgevoerd worden en daarna worden aangevuld met teelaarde;

- om te komen tot uitvoering van de aanleg- en graafwerkzaamheden en de bodemsaneringswerkzaamheden is nog wel verder bodemonderzoek (actualiserend, aanvullend en nader) en het opstellen van saneringsplannen noodzakelijk.
- middels deze saneringswijze worden alle mogelijke contactrisico's opgeheven.

De totale bodemsaneringskosten (incl. uit te voeren bodemonderzoek en opstellen van saneringsplannen) die als gevolg van de bestemmingswijziging noodzakelijk zijn, zijn geraamd op € 1,6 miljoen (excl. BTW).

Kanttekeningen

In de onderhavige rapportage zijn diverse kanttekeningen geplaatst die van belang worden geacht in de verdere planvorming en die in het voorliggende onderzoek niet zijn uitgewerkt. De voornaamste zijn:

- als gevolg van de grootschalige aanvullingen van het plangebied, zijn er mogelijke belemmeringen als gevolg van de civiele en fysische bodemkwaliteit. Verwacht wordt dat de bodem in de huidige vorm technisch niet (volledig) geschikt is voor de nieuwe functies. Zo zullen er grondverbeteringen noodzakelijk zijn. Ter plaatse waar delen van voormalige stortplaatsen aanwezig zijn, is extra aandacht op zijn plaats. Hier is de kans op ongecontroleerde en ongelijkmatige zettingen het grootst;
- ter plaatse van de in het plangebied aanwezige steilrand (deels bestaand uit stortmateriaal) is mogelijk extra grondverzet noodzakelijk om afschuiving en erosie van taluds door regenwater tegen te gaan. Bij ontwerp van dit extra grondverzet speelt de aanwezige bodemverontreiniging dan ook weer een rol;
- het realiseren van de voorgestelde leeflaag kan plaatselijk ook nog andere obstakels opleveren. Zo is de situatie naar aanleiding van archeologische waarden van de vestingwerken wel in het onderhavige onderzoek meegenomen, maar het effect op beschermde dier- en plantensoorten (o.b.v. de Flora- en faunawet) niet. Bekend is de aanwezigheid van de hazelworm nabij de steilrand en daarvoor zal mogelijk de leeflaag anders (bijvoorbeeld gefaseerd) moeten worden aangebracht.

Door uitvoering van aanvullend en actualiserend onderzoek kunnen nog mogelijke onverwachte bodemverontreinigingen worden aangetoond die ook een belemmering kunnen vormen en kunnen leiden tot additionele saneringskosten.

5.5 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.

Binnen het plangebied is een (gecumuleerde) geurcirkel aanwezig van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI Bosscherveld), het bedrijf Rubber Resources en Sappi (waarvan de twee laatstgenoemde buiten dit plangebied gelegen zijn). Deze geurzone is op de verbeelding aangegeven middels een gebiedsaanduiding 'milieuzone-geurzone'. Aangezien binnen het voorliggende bestemmingsplan geen geurgevoelige objecten worden geprojecteerd is geen sprake van toename van de aanwezige geurhinder en daarmee het aantal geurgehinderden te verwachten als gevolg van het plan.

5.6 Externe veiligheid

In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is door bureau Oranjewoud het onderzoek "Externe veiligheid Bosscherveld Noord" (rapportnummer 243621, d.d. januari 2013, separate bijlage 5 bij deze toelichting) uitgevoerd. Dit rapport bevat een analyse van alle aspecten aangaande externe veiligheid in dit plangebied. Bij externe veiligheid gaat het om de volgende aspecten: transport gevaarlijke stoffen, buisleidingen en risicovolle bedrijven. Deze komen achtereenvolgend aan de orde. Per onderwerp wordt eerst het kader aangegeven, vervolgens worden de conclusies van het uitgevoerde onderzoek aangegeven. Vervolgens wordt ingegaan op de verantwoording van het groepsrisico. Voor rapportering van uitgevoerde berekeningen en QRA's wordt naar het onderzoek verwezen.

Transport gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een circulaire voor de risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gepubliceerd ("Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen") op 4 augustus 2004, laatste wijziging 1 januari 2010. Deze vervangt de vastgestelde risiconormering ("Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)", Ministerie V&W, Tweede Kamer, 24611, nr. 2, 15 februari 1996). Voor de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of waterweg wordt in navolging van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen gewerkt aan een besluit vaststelling milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen.

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor vervoer met 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 bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. 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 groepsrisico (GR) geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een fN-curve. Voor het groepsrisico wordt uitgegaan van een oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is per km-route of tracé bepaald op $10^{-2}/N^2$, dat wil zeggen een frequentie van 10^{-4} /jr voor 10 of meer slachtoffers, 10^{-6} /jr voor 100 of meer slachtoffers etc. en geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers. In alle gevallen moet een verslechtering van het GR worden gemotiveerd door het bevoegd gezag. Als maatstaf voor het invloedsgebied GR kan de 10^{-8} -contour worden genomen.

Plangebied (resultaten onderzoek)

Wegen

In het plangebied ligt een wegenstructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De wegen worden gebruikt ter bevoorrading van risicovolle inrichting in de omgeving. Aantallen vervoerde gevaarlijke stoffen over deze weg zijn onbekend. Voor de wegenstructuur in de directe omgeving van het plangebied zijn door Rijkswaterstaat in het verleden verschillende tellingen gedaan. Deze tellingen verschillen per weg(vlak), zijn veelal gedateerd en onderling tegenstrijdig. Bovendien maakt het bestemmingsplan verlegging van de wegenstructuur mogelijk. Bij gebrek aan vervoersaantallen is voor de risicoberekeningen van de wegenstructuur in Bosscherveld Noord een 'worst case' aanname gedaan. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegenstructuur zal uitsluitend bestaan uit vervoer vanaf de A2 naar risicovolle inrichtingen in de omgeving en

vice versa. Aangezien voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over Rijkswegen risicoplafonds zijn vastgesteld (in tegenstelling tot provinciale en gemeentelijke wegen), stelt dit risicoplafond dus ook indirect een beperking aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen in het plangebied. Het risicoplafond van de A2 ter hoogte van Maastricht is vastgesteld op 1000 vervoerseenheden GF3 (brandbaar gas/LPG) per jaar. Het is echter niet realistisch dat dit vervoersplafond ooit bereikt zal worden in het plangebied omdat verreweg het grootste gedeelte van het transport over de A2 doorgaand verkeer is. Om een indicatie te geven van het risico van de wegenstructuur in het plangebied is daarom het risico berekend op basis van het vervoer van 500 wagens GF3 (50% van het vervoersplafond van de A2). Opgemerkt wordt dat ook van deze aanname niet te verwachten is dat dit ooit realiteit wordt.

Plaatsgebonden risico

Uit de uitgevoerde QRA blijkt dat de wegen geen $PR 10^{-6}$ -contour hebben. Plaatsgebonden risico vormt derhalve geen knelpunt.

Groepsrisico

Het groepsrisico van de wegenstructuur is berekend. In het onderzoek is een volledige QRA opgenomen. Voor de huidige situatie is het groepsrisico van de Brusselseweg berekend. Voor de nieuwe situatie is het groepsrisico van de nieuwe wegenstructuur die het bestemmingsplan mogelijk maakt berekend. Het nieuwe bestemmingsplan maakt verder geen andere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. De bevolking is daarom in de huidige en toekomstige situatie identiek. Uit de berekeningen is gebleken dat het groepsrisico in de toekomstige (worstcase) situatie bij het vervoer van 500 eenheden GF3 onder de oriëntatiewaarde ligt. Er is sprake van een kleine afname van het groepsrisico. Dit betekent dat groepsrisicoverantwoording conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen niet verplicht is. Wel zijn conform de Beleidsvisie externe veiligheid van Maastricht enkele veiligheidsaspecten beschouwd.

Spoorwegen

In de nabijheid van het plangebied ligt een havenspoorlijn. Conform de Marktverwachting 2020 van ProRail blijkt dat over deze spoorlijn geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Tevens voorziet het ontwerp Basisnet Spoor en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geen risicoplafond voor deze spoorlijn. Sporadisch vervoer is niet uitgesloten, maar de spoorlijn is geen relevante risicobron.

Waterwegen

Direct langs het plangebied bevinden zich verschillende waterwegen, waaronder de Maas. Uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen blijkt dat de Maas is gecategoriseerd als zwarte route (belangrijke binnenvaartroute) en dient daarom beschouwd te worden. De overige waterwegen zijn in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen niet genoemd. Dit betekent dat deze waterwegen geen relevante risicobronnen zijn.

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 dus geen knelpunt.

Groepsrisico

Het invloedsgebied van de Maas is 1000 meter (invloedsgebied GT3). 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 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. Voor de Maas is daarom geen QRA opgesteld. Het groepsrisico van de Maas wordt dus geheel kwalitatief beschouwd en verantwoord.

Buisleidingen

Het (voormalige) Ministerie van VROM heeft veiligheidsafstanden vastgelegd die aangehouden moeten worden tussen een buisleiding en bijvoorbeeld woningen, scholen en ziekenhuizen. Deze afstanden staan in twee circulaire van VROM: "Zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen" van 26 november 1984 (Kenmerk

DGMH/B nr. 0104004) en “Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3 categorie” van 24 april 1991 (Kenmerk DGM/SR/1221254).

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Gelijk met het Bevb is de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) in werking getreden. Deze regeling is een nadere invulling van het Bevb waarin aanwijzingen, methodieken, maatregelen en randvoorwaarden worden vastgelegd. Vooralsnog geldt de Revb dan alleen voor hogedruk aardgasleidingen en voor leidingen met K1-, K2- en K3-vloeistoffen. Overige leidingen zoals etheenleidingen, propeenleidingen e.d. worden in een later stadium toegevoegd. De VROM-Inspectie adviseert naast de toetsing aan de circulaires een toetsing aan regels volgens de aanstaande Bevb. In de brief van VROM over transportleidingen met brandbare vloeistoffen (augustus 2008) wordt geadviseerd om voor standaard buisleidingen met aardolieproducten de afstanden aan te houden uit het RIVM rapport Risicoafstanden voor buisleidingen met brandbare vloeistoffen K1K2K3 (augustus 2008). Voor afwijkende gevallen en andere brandbare chemische vloeistoffen kan worden gerekend met Safeti Professional, volgens de methodiek uit het RIVM rapport.

Plangebied

In het plangebied ligt de volgende hogedrukaardgastransportleidingen van de Gasunie (bestaande uit twee leidingdelen). In onderstaande tabel zijn de gegevens van deze leidingen opgenomen:

Nr.	Leiding-druk (bar)	Diameter (mm)	Invloedsgebied (m)	100% letaalgrens (m)
1a	Z-500 – 15 – 40 KR 10 t/m 12	168	70	50
1b	Z-500 – 15 – 40 KR 13	114	45	30

De hogedrukaardgastransportleidingen hebben een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Deze strook is conform het Bevb opgenomen in het bestemmingsplan via de dubbelbestemming ‘Leiding-Gas’.

Plaatsgebonden risico

De leiding heeft ter hoogte van het plangebied geen $PR 10^{-6}$ contour. Aan de eisen van het plaatsgebonden risico wordt dus voldaan.

Groepsrisico

Omdat het niet mogelijk is het groepsrisico van de leiding ter hoogte van het plangebied te berekenen (wegens een ommissie in beschikbare software) is het groepsrisico van de leiding beschouwd aan de hand van risicoberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van bestemmingsplan ‘Noorderbrug e.o.’. Dit betreft dezelfde leiding, maar een ander gedeelte. Uit deze berekening bleek dat het groepsrisico van de leiding laag is (0,02 keer de oriëntatiewaarde). Dit groepsrisico werd echter berekend voor een leidingdeel waar sprake is van hogere personendichtheden dan het geval is in Bosscherveld Noord. Geconcludeerd kan worden dat het groepsrisico van de leiding ter hoogte van Bosscherveld Noord lager is dan 0,02 x de oriëntatiewaarde. Omdat het overwegend een conserverend bestemmingsplan betreft kan gesteld worden dat eveneens geen sprake is van toename van het groepsrisico. Groepsrisicoverantwoording is wel verplicht omdat binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit genomen wordt.

Risicovolle bedrijven

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) zijn grenswaarden gesteld voor (geprojecteerde) kwetsbare objecten en richtwaarden voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten ten aanzien van de plaatsgebonden risicocontouren.

Voor kwetsbare objecten gelden de volgende grenswaarden:

→ *Nieuwe situaties*: $PR = 10^{-6}$

Deze norm geldt direct bij de vaststelling van de desbetreffende beschikking op grond van de Wm, Wro of Woningwet. Bij tussentijdse wijzigingen dient het PR tussen de 10^{-5} en 10^{-6} te liggen en mag dit als gevolg van de wijziging niet verslechteren.

→ *Bestaande situaties*: $PR = 10^{-6}$

Voor beperkt kwetsbare objecten gelden de volgende richtwaarden (het bevoegd gezag kan hier gemotiveerd van afwijken):

→ *Nieuwe situaties*: $PR = 10^{-6}$

Direct bij de vaststelling van de desbetreffende beschikking op grond van de Wm, Wro of Woningwet.

→ *Bestaande situaties*: geen normen en geen saneringstermijnen.

Voor het GR wordt als oriëntatiewaarde een toetsingsgrafiek voor de overschrijdingsfrequentie voor dodelijke slachtoffers gehanteerd die loopt van 10^{-5} /jaar bij 10 dodelijke slachtoffers, 10^{-7} /jaar bij 100 dodelijke slachtoffers naar 10^{-9} /jaar bij 1000 dodelijke slachtoffers.

Plangebied (resultaten onderzoek)

In en rond het plangebied liggen zes risicovolle inrichtingen. Deze komen hierna aan de orde.

BASF Nederland (Sortieweg 39)

In het plangebied ligt BASF, een bedrijf dat gespecialiseerd is in de vervaardiging van kleur- en verfstoffen. Het bedrijf heeft een vergunning voor de opslag voor gevaarlijke stoffen, waardoor het onder het Bevi valt. In 2012 zijn de risico's van de aanwezige PGS 15 loods vastgelegd in een QRA.

Plaatsgebonden risico

De PGS 15 opslag van het bedrijf valt onder het Revi. In bijlage 1 van het Revi zijn voor dergelijk PGS 15 loodsen generieke $PR 10^{-6}$ contouren vastgesteld. In het geval van BASF is deze contour 85 meter. Deze contour valt gedeeltelijk buiten de inrichtingsgrens. Hierbinnen bevinden zich in de huidige situatie geen kwetsbare objecten. In de regels van dit bestemmingsplan is opgenomen dat binnen deze $PR 10^{-6}$ contour de realisering van kwetsbare objecten is uitgesloten.

Groepsrisico

Het invloedsgebied van BASF is, conform het Revi, 930 meter. In de eerder genoemde QRA blijkt dat het groepsrisico van BASF nihil is (het hoogste punt in de curve ligt bij 1 slachtoffer). Omdat men pas bij 10 slachtoffers spreekt van groepsrisico, kan gesteld worden dat het bedrijf geen groepsrisico heeft. Reden hiervoor is dat de $PR 10^{-8}$ -contour van het bedrijf (waarbinnen personen bijdragen aan het groepsrisico) maar voor een klein gedeelte buiten de inrichtingsgrens ligt, en dan voornamelijk over bestemming groen en het kanaal. Omdat het groepsrisico van het bedrijf nihil is, wordt het bedrijf niet nader beschouwd.

Radium Foam (Fort Willemweg 61)

Radium Foam is een bedrijf dat gespecialiseerd is in de vervaardiging van kunststofproducten. Het bedrijf heeft vier ammoniakkoelinstallaties van ieder 600 kg. Een ammoniakkoelinstallatie valt onder het Bevi wanneer deze groter is dan 1500 kg. Bij Radium Foam is dit niet het geval. Het bedrijf heeft daardoor geen $PR 10^{-6}$ -contour en groepsrisicoverantwoording is niet aan de orde. Het bedrijf is dus geen relevante risicobron en zal niet nader beschouwd worden.

Lemmens en Zn (Brusselseweg 524)

Lemmens en Zn bewerkt chroom en nikkel en beschikt over een vergunning voor het houden van een cyanidebad. Het bedrijf valt daarmee onder het Bevi. In 2009 is voor het bedrijf een QRA opgesteld. Uit deze QRA blijkt dat het bedrijf geen $PR 10^{-6}$ contour heeft. Plaatsgebonden risico vormt dus geen knelpunt. De $PR 10^{-8}$ -contour van het bedrijf valt niet buiten de perceelsgrens. Het bedrijf veroorzaakt daarom geen groepsrisico en is dus geen relevante risicobron.

LPG tankstation Q8 (Cabergerweg)

Op ongeveer 20 meter van het plangebied bevindt zich LPG tankstation Q8. Het bedrijf heeft een gelimiteerde doorzet LPG van 499 m³ per jaar. Het bedrijf heeft een invloedsgebied van 150 meter, gemeten vanaf het vulpunt en de ondergrondse tank.

Plaatsgebonden risico

Het bedrijf heeft een maximale PR 10^{-6} contour van 45 meter, gemeten vanaf het vulpunt. Hierbinnen bevinden zich geen kwetsbare objecten. Plaatsgebonden risico vormt dus geen belemmering.

Groepsrisico

Het invloedsgebied van het LPG-tankstation is 150 meter, gemeten vanaf het vulpunt en de ondergrondse tank. Het plangebied valt hierbinnen. Het groepsrisico is indicatief berekend met de LPG-tool. Hieruit blijkt dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. Hieruit blijkt dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. Omdat binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit genomen wordt is verantwoording van het groepsrisico verplicht.

LPG Tankstation Tinq (Brusselseweg)

In het plangebied bevindt zich LPG tankstation Tinq. Het bedrijf heeft een gelimiteerde doorzet LPG van 499 m³ per jaar.

Plaatsgebonden risico

Het bedrijf heeft een maximale PR 10^{-6} contour van 45 meter, gemeten vanaf het vulpunt. In de huidige situatie bevinden zich binnen de PR 10^{-6} contour geen kwetsbare objecten. In de regels van dit bestemmingsplan zijn kwetsbare objecten binnen deze PR 10^{-6} contour uitgesloten.

Groepsrisico

Het invloedsgebied van het LPG tankstation is 150 meter, gemeten vanaf het vulpunt en de ondergrondse tank. Het plangebied valt hierbinnen. Het groepsrisico is indicatief berekend met de LPG-tool. Hieruit blijkt dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. Omdat binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit genomen wordt is verantwoording van het groepsrisico verplicht.

LPG Tankstation Gulf (Cabergerweg 1)

In het plangebied bevindt zich LPG tankstation Gulf. Het bedrijf heeft een gelimiteerde doorzet LPG van 499 m³ per jaar.

Plaatsgebonden risico

Het bedrijf heeft een maximale PR 10^{-6} -contour van 45 meter, gemeten vanaf het vulpunt. In de huidige situatie bevinden zich binnen de PR 10^{-6} -contour geen kwetsbare objecten. In de regels van dit bestemmingsplan zijn kwetsbare objecten binnen deze PR 10^{-6} -contour uitgesloten.

Groepsrisico

Het invloedsgebied van het LPG-tankstation is 150 meter, gemeten vanaf het vulpunt en de ondergrondse tank. Het plangebied valt hierbinnen. Het groepsrisico is indicatief berekend met de LPG-tool in het kader van de ruimtelijke procedure van bestemmingsplan "Noorderbrug, e.o.". Uit deze berekeningen bleek dat het groepsrisico ongeveer 0,005 bij 20 dodelijke slachtoffers is. Het nieuwe bestemmingsplan staat binnen het invloedsgebied van dit LPG-tankstation groenvoorziening en enkele bestaande woningen toe. Omdat binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit genomen wordt is verantwoording van het groepsrisico formeel verplicht.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

In het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Maastricht is voor bepaalde situaties een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van het vaststellen van een bestemmingsplan, bedoeld in artikel 3.1, eerste tot en met derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Plangebied (resultaten onderzoek)

Het plangebied bevindt zich in het invloedsgebied van meerdere risicobronnen: de Brusselseweg, een hogedrukaardgastransportleiding en twee LPG-tankstations. Voor de verschillende risicobronnen gelden andere rampscenario's.

Rampscenario wegen

Over de weg in het plangebied worden verschillende soorten gevaarlijke stoffen vervoerd, zo blijkt uit tellingen. Hoewel deze tellingen gedateerd zijn, is het aannemelijk dat ook nu en in de toekomst over de wegen brandbare vloeistoffen, brandbare gassen en toxische stoffen worden vervoerd. Deze drie stoffen hebben allen een ander maatgevend rampscenario:

- brandbare vloeistoffen → plasbrand
- brandbaar gas → BLEVE (explosie van een tank brandbaar gas)
- (zeer) toxische stoffen → toxisch scenario

Rampscenario hogedrukaardgastransportleidingen

Bij een hogedrukaardgastransportleidingen kan een fakkelbrand ontstaan. Een fakkelbrand ontstaat wanneer door een externe beschadiging (bijvoorbeeld door graafwerkzaamheden) gas vrijkomt dat vervolgens ontsteekt. Wat volgt is een fakkelbrand die extreme hittestraling kan veroorzaken. Het invloedsgebied van de gasleiding wordt bepaald door druk en diameter van de leiding. In het geval van Bosscherveld Noord is dit maximaal 70 meter.

Rampscenario LPG-tankstations

Bij een LPG-tankstation ontstaat het maatgevend scenario wanneer een lossende LPG-tankauto door een externe brand dusdanig wordt aangestraft dat het gas in de tank begint te koken en de tank explodeert. Het gevolg is een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion). De effecten van een BLEVE binnen het invloedsgebied (150 meter) kunnen desastreus zijn.

Personendichtheden

Het plangebied bestaat in de huidige situatie voornamelijk uit buitengebied, bedrijventerrein en enkele bedrijfswoningen. In de nieuwe situatie blijft het plangebied bestemd voor voornamelijk bedrijventerrein, woningen en groenvoorzieningen. De wijzigingen betreffen de inpassing van het noordelijk deel van de nieuwe Bosscherlaan en noodzakelijke mitigerende groenmaatregelen. Qua personendichtheden blijft de huidige situatie ongewijzigd. Voor het bedrijventerrein is uitgegaan van een personendichtheid van 40 personen per hectare (conform "industriegebieden midden" uit de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico). Dit is aanzienlijk hoger dan het aantal personen dat zich in de feitelijke situatie in het plangebied bevindt. Dat komt doordat de bestemmingsplan capaciteit groter is.

Hoogte van het groepsrisico

Voor de weg, de hogedrukaardgastransportleiding en de LPG-tankstations zijn groepsrisicoberekeningen uitgevoerd. De groepsrisico's liggen alle ruim onder de oriëntatiewaarde.

Cumulatie en domino-effecten

Bij het uitvoeren van een groepsrisicoverantwoording dienen ook de cumulatie van de groepsrisico's van afzonderlijke risicobronnen en eventuele domino-effecten meegenomen te worden. Cumulatie is het optellen van afzonderlijk berekende groepsrisico's, van een domino-effect is sprake wanneer het falen van de ene risicobron leidt tot het falen van de ander. Beide aspecten zijn niet te kwantificeren en niet voorzien van een landelijk toetsingskader. Eventuele aanwezigheid van cumulatie of domino-effecten wordt daarom alleen kwalitatief meegenomen in de "totaalafweging" of desbetreffende ontwikkeling al dan niet verantwoord wordt geacht.

De cumulatie van groepsrisico van verschillende risicobronnen is niet te berekenen. Reden hiervoor is dat de groepsrisicoberekening-methodeken afhankelijk zijn van de aard van de risicobron en dus per bron verschillen. Dit maakt optellen van verschillende groepsrisico's onmogelijk. Het beschouwen van cumulatie is dus per definitie kwalitatief. De basis voor het beschouwen van cumulatie is gelegd in de Handreiking verantwoordingplicht groepsrisico. Hierin is gesteld dat beschouwen van cumulatie een vast onderdeel is van groepsrisicoverantwoording. In het rapport is het groepsrisico van de risicobronnen afzonderlijk beschouwd. Hierbij is gebleken dat het groepsrisico van de verschillende risicobronnen in alle gevallen lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Gezien de relatief lage afzonderlijke groepsrisico's van de risicobronnen zal daardoor ook de cumulatie relatief laag zijn. Dit gegeven is meegenomen in de totaalafweging van de groepsrisicoverantwoording.

Domino-effecten zijn niet aan de orde door de doorgaans relatief grote afstand tussen de verschillende risicobronnen. Daar waar dit in mindere mate het geval is (zoals de Brusselseweg die langs risicovolle inrichtingen loopt) geldt dat externe invloeden zijn verdisconteerd in de faalfrequentie van de installatie waar risicoberekeningen op gebaseerd zijn.

Voor een uitvoerige beschrijving van de verantwoording van het groepsrisico wordt verwezen naar de rapportage van Oranjewoud.

Eindconclusie verantwoording groepsrisico

Om de veiligheid in het plangebied te verbeteren heeft de gemeente afstanden aangehouden/in stand gehouden tussen risicobronnen en (beperkt) kwetsbare objecten. Het restrisico wordt door de gemeente Maastricht geaccepteerd. Gezien het beperkte risico van de aanwezige bronnen en de afwezigheid van zeer kwetsbare objecten en objecten met een bijzonder hoge personendichtheden worden verdere veiligheidsmaatregelen niet wenselijk geacht.

5.7 Luchtkwaliteit

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 betekende mate' (NIBM)
- Regeling 'Niet in betekende 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.

Niet in betekende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende 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.

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)

In navolging van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) heeft de gemeente Maastricht een aanvullend locatiebeleid voor luchtkwaliteit opgesteld. Hierin is vastgelegd dat ook (nieuwe) gevoelige functies langs drukke gemeentelijke wegen nader beschouwd dienen te worden. In voorliggend onderzoek is geen sprake van ligging langs of nabij Rijkswegen of provinciale wegen. Ook is geen sprake van de realisatie van nieuwe gevoelige functies. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en het gemeentelijk locatiebeleid zijn dus niet direct van toepassing. Wel is het gewenst om in het kader van een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit nabij gevoelige bestemmingen te beschouwen.

Onderzoek

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is door Goudappel Coffeng het “Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Bosscherveld Noord’ (rapportnr. MTT076/Kzj/0894, d.d. 14.01.2013, separate bijlage 6) uitgevoerd. Hierin is onderzocht wat de gevolgen van de planontwikkeling zijn voor de luchtkwaliteit in en rond het plangebied. Hierna zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek beschreven.

Plangebied

Uit het onderzoek wordt duidelijk dat met name langs het nieuwe Noorderbrugtracé (Viaductweg, Noorderbrug, Fort Willemweg, Fagotstraat, Nobellaan) de concentraties stikstofdioxide en fijn stof toenemen. Langs onder meer de Frontensingel, de Cabergerweg en de Statensingel neemt het aantal verkeersbewegingen, en daarmee ook de concentraties stikstofdioxide en fijn stof, af. Uit het onderzoek is gebleken dat in geen geval de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide, de jaargemiddelde norm voor fijn stof en de norm voor het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof worden overschreden. Omdat aangetoond is dat tijdig aan de concentraties voor PM₁₀ wordt voldaan, kan gesteld worden dat ook tijdig voldaan zal worden aan de normen voor PM_{2,5}. Gesteld kan worden dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van de plannen. Hierbij kan een beroep gedaan worden op artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer. Hierin is bepaald dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden indien een project niet leidt tot overschrijding van een grenswaarde.

5.8 Lichthinder

Duisternis is een steeds schaarser wordende kwaliteit in Nederland. Verlichting in een binnenstedelijk gebied is nodig voor de (sociale) veiligheid. Echter kost verlichting veel energie. Ook heeft kunstlicht in de nacht een versturende werking op mensen, dieren en planten. Gevolgen van deze verstoring kunnen onder meer zijn: ontregeling van biologische ritmes, desoriëntatie, verandering van de habitatkwaliteit en aantrekking door licht (met mogelijk fatale afloop voor vogels en insecten). Dat de natuur verstoord wordt door de onnatuurlijke aanwezigheid van licht is duidelijk, over de mate waarin en de gevolgen die dit heeft is echter nog betrekkelijk weinig bekend. Het is echter goed mogelijk om binnen een stedelijke omgeving anders met verlichting om te gaan dan in een landelijk gebied. Dit kan door onderscheid te maken tussen de verlichting binnen de verschillende gebiedstypen. Wanneer hier goed naar gekeken wordt zal blijken dat op sommige locaties in de stad de verlichting best een beetje minder kan. De ambitie is de huidige ‘donkere’ gebieden, ten minste zo donker te houden. Dit betekent op praktisch niveau terughoudend met verlichting van wegen, bedrijventerreinen e.d. Tevens het verkennen waar de verlichting ’s nachts uit kan of de lichtbronnen selectiever kunnen worden gericht. De aanwezigheid van licht draagt bij aan overzichtelijke verkeerssituaties. ‘Alle lichten uit’ is daarom geen oplossing. Wel is het mogelijk bewust om te gaan met verlichting in het verkeer, dat wil zeggen niet verlichten, tenzij dat noodzakelijk is gezien de verkeersveiligheid. In risicovolle weg situaties kan actieve markering een oplossing bieden. Indien verlichting toch noodzakelijk is, kan gekozen worden voor dimbare verlichting, goed afgestelde armaturen en andere technieken. Het onderwerp licht en donker is niet alleen verbonden met feitelijke veiligheid, maar ook met de beleving van veiligheid. Veel mensen voelen zich veiliger als er licht brandt. Het is niet bewezen dat het dan ook werkelijk veiliger is, maar veel mensen beleven het wel zo. Dat is een factor waar rekening mee gehouden dient te worden bij het nemen van beslissingen, en zeker ook bij de communicatie over genomen beslissingen.

Thematische beleidsprincipes:

- in de donkere gebieden alleen minimaal noodzakelijke toepassing van kunstlicht, dit vereist het selectief inzetten en 'richten' van kunstlicht.
- veel aandacht voor vermijden van onnodig kunstlicht bij ontwikkelingen in het buitengebied.
- behoud van het rustige karakter van de 'donkere' gebieden;
- het aanwijzen van aandachtsgebieden voor duisternis en stilte;
- alleen verlichten wanneer dit echt nodig is, toepassing van het 'Nee, tenzij' principe;
- indien er verlicht dient te worden, gebruik maken van nieuwe technieken zoals dimbare verlichting, dynamische verlichting en dergelijke;
- bij aanleg van nieuwe wegen , uitritten van bijvoorbeeld parkeergarages e.d. aandacht besteden aan aanstraling van woningen en andere lichtgevoelige objecten;
- bij plaatsen van verlichting bekijken van effecten van lichthinder op natuur.

Bij verlichting behorende bij nieuwe ontwikkelingen in dit plangebied wordt rekening gehouden met deze uitgangspunten.

5.9 Trillingshinder

Verschillende bronnen kunnen trillingen produceren die voor de mens hinder kunnen veroorzaken. Hierbij kan gedacht worden aan omstandigheden zoals zwaar wegverkeer, vliegverkeer, industriële activiteiten, grindwinning en scheepvaart. De sterkte van de trillingen kan variëren afhankelijk van diverse factoren. Bij verkeer hangt de sterkte af van de snelheid van het voertuig, de mate van oneffenheid van het wegdek, de massa van het voertuig en het dynamisch gedrag van het voertuig. In Nederland bestaat voor trillingen nog geen specifieke wetgeving. In de dagelijkse praktijk gebruikt men bij de beoordeling van trillingen de door de Stichting Bouwresearch opgestelde richtlijnen. In het voorliggende bestemmingsplan wordt in de uitwerking zo veel mogelijk rekening gehouden met het ruimtelijk scheiden van trillingsgevoelige bestemmingen ten opzichte van trillingsbronnen. Bij intensief gebruikte wegen, met name ook door zwaarder verkeer binnen het bestemmingsplan, wordt aandacht besteed aan de toe te passen wegdektypen en de aanleg daarvan. Onregelmatigheden in het wegdek wordt voorkomen en in met name smalle straten wordt aandacht besteed aan het loskoppelen van de fundering van de weg en de fundering van omliggende panden. Er is als gevolg van dit bestemmingsplan geen nieuwe trillingshinder te verwachten van de in de directe omgeving gelegen weg(en), spoorweg of inrichting(en). Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

5.10 Kabels, leidingen en overige belemmeringen

Kabels en leidingen

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 leidingen zich in het plangebied bevinden:

- twee hogedruk gasleidingen, waarvan een in twee delen (Gasunie) met een beschermingszone van 2 x 4 meter;
- drie hogedruk gasleidingen (ENEXIS) met een beschermingszone van 2 x 4 meter;
- enkele rioolpersleidingen (gemeente Maastricht) met een beschermingszone van 2 x 2,5 meter;
- enkele leidingen in beheer en onderhoud van het WBL met een beschermingszone van 2 x 2,5 meter.

Deze leidingen met de bijbehorende beschermingszones zijn op de verbeelding aangegeven en in de regels van een dubbelbestemming (ten behoeve van de beschermingszone en/of externe veiligheid) voorzien. Een toelichting hierop is gegeven in paragraaf 5.6 (Externe Veiligheid).

5.11 Ecologie

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu. De instrumenten die deze bescherming mogelijk maken zijn op Europees niveau vertaald in Natura 2000. De Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn zijn in Natura 2000 opgenomen. De Europese wetgevingen zijn in Nederland vertaald in de Flora- en faunawet voor de soortbescherming en in de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 voor de gebiedsbescherming. Door voorafgaand aan een ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten- en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort. De mogelijke effecten van ruimtelijke ingrepen zullen getoetst moeten worden aan natuurwet- en regelgeving. Het gaat in dit geval om beschermde natuurgebieden (Beschermd Natuurmonument/Natuurbeschermingswet 1998, Ecologische Hoofdstructuur en Provinciale Ontwikkelingszone Groen) en beschermde soorten en hun leefgebieden (Flora- en faunawet).

Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn twee onderzoeken uitgevoerd. Het betreft een onderzoek naar de effecten van de planontwikkeling op in de nabijheid van het plangebied gelegen Natura 2000-natuurgebieden en op het beschermd natuurmonument Hoge Fronten. Het tweede onderzoek is een natuurtoets voor het gehele plangebied. Beide onderzoeken komen hierna aan de orde.

NATURA 2000 en beschermd natuurmonument 'Hoge Fronten'

Door ARCADIS Nederland BV is de 'Notitie effecten op natuurgebieden BP Bosscherveld Noord' (rapportnr. B02043.000178.1100, d.d. 03.01.2013, separate bijlage 7 bij deze toelichting) uitgevoerd. Deze notitie geeft inzicht in de mogelijke effecten op de in de nabijheid gelegen Natura 2000-gebieden en het Beschermd Natuurmonument Hoge Fronten. Hierbij is met name gekeken naar de veranderingen in de verkeersstromen die verwacht worden en die mogelijk op voorhand (via externe werking) effecten zouden kunnen hebben op de in de nabijheid gelegen Natura 2000-gebieden en het Beschermd Natuurmonument Hoge Fronten. Dit geldt niet alleen voor de verkeersstromen binnen de ontwikkeling zelf, maar ook voor de verkeersstromen op het aangrenzende wegennet. Verandering van de verkeersstromen leidt mogelijk tot een verandering van verstoring in de omgeving.

Uitgangspunten onderzoek

Wanneer Natura 2000-gebieden binnen de verstoringszone liggen, zijn effecten op beschermde waarden mogelijk en dient een toetsing aan de vigerende wet- en regelgeving plaats te vinden. De ontwikkeling die voorzien is in het bestemmingsplan Bosscherveld Noord heeft een verkeersaantrekkende werking, maar zal daarnaast ook zorgen voor een verschuiving van verkeersstromen.

In de omgeving van het plangebied zijn verschillende Natura 2000-gebieden en het beschermde Natuurmonument 'Hoge Fronten' gelegen. De volgende Nederlandse Natura 2000-gebieden liggen in de omgeving (tussen haakjes de kortste afstand tot het plangebied):

- Grensmaas (± 500 meter);
- Sint Pietersberg & Jekerdal (± 2 km);
- Bemelerberg & Schiepersberg (± 4,4 km);
- Geuldal (± 4,5 km);
- Savelsbos (± 4,8 km);
- Bunder- en Elsloërbos (± 5,2 km).

Naast deze gebieden grenst de ontwikkeling aan het Beschermd Natuurmonument Hoge Fronten. Daarnaast zijn de volgende Vlaamse Natura 2000-gebieden in de directe omgeving gelegen (tussen haakjes de kortste afstand tot het plangebied):

- uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (± 2,2 km);
- overgang Kempen-Haspengouw (± 3,8 km);
- Mechelse heide en vallei van de Ziepbeek (± 5,3 km);
- Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten (± 5 km).

In de toetsing van bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' (ARCADIS, 2012) zijn de Natura 2000-gebieden Grensmaas, Sint Pietersberg en Jekerdal, Bemelerberg en Schiepersberg en Savelsbos en Geuldal behandeld. Uit de toetsing is naar voren gekomen dat op geen enkele wijze tot een effect op de kwaliteit of oppervlakte van de habitattypen in deze gebieden. Effecten op grotere afstand van het plangebied kunnen enkel samenhangen met de effecten van het verkeer (stikstofdepositie) en deze effecten verschillen dus niet van de ontwikkeling Bosscherveld Noord. Mogelijk dat de meer directe effecten op korte afstand wel verschillen, vanwege de andere ligging van het plangebied. Gezien de afstanden tot de Natura 2000-gebieden is gefocust op de gebieden die het dichtst bij de ontwikkeling liggen. Het gaat daarbij om de Natura 2000-gebieden Grensmaas, Sint Pietersberg en Jekerdal, Bemelerberg en Schiepersberg, Savelsbos en Geuldal. Met het oog op eventuele effecten van stikstofdepositie is hierbij een grens van 3 km gehanteerd. Gezien de ligging van het Geuldal (ten noordoosten, in de richting van de overheersende windrichting) is ook dit gebied meegenomen in de analyse. Hoewel het Savelsbos verder weg gelegen is dan de voorgenoemde 3 km (minimaal 4 km), is het gebied uit voorzorg toch meegenomen vanwege de voor stikstofdepositie gevoelige habitattypen. Als bij deze vijf gebieden geen effecten zijn, dan kan met zekerheid worden gesteld dat effecten in de andere gebieden uitgesloten zijn. Naast de effecten op de Natura 2000-gebieden worden uiteraard, voor zover aan de orde, ook mogelijke effecten op het Beschermd Natuurmonument Hoge Fronten meegenomen.

In de notitie is per Natura 2000-gebied aangegeven wat de kenmerken ervan zijn en welke instandhoudingsdoelstellingen gelden voor habitattypen en habitatrictlijnsoorten. Dat is ook gedaan voor het Beschermd natuurmonument Hoge Fronten. Vervolgens zijn de tijdelijke en permanente effecten (geluidverstoring, visuele verstoring, verlichtingsverstoring en vermesting en verzuring (stikstofdepositie)) beschouwd van de ontwikkelingen in het plangebied op deze natuurgebieden. Ook is gekeken naar cumulatie van effecten. Voor een uitvoerige beschrijving van de kenmerken, instandhoudingsdoelstellingen en verstoringen van deze natuurgebieden als gevolg van de voorliggende planontwikkeling wordt verwezen naar de notitie.

Resultaten onderzoek

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkelingen op geen enkele wijze leiden tot een effect op de kwaliteit of oppervlakte van de habitattypen in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. De natuurlijke kenmerken worden op geen enkele wijze aangetast. Daarmee zijn significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden uitgesloten. Dit geldt logischerwijs ook voor de verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Voor het direct aan de ontwikkeling grenzende Beschermd Natuurmonument Hoge Fronten is aantasting van de wezenlijke kenmerken van het gebied uitgesloten en daarmee zijn significant negatieve effecten uitgesloten.

Natuurtoets

Door ARCADIS Nederland BV is de 'Natuurtoets Bestemmingsplan Bosscherveld Noord' (rapportnr. B02043.000178.1000, d.d. 03.01.2013, separate bijlage 8 bij deze toelichting) uitgevoerd. In deze natuurtoets zijn alleen de ruimtelijke ontwikkelingen en ingrepen – en niet zozeer de bestemmingsplanwijzigingen – getoetst aan de Flora- en faunawet, Ecologische hoofdstructuur en Provinciale Ontwikkelingszone Groen. Daarbij is aangegeven welke randvoorwaarden (lees: mitigatie- en compensatiemaatregelen) moeten worden gesteld aan het bestemmingsplan Bosscherveld Noord om te komen tot een vergunbare situatie in het kader van natuurwet- en regelgeving.

Werkwijze

De volgende effecten kunnen optreden in relatie tot de aanwezige beschermde soorten: onopzettelijk doden, verstoring door licht en geluid, versnippering van leefgebied, verlies van leefgebied en verlies van vaste rust- en verblijfplaatsen. In het onderzoek zijn de effecten van het in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakt ontwikkelingen in hoofdlijnen beschreven en getoetst aan de Flora- en faunawet. Daarbij is tevens aangegeven welke maatregelen mogelijk en noodzakelijk zijn om effecten te voorkomen of te mitigeren. De mitigatiemaatregelen zijn in lijn met de Gedragscode Flora- en faunawet van Bouwend Nederland en de relevante Soortenstandaarden. Voor een uitvoerige beschrijving van de activiteiten en de gevolgen daarvan voor flora en fauna wordt verwezen naar het rapport.

Verder wordt opgemerkt dat met de realisatie van het groenblauwe raamwerk (zoals eerder in hoofdstuk 4 van deze toelichting beschreven) het leefgebied van beschermde diersoorten kan worden behouden. Voor dit doel

zijn de verschillende onderdelen van het raamwerk gekoppeld aan concrete plannen en projecten in het Belvédère-gebied. In paragraaf 5.3 van het onderzoek zijn de mitigatiemaatregelen weergegeven die gerealiseerd worden in het kader van de realisatie van Bosscherlaan-Noord en de herontwikkeling van bedrijventerrein Bosscherveld Noord.

Resultaten

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de ruimtelijke ingrepen die in het kader van dit bestemmingsplan zullen plaatsvinden met een overwegend positief effect op bestaande natuurwaarden (beschermd planten en dieren). Het gaat hier om de ontwikkeling van het groenblauwe raamwerk. Om een koppeling mogelijk te maken met de Flora- en faunawet is aangegeven om welke verbodsbepalingen het gaat en of het om een tijdelijk (T) of permanent (P) effect gaat (*bron: onderzoek ARCADIS*):

Ruimtelijke ingreep	Deelgebied(en)	Onopzettelijk doden	Verstoring licht en geluid	Versnippering	Verlies leefgebied	Verlies verblijfplaatsen
Realisatie faunavoorzieningen nieuwbouw	Voormalige leemgroeve, Rondeel					P
Aanleg EVZ Fort Willem – Steilrandpark	Rondeel			P	P	
Ontwikkelen bloemrijk grasland en hagen op Belvédère-berg	Belvédère-berg				P	
Aanleg faunapassages	Steilrand Noord / Belvédère-berg			P		
Bosaanplant met mantel en zoom	Versterken noordelijke deel steilrand nabij leemgroeve				P	
Uitbreiden groen Frontenpark	Lage Fronten (zuidelijke deel)	T	T		P	

Rood = negatief effect; geel = mogelijk negatief effect; groen = positief effect; lichtblauw = geen effect

P = permanent effect; T = tijdelijk effect

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de overige ruimtelijke ingrepen die in het plangebied van Bosscherveld Noord zullen plaatsvinden in het kader van onderhavig bestemmingsplan, de betreffende deelgebieden en de mogelijke effecten op natuurwaarden. Om een koppeling mogelijk te maken met de Flora- en faunawet is aangegeven om welke verbodsbepalingen het gaat en of het om een tijdelijk (T) of permanent (P) effect gaat. Het gaat hier om ‘rode en grijze ontwikkelingen’ (aanleg infrastructuur en industriële bebouwing) die zullen leiden tot aantasting van bestaande natuurwaarden (*bron: onderzoek ARCADIS*):

Ruimtelijke ingreep	Deelgebied(en)	Onopzettelijk doden	Verstoring licht en geluid	Versnippering	Verlies leefgebied	Verlies verblijfplaatsen
Verwijderen bosopslag / begroeiing tracé Bosscherlaan	Steilrand noord-groeve, Belvédère-berg (voet)	T	T		P	P
Slopen gebouwen tracé Bosscherlaan	Industrie overig	T	T			P
Aanleg Bosscherlaan (noordelijk deel)	Industrie overig, steilrand noord-groeve, Belvédère-berg (voet)	T	P	P		P
Aanleg zonnepark	Belvédère-berg		T		(P)	
Realisatie biomassacentrale	Industrie overig		T			
Verwijderen bos(opslag)/ begroeiing indien ontwikkeling bedrijven doorgaat	Steilrand noord-Groeven, ten noorden en zuiden van Rondeel	T	T		P	P
Realisatie bedrijventerrein	Steilrand noord-Groeven, ten noorden en zuiden van Rondeel		T			
Bodemsanering (nader te bepalen)	Alle 'nieuwe' bestemmingen groen en agrarisch binnen het bestemmingsplan	T	T		T/P	T/P

Rood = negatief effect; geel = mogelijk negatief effect; groen = positief effect; lichtblauw = geen effect

P = permanent effect; T = tijdelijk effect

Ook het al of niet saneren van vervuilde terreindelen kan tijdelijk leiden tot verlies van leefgebied van beschermde diersoorten. Het bodemonderzoek schrijft op dit moment voor dat alle 'nieuwe' bestemming groen en agrarisch met een halve meter teelaarde worden afgedekt om toxicologische effecten (humaan en/of ecologisch) te vermijden. In dit kader dient echter nog een aparte afweging te worden gemaakt tussen ecologische en humane risico's en (tijdelijk) verlies van beschermde natuurwaarden. Deze afweging dient gemaakt te worden in het kader van uitwerkings- of wijzigingsplannen. Gelet op het premature karakter van deze ruimtelijke ingreep en de specifieke aard van de afweging in het kader van Wet bodembescherming, is de toetsing aan natuurwet- en regelgeving hier dan ook buiten beschouwing gelaten.

Binnen de effectbeoordeling in het kader van natuurwet- en regelgeving wordt er van uit gegaan dat het toekomstig waterhuishoudkundig systeem binnen het Belvédère-gebied niet leidt tot inundatie van de oeverzone van de Lage Fronten, al of niet incidenteel van karakter. Indien dit wel het geval is zal een separate toetsing en afweging gemaakt moeten worden in het kader van Flora- en faunawet rekening houden met de aanwezigheid van zwaar beschermde diersoorten (muurhagedis, hazelworm) in dit gebied. De mogelijke aanleg van waterbuffers in het Steilrandpark is geen knelpunt onder voorwaarde dat het een ecologisch profiel en inrichting krijgt en landschappelijk wordt ingepast. Het kan zelfs positief uitwerken als daarmee de toegankelijkheid van kwetsbare terreindelen voor recreanten wordt beperkt.

Effecten op EHS

Binnen het plangebied van Bosscherveld Noord liggen geen natuurgebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Er vindt daarom geen directe aantasting plaats van de Ecologische hoofdstructuur (EHS). Voor de EHS geldt verder dat mogelijke effecten als gevolg van externe werking niet van toepassing zijn conform Spelregels EHS (LNV/VROM, 2007).

Effecten op POG

De goederenspoorlijn Maastricht-Lanaken en een deel van het spooreplacement zijn aangewezen als Provinciale ontwikkelingszone groen (POG) en heeft tevens de aanduiding van ecologische verbindingzone (EVZ). Er is geen sprake van aantasting van de POG indien binnen dit deel van de groenbestemming de huidige ecologische functie behouden blijft, namelijk:

- de aanwezigheid van waardevolle natuurdoeltypen (glanshaverhooiland, droge ruigte en doornstruweel) conform het Handboek streefbeelden voor natuur en water in Limburg (provincie Limburg, 2002);

- de ecologische verbinding via de spoorlijn Lanaken-Maastricht richting de Hoge Fronten en Lage Fronten voor reptielen, dagvlinders, vleermuizen en kleine grondgebonden zoogdieren

Op de verbeelding en in de regels van dit bestemmingsplan Bosscherveld Noord is deze ecologische functie door middel van randvoorwaardelijke bepalingen en functieaanduidingen 'ecologische verbindingszone (evz)' en 'specifieke vorm van natuur-leefgebied (sn-lg)' binnen de bestemming Groen, Verkeer-Railverkeer en Water geborgd. Bij de aanleg van het Frontenpark zal expliciet rekening moeten worden gehouden met de functie van POG door het schrale bloemrijke karakter te behouden en de ecologische verbinding tussen Lage en Hoge fronten te versterken. Daarmee wordt concreet invulling gegeven aan de realisatie van het groenblauwe raamwerk Belvédère. In het hoofdstuk mitigatie en compensatie van het onderzoek is dit nader gespecificeerd.

De bestemming bedrijventerrein (Groeve Klinkers) ten noorden van de spoorlijn is in overeenstemming gebracht met de POG-begrenzing, door een ruimere begrenzing van de groen- en agrarische bestemming. Het deel van steenfabriek Klinkers dat in de huidige situatie wordt gebruikt voor de opslag van klei – en waar zich geen natuurwaarden hebben ontwikkeld door het intensieve gebruik – is als bedrijf bestemd met de aanduiding 'kleiopslag'. Deze bestemming gaat niet ten koste van de huidige en/of toekomstige robuustheid en functionaliteit van de POG en ecologische verbindingszone. Er blijft namelijk langs de spoorlijn en langs de Zuid- Willemsvaart een groene zone behouden.

Toets aan Flora- en faunawet

Op basis van de analyse van de effecten van de beoogde activiteiten in het plangebied en de effecten op EHS en POG is getoetst aan de Flora- en faunawet. Per genoemd verstoringseffect (onopzettelijk doden, verstoring door licht en geluid, versnippering van leefgebied, verlies van leefgebied en verlies van vaste rust- en verblijfplaatsen zijn in het rapport) zijn in het rapport soortenlijsten opgenomen die hier gevolgen van ondervinden en is aangegeven op welke plekken dit het geval zal zijn. De belangrijkste soorten die negatieve gevolgen (kunnen) ondervinden zijn vleermuizen, hazelworm, rugstreeppad en das.

In het rapport zijn vervolgens alle mitigerende maatregelen opgenoemd die moeten worden genomen om te voldoen aan de Flora- en faunawet. Een groot deel daarvan (faunapassages, hop-over, brede zones met ecologische functies, groeiplaatsen voor beschermde planten/leefgebieden voor beschermde fauna) zijn rechtstreeks of via wijzigings- of uitwerkingsregels overgenomen in het bestemmingsplan (zie ook beschrijving in paragraaf 4.4 van deze toelichting). Voor een opsomming van alle mitigerende maatregelen wordt verwezen naar het rapport.

Eindconclusie

Op basis van het huidige inzicht in de ingreep-effect relatie met betrekking tot beschermde flora en fauna en de garantie dat mitigerende maatregelen tijdig (voorafgaand aan de ingreep) en conform een ecologisch draaiboek worden uitgevoerd, kunnen negatieve effecten op beschermde flora en fauna afdoende worden gemitigeerd. Daarmee bestaat op dit moment niet de noodzaak om een ontheffing aan te vragen in het kader van Flora- en faunawet. Om de mitigatiemaatregelen juridisch te verankeren kan het echter wel wenselijk zijn om desondanks een ontheffing of een positieve beschikking (formele afwijzing waaruit wordt geconcludeerd dat overtredingen afdoende worden gemitigeerd) aan te vragen bij het bevoegd gezag.

Er wordt van uitgegaan dat de oude steenfabriek ten zuiden van de Belvédèreberg niet gesloopt wordt. Indien dat toch het geval is, zal nader onderzoek uitgevoerd moeten worden naar de mogelijke functie als verblijfplaats voor vleermuizen conform de richtlijnen van het Vleermuisprotocol.

Al met al wordt geconcludeerd dat de benodigde - en voorgeschreven - mitigatie om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen planologisch en juridisch afdoende is geborgd binnen het bestemmingsplan. Daarmee staat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Voor dit doel zal de gemeente een operationeel mitigatieplan uitwerken in samenhang met het stedenbouwkundige – en civieltechnische plan (realisatie bedrijventerrein, infrastructuur en groen). Met deze uitwerking wordt voldaan aan de wettelijke bepalingen van de Flora- en faunawet en kan desgewenst een ontheffing worden aangevraagd.

Hoofdstuk 6 Het bestemmingsplan

6.1 Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVBP 2008, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het nieuwe Bro als verplichte opbouw is opgenomen. Deze landelijke standaard is verwerkt in het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Daarnaast is aangesloten op de bepalingen in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de in deze wet gebedigde terminologie (afwijkingsregels, omgevingsvergunningen). Het bestemmingsplan Bosscherveld Noord bestaat formeel uit een verbeelding en regels. Deze gaan vergezeld van een toelichting waarin het plan en de daaraan ten grondslag liggende beleidsmatige afwegingen zijn verwoord. De indeling van de regels is hierna beknopt aangegeven.

6.2 Opzet van de regels

6.2.1 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.

6.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (art. 3 t/m 19)

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde 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 het navolgende wordt kort uiteengezet welke bestemmingen zijn opgenomen en worden specifieke elementen daarin toegelicht.

Artikel 3: enkelbestemming Agrarisch met waarden

Bestemming is gegeven aan gronden die thans agrarisch in gebruik zijn en dit in de komende planperiode ook zullen blijven. Deze gebieden waren in het Uitbreidingsplan in Hoofdzaken al grotendeels bestemd tot 'landelijke bebouwing' (een vorm van agrarisch gebruik). De gronden die in de afgelopen decennia zijn bebouwd, hebben thans andere bestemmingen gekregen. De niet bebouwde delen zijn, rekening houdend met de daaraan toebedachte functies, ofwel bestemd tot 'Groen' ofwel tot 'Agrarisch met waarden'. Binnen deze bestemming mag geen bebouwing plaatsvinden anders dan bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Er is voorts een vergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van activiteiten in de bodem.

Artikel 4: enkelbestemming Bedrijf

Deze bestemming is gegeven aan een aantal solitaire bedrijven (dat wil zeggen: niet gelegen op een bedrijventerrein) dat in het plangebied is gevestigd, namelijk een steenfabriek (met bijbehorende kleiopslag), een aardappelhandel, een kwekerij, een agrarisch tuincentrum en een motorbrandstofverkooppunt. Op het terrein van de steenfabriek is daarnaast nog een handboogschietvereniging gelegen, die middels een aanduiding (specifieke vorm van sport-handboogschietvereniging (ss-hv)) is geregeld binnen deze bedrijfsbestemming. Ook is het aanwezige gasontvangststation aangeduid middels de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-

gasontvangststation (sb-go)'. De bedrijfsactiviteiten van de steenfabriek vallen onder milieucategorie 4.1. Bij bedrijfsbeëindiging mag het bedrijf alleen worden voortgezet conform deze specifieke aanduiding (steenfabriek) dan wel mogen er bedrijfsactiviteiten in de milieucategorieën 1 tot en met 3.1 worden uitgeoefend (conform de als bijlage bij de regels gevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten), mits het geen risicovolle inrichting betreft en het nieuwe bedrijf past binnen de bestaande geluidzone van industrieterrein Bosscherveld. Hiermee worden de bestaande rechten van het bedrijf gerespecteerd.

Daar waar bedrijfswoningen zijn gelegen zijn deze middels een aanduiding op de verbeelding aangegeven. In de regels zijn deze voorzien van een aparte juridische regeling (afwijkend van de regeling voor bebouwing met bedrijfsgebouwen). Er is voorts een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de aanduiding 'steenfabriek' van de verbeelding te halen. Ook is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om bedrijfsactiviteiten die niet genoemd zijn in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen zijn, mogelijk te maken.

Artikel 5: enkelbestemming Bedrijventerrein

Deze bestemming vormt de hoofdbestemming in dit plangebied, dat hoofdzakelijk als bedrijventerrein in gebruik is. Binnen deze bestemming is een groot aantal bedrijven in meerdere milieucategorieën gelegen. Bij de juridische regeling is uitgegaan van een conserverende bestemming, waarbij de bestaande bedrijfsactiviteiten maatgevend zijn geweest. Ook de bestaande ontgassingsinstallatie behorende bij de Belvédèreberg is opgenomen binnen deze bestemming ('specifieke vorm van bedrijf-ontgassingsinstallatie (sb-oi)').

Inwaartse zonering milieu (idem bij bestemming Bedrijf)

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn vier bedrijvencategorieën opgenomen: bedrijven tot en met milieucategorie 4.2, bedrijven tot en met milieucategorie 4.1, bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 en bedrijven tot en met milieucategorie 3.1. Daarbij is zoveel mogelijk inwaartse zonering toegepast, waarbij de bedrijven in de zwaarste milieucategorieën op de minst gevoelige plekken worden gesitueerd. In de bestaande situatie is, door de milieuwet- en regelgeving, al overwegend sprake van een inwaartse zonering; bij vestiging van bedrijven wordt altijd getoetst aan milieuwet- en regelgeving, waardoor het aantal 'conflictsituaties' in de huidige situatie al zeer beperkt is. Niet op alle plekken past ieder (bestaand) bedrijf binnen de categorisering van de toegepaste inwaartse zonering. In twee gevallen, waarbij een visverwerkingsbedrijf en een recyclingbedrijf (beide categorie 4.2) zijn gelegen in een gebied waar maximaal bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 3.2 toelaatbaar zijn, is de bedrijfsactiviteit middels een aanduiding opgenomen op verbeelding en in de regels. Om de rechten van deze bedrijven te zekeren, is op deze wijze een positieve bestemming gegeven. Bij bedrijfsbeëindiging kunnen de bedrijfsactiviteiten van deze bedrijven alleen worden voortgezet conform de gegeven aanduiding; indien een andere bedrijfsactiviteit worden uitgeoefend dient deze wel te passen binnen de milieucategorie 3.2. In dat geval wordt de afwijkende situatie ten opzichte van de toegestane milieucategorieën teniet gedaan en zijn in die situatie alleen nog bedrijven aanwezig die passen binnen de op deze plek beoogde milieucategorie. Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om bedrijfsactiviteiten die niet genoemd zijn in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen zijn, mogelijk te maken.

Inwaartse zonering geluid (idem bij bestemming Bedrijf)

Op de verbeelding en in de regels van deze bestemming is bij de bestemmingsomschrijving van de bestemming een geluidklasse-indeling opgenomen op basis van het gemeentelijke zonebeheerplan. Daarbij zijn in dit plan zes geluidklassen onderscheiden met een bijbehorende geluidbelasting, uitgedrukt in dB(A)/m². Of een nieuw bedrijf zich ergens op het industrieterrein kan vestigen hangt mede af van de geluidklasse; deze wordt bepaald op basis van een geluidklassetabel, die als bijlage 4 bij de regels is toegevoegd.

Verplaatsers

Vanwege de aanleg van het noordelijk deel van de Bosscherlaan zal een aantal bedrijven moeten worden verplaatst naar een andere locatie. De gemeente heeft hiervoor een locatie aan de zuidwestzijde van het plangebied gereserveerd (Rondeel). Mochten bedrijven niet passen binnen de opgenomen milieucategorieën, dan zal elders op het bedrijventerrein een locatie worden gezocht.

Tussengebied Belvédèreberg-Brusselseweg-Sandersweg

Tussen de Belvédèreberg, de bedrijven aan de Brusselseweg en de bedrijven aan de Sandersweg is ruimte gereserveerd voor groen en bedrijven tot en met milieucategorie 3.2. De oppervlakte voor bedrijven, die op basis

van het vigerende bestemmingsplan reeds beschikbaar is, is daarbij afgestemd op de noodzakelijke ruimte voor de bestemming 'Groen' op deze plek. Binnen deze bestemming 'Groen' is de aanleg en versteviging van ecologische verbindingzones, leefgebieden voor beschermde fauna en groeiplaatsen voor beschermde plantensoorten mogelijk gemaakt. Het is van groot belang voor de versterking van het ecologisch raamwerk van Belvédère dat deze groene functies met voldoende omvang en kwaliteit worden gerealiseerd.

Biomassacentrale

De vergunde biomassacentrale op het terrein van recyclingbedrijf Bowie is eveneens geregeld in dit plan in de vorm van een specifieke aanduiding. De bouwhoogte is op de verbeelding weergegeven; de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals rookgasafvoerinstallaties, is in de regels vastgelegd. Voor deze biomassacentrale is een separate ruimtelijke procedure gevolgd.

Artikel 6: enkelbestemming Detailhandel

Deze bestemming is gelegd op de enige detailhandelsfunctie in het plangebied, de bloemenzaak aan de Brusselseweg. Binnen deze bestemming is detailhandel mogelijk in combinatie met de (bestaande) bedrijfswoning.

Artikel 7: enkelbestemming Groen

Deze bestemming is toegekend aan voornamelijk openbare groenvoorzieningen. Vanwege de importantie van de groenstructuur in Belvédère is deze bestemming op grote delen van het plangebied gelegd. Binnen deze bestemming zijn, naast de gebruikelijke groene functies, de aanduidingen 'specifieke vorm van natuur-leefgebied (sn-lg)' en 'ecologische verbindingzones (evz)' opgenomen. Deze functieaanduidingen zijn van belang om de natuurlijke en ecologische kwaliteit van het gebied te waarborgen. De aanduidingen zijn bedoeld voor de instandhouding en ontwikkeling van leefgebied voor beschermde flora en fauna, respectievelijk voor de aanleg van ecologische verbindingzones. Naast deze functies is nog een afwijkende functie binnen deze bestemming opgenomen: de aan te leggen zonnecellencentrale ('specifieke vorm van bedrijf-zonnecellencentrale (sb-zc)') Voor de zonnecellencentrale is een aparte ruimtelijke procedure opgestart.

Artikel 8: enkelbestemming Maatschappelijk

Deze bestemming is gelegd op de enige maatschappelijke functie in het plangebied: de Pinkstergemeente aan de Brusselseweg. Deze is positief bestemd, waarbij alle bestaande bebouwing is meegenomen. De bestaande maatschappelijke functie is uitwisselbaar met andere maatschappelijke functies; wat onder 'maatschappelijke functies' verstaan wordt is opgenomen in de begripsbepalingen.

Artikel 9: enkelbestemming Verkeer

Deze bestemming is gelegd op de doorgaande wegen in het plangebied. In dit plan betekent dit op de reeds bekende en definitieve delen van de aan te leggen Bosscherlaan (ter hoogte van de Brusselseweg en het zuidelijke deel van de aan te leggen Bosscherlaan) en op de Brusselseweg. Binnen deze bestemming zijn masten en portalen voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mogelijk, alsmede lichtmasten en kunstobjecten. Binnen het bestemmingsvlak zijn de aanduidingen 'brug (br)', 'spoorweg (sp)' en 'water (wa)' opgenomen op plaatsen waar deze functies de verkeersbestemming kruisen. Daarnaast is het enige Rijksmonument dat in dit plangebied gelegen is, aangeduid met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-rijksmonument [sba-rm]'. Deze aanduiding heeft alleen een signaalfunctie; de bescherming van Rijksmonumenten is geregeld in de Monumentenwet.

Een opvallende aanduiding binnen deze bestemming is de aanduiding 'specifieke vorm van natuur-faunapassage (sn-fp)'. Op drie plekken in het plangebied (Brusselseweg ter hoogte van de spoorwegviaduct en ter hoogte van de kruising met de Zouw en ter hoogte van de aansluiting tussen Bosscherlaan en Brusselseweg) zijn of worden faunapassages aangelegd ter vervolmaking van ecologische verbindingzones in het plangebied.

Artikel 10: enkelbestemming Verkeer-Railverkeer

Deze bestemming is gelegd op de goederenspoorlijn die door het plangebied loopt. Het aanwezige viaduct (nabij de Zuid-Willemsvaart) is van de aanduidingen 'brug (br)' en 'verkeer (v)' voorzien. Ook zijn op beperkte delen van deze bestemming de (groene) functieaanduidingen 'specifieke vorm van natuur-leefgebied (sn-lg)' en 'ecologische verbindingzone (evz)' opgenomen.

Artikel 11: enkelbestemming Verkeer-Verblijfsgebied

Deze bestemming is gelegd op de overige wegen in het plangebied, die geen doorgaande hoofdfunctie vervullen maar meer een verblijfsfunctie hebben. Het betreft de Oude Heirbaan en de Sandersweg.

Artikel 12: enkelbestemming Water

De watergang Zouw, die zich aan de noordzijde van het plangebied bevindt, is bestemd tot 'Water'. Deze hele bestemming is voorzien van de (groene) functieaanduidingen 'specifieke vorm van natuur-leefgebied (sn-lg)' en 'ecologische verbindingszone (evz)', daar de Zouw een belangrijke functie hierin vervult.

Artikel 13: enkelbestemming Wonen

Deze bestemming is toegewezen aan alle reguliere woonfuncties in het plangebied. Deze bestemming is de standaardregeling voor alle woonbestemmingen in de Maastrichtse actualiseringsplannen. Aan huis gebonden beroepen zijn rechtstreeks toegestaan tot een bepaalde maat, consumentverzorgende ambachtelijke bedrijvigheid alleen via een afwijking bij omgevingsvergunning. Ook een guesthouse is rechtstreeks toegestaan tot een bepaalde omvang. Woningsplitsing is niet rechtstreeks mogelijk. Kamerverhuur is wel rechtstreeks mogelijk, mits de verhuurder ter plaatse het hoofdverblijf heeft en niet meer dan twee kamers als zodanig worden benut. Er zijn voorts afwijkingsmogelijkheden (onder voorwaarden) opgenomen voor mantelzorg, parkeren voor de voorgevel, woningsplitsing en aanvullende mogelijkheden voor kamerverhuur.

Artikel 14: dubbelbestemming Leiding - Gas

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

Artikel 15: dubbelbestemming Leiding - Riool

Deze dubbelbestemming regelt de beschermingszone voor de in het plangebied voorkomende rioolpersleidingen. 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 Waarde - Maastrichts Erfgoed

De voor de dubbelbestemming Waarde-Maastrichts Erfgoed aangegeven gronden zijn bestemd voor de bescherming van het op die gronden aanwezige cultureel erfgoed. Iedere vorm van cultureel erfgoed (archeologie, kenmerkende of dominante bouwwerken, gemeentelijke monumenten, waardevolle groenelementen et cetera) is van een aparte regeling voorzien.

Artikel 17: dubbelbestemming Waterstaat – Beschermingszone waterkering

Deze dubbelbestemming dient mede 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 18: 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.

Artikel 19: dubbelbestemming Water-Waterlopen

Deze dubbelbestemming regelt de bescherming (ten behoeve van aanleg, onderhoud en instandhouding) van de oevers van de waterloop (Zouw).

6.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 20 t/m 28)

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):

- artikel 20: anti-dubbeltelbepaling (standaard uit het Bro);

- artikel 20: algemene bouwregels: hier zijn bepalingen omtrent ondergronds bouwen opgenomen alsmede voor antenne- en zendmasten;
- artikel 21: algemene gebruiksregels; in dit artikel zijn bepalingen omtrent strijdig gebruik en de toepassing van de parkeernormen van de gemeente Maastricht opgenomen.
- artikel 22: algemene aanduidingsregels; hierin zijn alle gebiedsaanduidingen opgenomen die in het plan voorkomen:
 - geluidzone-industrie: hierin zijn regels opgenomen ter voorkoming van het oprichten van geluidgevoelige functies binnen de geluidcontour van de papierfabriek Sappi (deze is gelegen buiten het plangebied, maar reikt tot in het voorliggende plangebied). De contour is aangegeven op de verbeelding. Onderdeel van de regeling is een wijzigingsbevoegdheid voor het aanpassen van deze contour;
 - milieuzone-geurzone: deze aanduidingsregel verwijst naar de op de verbeelding aangegeven geurzone van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (Rwzi). In dit artikel is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de geurzone te verkleinen dan wel op te heffen na bedrijfsbeëindiging of veranderende bedrijfsvoering;
 - milieuzone-gezoneerd bedrijventerrein: deze zone geeft de begrenzing aan van het gezoneerd bedrijventerrein Bosscherveld; hierbinnen dienen geluidzoneringsplichtige bedrijven een plek te krijgen. De regeling bevat ook een wijzigingsbevoegdheid voor het aanpassen van deze milieuzone.
 - veiligheidszone externe veiligheid: deze zone is opgenomen ten behoeve van de 50 meter zone (de 100% lethaliteitsgrens) aan weerszijden van de gasleiding die van noord naar zuid door het plangebied loopt. Deze grens is niet opgenomen als gevolg van wettelijke bepalingen, maar de gemeente Maastricht wenst in deze zone geen kwetsbare objecten te positioneren. De verantwoordingsplicht binnen deze zone is zwaar. Bij de inrichting van het gebied mogen hier derhalve geen nieuwe kwetsbare functies worden gerealiseerd.
 - Veiligheidszone - lpg: op de gronden gelegen ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - lpg' (deze komt op twee plekken in het plangebied voor) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen worden gesitueerd;
 - vrijwaringszone - spoor: deze zone is gebaseerd op de bepalingen in de Spoorwegwet. Binnen de op de verbeelding aangegeven zone (van 11 meter vanaf hart spoorlijn) mag geen bebouwing plaatsvinden;
 - vrijwaringszone - vaarweg: deze zone is opgenomen vanwege het in stand houden van zicht vanaf de vaarweg voor het scheepvaartverkeer;
- artikel 24: algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald waarvoor Burgemeester en Wethouders middels een omgevingsvergunning kunnen afwijken van het plan;
- artikel 25: algemene wijzigingsregels: hierin wordt bepaald onder welke voorwaarden Burgemeester en wethouders bevoegd zijn het plan te wijzigen; het betreft hier beperkte wijzigingen in algemene zin; specifieke wijzigingsbevoegdheden die van toepassing zijn op bepaalde bestemmingen zijn, waar nodig, de bestemmingsregels opgenomen;
- artikel 26: algemene procedureregels: hierin wordt geregeld welke procedure moet worden gevolgd in geval van toepassing van afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden en nadere eisen;

- artikel 27: voorrangsregeling dubbelbestemmingen: hierin wordt de volgorde aangehouden van de dubbelbestemmingen die geldt indien er meer dan één dubbelbestemming op een bepaald deel van het grondgebied is gelegen;
- artikel 28 overige regels, hierin zijn verwijzingen opgenomen naar andere wettelijke regelingen.

6.2.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels (art. 29 en 30)

In het overgangsrecht 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 wordt aangegeven onder welke naam de regels kunnen worden aangehaald.

6.3 Crisis- en Herstelwet

Sinds 31 maart 2010 is de Crisis- en Herstelwet van kracht. Het project Belvédère is opgenomen in bijlage 2 van artikel 1.1 (eerste lid en tweede lid) van de Crisis- en Herstelwet en valt daarom volledig onder het regime van deze wet. Omdat dit bestemmingsplan een integraal onderdeel uitmaakt van de Belvédère, valt ook dit bestemmingsplan onder de werking van de nieuwe wet. Overigens valt dit bestemmingsplan ook onder de Crisis- en Herstelwet omdat het hier een ontwikkeling betreft van de herstructurering van een werkgebied en de verwezenlijking van werken ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen (bijlage 1 behorende bij art 1.1 eerste lid).

Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid

Met de subsidies van Rijk en provincie, aangevuld met de gemeentelijke bijdrage, is het bedrag van € 125 miljoen als dekking van de geraamde kosten beschikbaar. Deze raming kan naar de stand van het planproces van dit moment niet anders zijn dan globaal van karakter en bevat nog tal van bandbreedtes en onzekerheden. De verwachte spanning op het beschikbare budget van € 125 miljoen neemt wel fors toe. De gehele aanpak infrastructuur Noorderbrug met als onderdeel daarvan de Bosscherlaan-Noord waarin het bestemmingsplan Bosscherveld Noord voorziet maakt financieel gezien deel uit van de grondexploitatie Belvédère. Deze grondexploitatie wordt momenteel herijkt. Deze herijking vindt gelijktijdig plaats met de vaststelling van het bestemmingsplan Bosscherveld Noord. Maatregelen ter sturing op de grondexploitatie zowel aan de uitgaven- als aan de inkomstenkant zijn in voorbereiding. Concreet betekent dit dat de Bosscherlaan-Noord wordt gerealiseerd c.q. dat daarmee ook het bestemmingsplan Bosscherveld Noord economisch uitvoerbaar is.

Geen exploitatieplan

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

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

Het aanleggen van de Bosscherlaan-Noord is geen bouwplan in de zin van bovenstaande artikel. Voor wat betreft de bestemmingen die wel bouwplannen mogelijk maken in het gebied, is enerzijds sprake van reeds bestaande bouwmogelijkheden (op basis van het vigerende bestemmingsplan) en anderzijds sprake van bouwplannen op gronden die eigendom zijn van de gemeente (WOM Belvédère). Het kostenverhaal hiervoor is via de overeenkomsten met de WOM anderszins verzekerd. Het opleggen van een fasering of het stellen van nadere eisen wordt voorts niet noodzakelijk geacht. Er wordt derhalve afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

Hoofdstuk 8 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 9 Communicatieparagraaf

9.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerp van dit bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. VROM-Inspectie Regio Zuid;
2. provincie Limburg;
3. Watertoetsloket (Waterschap Roer en Overmaas);
4. Regionale Brandweer Zuid-Limburg;
5. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten;
6. Ministerie voor Economie, Landbouw en Innovatie;
7. Rijkswaterstaat Limburg;
8. Nederlandse Gasunie N.V.;
9. Enexis;
10. ProRail;
11. Gemeente Lanaken (B).
12. Belgische provincie Limburg (B).

Binnen de gestelde termijn zijn acht reacties ontvangen (van de hierboven genoemde instanties 2, 3, 4, 7, 8, 10, 11 en 12). Deze zijn opgenomen bijlage 2 van deze toelichting. van de overige vier instanties is geen reactie ontvangen. In bijlage 2 van deze toelichting is de Nota vooroverleg opgenomen met daarin de strekking van de ingediende reacties en het antwoord hierop van de gemeente. Per reactie is aangegeven of het plan is aangepast als gevolg van de ingediende reactie.

9.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Bosscherveld Noord' heeft met ingang van 7 maart 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 14 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 Bosscherveld Noord 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 Nota vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro

Bijlage 3 Raadsvoorstel BP Bosscherveld Noord

(incl. raadsbesluit, zienswijzenbeantwoording, lijst van wijzigingen).