

Inhoudsopgave

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

Hoofdstuk 2 Beleid	10
2.1 Europees beleid	10
2.2 Rijksbeleid	12
2.3 Provinciaal beleid	14
2.4 Gemeentelijk beleid	17

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied	26
--	-----------

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	33
-------------------------------------	-----------

Hoofdstuk 5 Milieuplanologische aspecten	38
5.1 Water	38
5.2 Geluid	38
5.3 Bodem	39
5.4 Archeologie	40
5.5 Externe veiligheid	40
5.6 Luchtkwaliteit	42
5.7 Flora en Fauna	44
5.8 Explosieven	44
5.9 Lichthinder	45
5.10 Trillingshinder	45

5.11 Geurhinder	45
5.12 Kabels, leidingen en overige belemmeringen	45
Hoofdstuk 6 Het bestemmingsplan	46
6.1 Algemeen	46
6.2 Opzet van de regels	46
Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid	48
Hoofdstuk 8 Handhavingsparagraaf	49
Hoofdstuk 9 Communicatieparagraaf	50
9.1 Algemeen	50
9.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro	51
Bijlage 1 Raadsvoorstel- en besluit	52

Separate bijlagen:

1. Oriënterend geotechnisch en geohydrologisch advies betreffende 'aanleg fietsenstalling aan het Stationsplein te Maastricht, Fugro Geoservices B.V., rapportnummer 7214-0125-000, d.d. 18.11.2014;
2. Meetresultaten akoestisch onderzoek gemeente Maastricht;
3. Verkennend bodem- en asbestonderzoek Fiets- en scooterstalling CS Maastricht, Grontmij Nederland B.V., rapportnummer GM-0150992 (D2), d.d. 09.01.2015
4. Aanvullend en nader bodemonderzoek toekomstige scooter- en fietsenstalling Stationsplein te Maastricht, rapportnummer 078468791:A.6 – Definitief, d.d. 08.06.2015;
5. Notitie Archeologie, Grontmij Nederland B.V., kenmerk 338948, d.d. 26.11.2014;
6. Archeologisch Programma van Eisen ondergrondse fiets- en scooterstalling, d.d. 29.12.2014;
7. Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving Maastricht, Movares, status definitief, versie december 2013;
8. Evaluatierapport kijkgangenonderzoek (IVO-P) fietsenkelder Stationsplein Maastricht, Arcadis Nederland B.V., rapportnummer 078400703:A-Definitief, d.d. 26.05.2015;
9. Raadsbesluit d.d. 9 juni 2015;
10. Aanvullend vooronderzoek Conventionele Explosieven Tramtracé Vlaanderen-Maastricht & fietsenstalling Station Maastricht, Saricon, rapportnummer 14S117-AO-03/TVM33.037.030, d.d. 10.06.2015 (definitieve versie);
11. Briefrapportage explosievenonderzoek, kenmerk 14S117-BR-01, d.d. 15.10.2015;
12. Definitieve ontwerpnota 'Ondergrondse fiets- en scooterstalling Stationsplein Maastricht, Grontmij Nederland B.V., referentienummer GM-0155490, d.d. 08.05.2015.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Aanleiding

De gemeente Maastricht is in 2011, in nauw overleg met ProRail en Nederlandse Spoorwegen, begonnen met de voorbereidingen voor de realisatie van een ondergrondse fiets- en scooterstalling ten westen (centrumzijde) van het Centraal Station. In de stationsomgeving van Maastricht dient een nieuwe locatie gezocht te worden voor stallen van circa 2.880 fietsen en scooters. Na diverse alternatieven tegen elkaar te hebben afgewogen, is besloten hiertoe een ondergrondse fiets- en scooterstalling te realiseren.

De vigerende bestemmingsplannen 'Tramlijn Vlaanderen-Maastricht' en 'Centrum' voorzien niet in de bouw van een ondergrondse fiets- en scooterstalling van deze omvang. Om de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling planologisch-juridisch mogelijk te maken dient derhalve een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Dit nieuwe bestemmingsplan ligt thans voor.

Structuur van het bestemmingsplan

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) 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 structuur van bestemmingsplan 'Ondergrondse fiets- en scooterstalling Centraal Station' dient conform artikel 1.2.1., eerste en derde lid van het Bro en artikel 2, lid 1 van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro) te voldoen aan de "Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen" (SVBP 2012). Dit houdt in dat de verschijningsvorm van een bestemmingsplan en een aantal begrippen zijn gestandaardiseerd. Daarnaast is, aanvullend op de landelijke standaarden, waar mogelijk gebruik gemaakt van het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

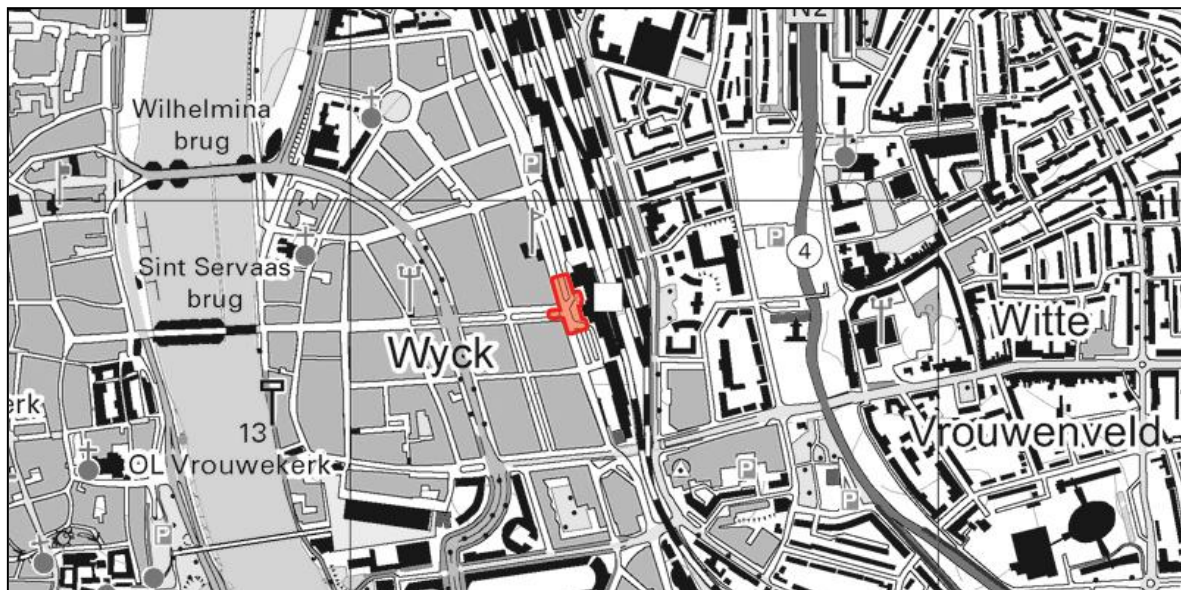
- een verbeelding (een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0935.bpFietsstallingCS - (hierachter de status van het plan);
- regels; deze regels zijn in de SVBP2012 deels gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Op de verbeelding zijn, met bijbehorende verklaringen, de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De verklaringen leggen de verbinding tussen de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de bijbehorende regels. De verbeelding is getekend op schaal 1:1.000.

1.2 Grens van het plangebied

Het plangebied is gelegen aan de westzijde van het stationsgebouw. Aan de noordzijde strekt het plangebied zich ondergronds uit tot ongeveer halverwege het stadsbussenperron van het busstation. De zuidelijke begrenzing wordt gevormd door de ondergrondse parkeergarage van de Colonel. De afstand tussen de beoogde ondergrondse stalling en deze parkeergarage bedraagt circa 3 meter. De westelijke begrenzing ligt circa 5 meter uit de bebouwing aan de Parallelweg en de Spoorweglaan. Het oostelijke deel van de middenberm van de Stationsstraat behoort eveneens tot het plangebied. De oostelijke begrenzing van het plangebied ligt circa 5 meter uit de westgevel van het stationsgebouw.

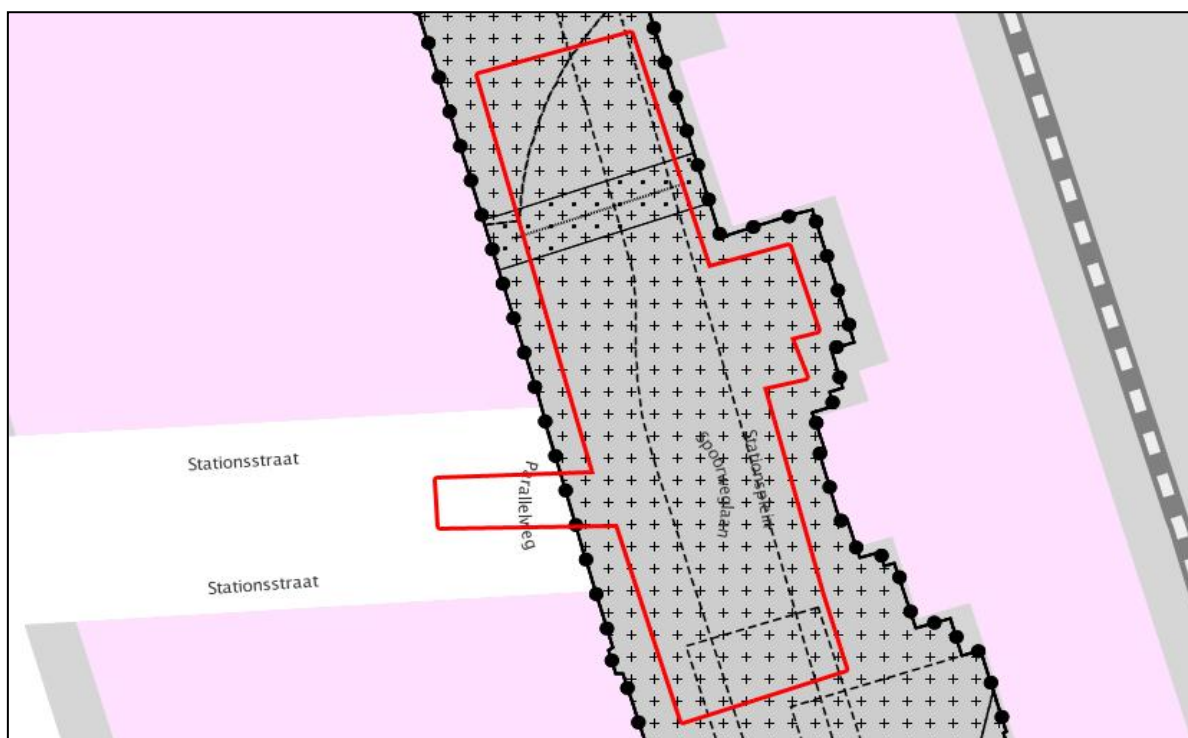
Op het onderstaande topografische kaartje is het plangebied middels een rode kleur aangeduid:



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied is thans planologisch-juridisch geregeld in de bestemmingsplannen 'Tramlijn Vlaanderen-Maastricht' (vastgesteld door de raad van Maastricht d.d. 18.02.2014) en 'Centrum' (vastgesteld door de raad van Maastricht d.d.27.08.2014).

Op het navolgende kaartje is een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan 'Tramlijn Vlaanderen-Maastricht' weergegeven. Het plangebied is op deze uitsnede middels een rode omlijning aangeduid:



Bestemmingsplan ‘Tramlijn Vlaanderen-Maastricht’

De gronden waaronder de gehele ondergrondse fiets- en scooterstalling zal worden gerealiseerd zijn thans planologisch-juridisch geregeld in het bestemmingsplan ‘Tramlijn Vlaanderen-Maastricht’. In dit bestemmingsplan zijn deze gronden bestemd tot ‘Verkeer’.

Bestemming ‘Verkeer - Verblijfsgebied’

De voor ‘Verkeer – Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- verkeersontsluiting;
- verblijfsgebied;
- voorzieningen voor het openbaar vervoer;
- horeca tot en met categorie 3, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘horeca tot en met categorie 3’ (h=3);
- een parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘parkeergarage’ (pg);
- een brug, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘brug’ (br);
- een tunnel, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘tunnel’ (tu);
- water in de vorm van een rivier, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘water’ (wa);
- verkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘verkeer’ (v);
- tramverkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – tramverkeer’ (sv-tv);
- een tramhalte, ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – tramhalte’ (sv-th);
- verkeer en vervoer te water;
- evenementen;
- terrassen, conform de uitgangspunten van het terrasbeleid;
- ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding-rijksmonument (sba-rm) tevens voor de bescherming van het (de) op deze gronden aanwezige Rijksmonumenten;
- groenvoorzieningen;
- speelvoorzieningen;
- water en waterhuishoudkundige;
- additionele voorzieningen.

Dubbelbestemming ‘Waarde – Maastrichts Erfgoed’ (archeologische zone a en archeologische zone c)

Daarnaast is het gehele plangebied voorzien van de dubbelbestemming ‘Waarde – Maastrichts Erfgoed’. Gronden met deze dubbelbestemming zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van het op die gronden aanwezige cultureel erfgoed. Nagenoeg het gehele plangebied is aangeduid als ‘archeologische zone a’. Deze aanduiding is van toepassing op gebied die zijn gelegen binnen de eerste stadsmuur en gronden die zijn gelegen binnen 50 meter rondom archeologische vindplaatsen, AMK-gebieden van ‘zeer hoge archeologische waarde’ en historische relictten. Binnen deze zone is preventief archeologisch onderzoek verplicht indien graafwerkzaamheden plaatsvinden met een diepte van meer dan 0,40 meter. Een kleine hoek in het noorden van het plangebied is aangeduid als ‘archeologische zone c’. Voor gronden met deze aanduiding geldt dat archeologisch onderzoek dient plaats te vinden indien graafwerkzaamheden plaatsvinden met een diepte van 0,40 meter over een oppervlakte van meer dan 2.500 m².

Functionaanduiding ‘specifieke vorm van waarde – beschermd stadsgezicht’

Het deel van het plangebied dat planologisch-juridisch is geregeld in het bestemmingsplan ‘Tramlijn Vlaanderen-Maastricht’ is tevens voorzien van de functionaanduiding ‘specifieke vorm van waarde – beschermd stadsgezicht’. De binnenstad van Maastricht is sinds 1982 aangewezen als beschermd stadsgezicht. In 1996 is ook Wyck aangewezen als beschermd stadsgezicht. Deze functionaanduiding dient ter bescherming van de karakteristieke en met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Functionaanduiding ‘specifieke vorm van waarde - cultuurhistorisch attentiegebied’

Het plangebied is tevens aangeduid als cultuurhistorisch attentiegebied. Een cultuurhistorisch attentiegebied is een gebied dat gekenmerkt wordt door een samenhangende (ruimtelijke) structuur.

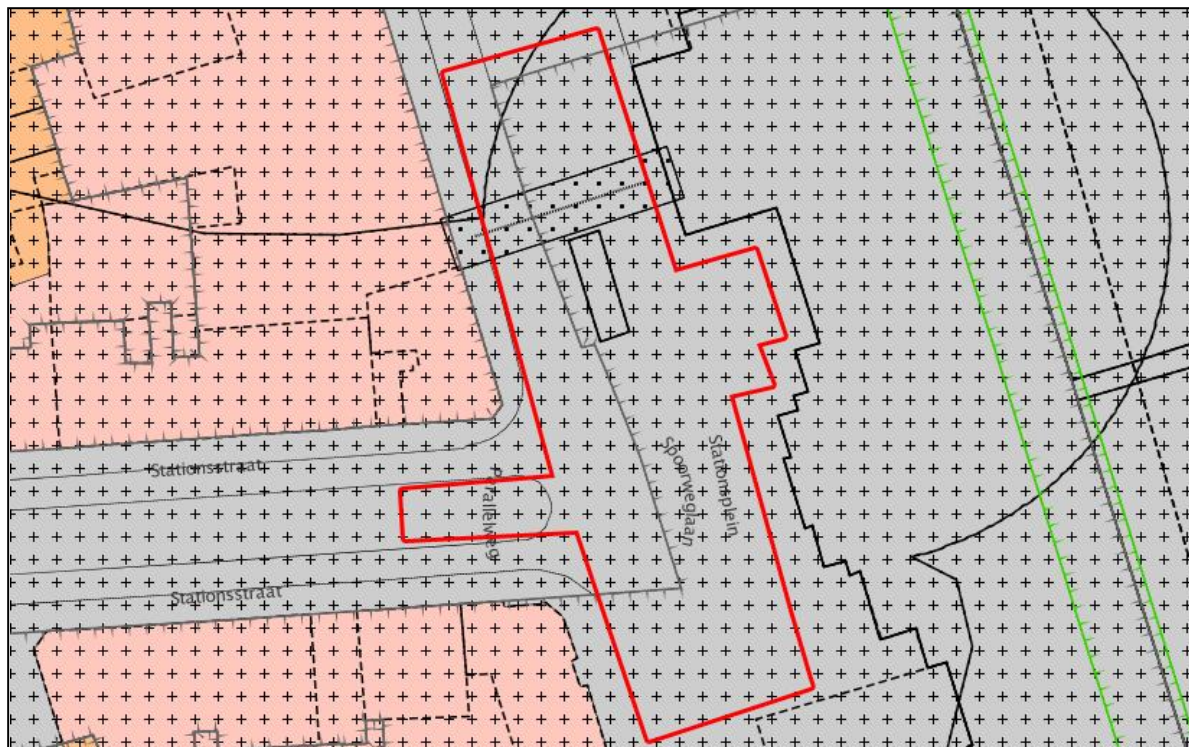
Voor gebieden die zijn aangeduid als beschermd stadsgezicht of cultuurhistorisch attentiegebied gelden de volgende richtlijnen:

- bij vernieuwing, vervanging of wijziging dient dit te geschieden vanuit cultuurhistorische randvoorwaarden en bij voorkeur middels een eigentijds ontwerp, afgestemd op de omgeving. De historisch gegroeide en stedenbouwkundige structuur, inclusief de openbare ruimte en groenstructuren, moet men zoveel mogelijk intact laten en de ruimtelijke samenhang daarvan zoveel mogelijk behouden, respecteren en zo mogelijk versterken;
- bij onderhoud en/of verandering moet men het oorspronkelijk stedenbouwkundig concept respecteren. Hierbij dient rekening gehouden te worden oorspronkelijke en/of bestaande rooilijnen, bouwmassa's, hoogten, bebouwingseenheden, kapvormen, situering, openingen in de gevelwand, parcellering, groenstructuren, enz. ;
- wijzigingen in het cultuurhistorisch attentiegebied of het beschermd stadsgezicht moeten afgestemd zijn op de schaal en maat van de historische karakteristiek en het architectonisch idioom. Gevel- en raamindeling, kleur- en materiaalgebruik alsmede de textuur en de korrelgrootte van de vernieuwing dienen afgestemd zijn op de omgeving;
- bij de inrichting van de openbare ruimte dient men rekening te houden met waardevolle details zoals straatmeubilair, terreinafscheidingen, bestratingsmateriaal, en beeldbepalende bomen of hagen;
- bij sloop van niet nader gewaardeerde panden, dient een cultuurhistorische verkenning te worden uitgevoerd, om vast te kunnen stellen of er niet eerder opgemerkte cultuurhistorische waarden aanwezig zijn om de juiste afweging tot besluit tot sloop te kunnen maken.

Bestemmingsplan 'Centrum'

De gronden waar de westelijke in- en uitgang van de fiets-/scooterstalling wordt gerealiseerd, zijn planologisch-juridisch geregeld in het bestemmingsplan 'Centrum'. Het betreft de gronden waar thans een gedeelte van de middenberm van de Stationsstraat is gelegen. In het bestemmingsplan 'Centrum' hebben deze gronden de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'.

Op het onderstaande kaartje is een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan 'Centrum' weergegeven. Het plangebied is op deze uitsnede middels een rode omlijning aangeduid:



Enkelbestemming 'Verkeer – verblijfsgebied'

De voor 'Verkeer – verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- verkeersontsluiting;
- verblijfsgebied;
- voorzieningen voor het openbaar vervoer;
- een informatievoorziening, uitsluitend ter plaatse van aanduiding 'specifieke vorm van verkeersinformatievoorziening (sv-iv)';
- een brug, uitsluitend ter plaatse van aanduiding 'brug (br)';
- een tunnel, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'tunnel (tu)';
- een parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage (pg)';
- een rederij, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - rederij (sb-r)';
- water, in de vorm van een rivier, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'water (wa)';
- evenementen;
- terrassen, conform de uitgangspunten van het terrasbeleid;
- ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-rijksmonument [*sba-rm*]' tevens voor de bescherming van het (de) op deze gronden aanwezige Rijksmonument(en);
- groenvoorzieningen;
- speelvoorzieningen;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- additionele voorzieningen.

Dubbelbestemmingen en functieaanduidingen

De gronden welke planologisch-juridisch geregeld zijn in het bestemmingsplan 'Centrum' zijn voorzien van dezelfde dubbelbestemmingen en functieaanduidingen als de gronden welke planologisch-juridisch geregeld zijn in het bestemmingsplan 'Tramlijn Vlaanderen-Maastricht'.

Strijdigheid met de vigerende bestemmingsplannen

De realisatie van de beoogde ondergrondse fiets- en scooterstalling past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen 'Tramlijn Vlaanderen-Maastricht' en 'Centrum'. In beide bestemmingsplannen zijn mogelijkheden opgenomen om ondergrondse additionele voorzieningen, zoals een ondergrondse fiets- en scooterstalling, te realiseren. Ondergrondse additionele voorzieningen mogen echter, conform de regels van deze vigerende bestemmingsplannen, een bouwdiepte hebben van slechts 5 meter en de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 500 m². De thans beoogde fiets-scooterstalling heeft een bouwdiepte van 8 meter en de (bruto) oppervlakte bedraagt circa 3.000 m². hiermee wordt zowel de toegestane bouwdiepte als de toegestane oppervlakte overschreden.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een passende juridische regeling waarmee de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling mogelijk wordt gemaakt.

1.4 Leeswijzer

De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit acht hoofdstukken, waarvan de indeling heeft plaatsgevonden conform het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Na dit inleidende eerste hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de beleidskaders op Europees, nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau weergegeven die gelden voor het plangebied. 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 komt de middels dit plan beoogde ontwikkeling aan de orde. Hoofdstuk 5 handelt over de milieuplanologische aspecten. In hoofdstuk 6 wordt de opbouw van de regels in dit bestemmingsplan uiteengezet. Dit hoofdstuk voorziet onder meer in een artikelsgewijze bespreking van de bestemmingsregels. In hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid van het plan aan de orde en hoofdstuk 8 bevat een handhavingsparagraaf. De 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 de resultaten van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro en de ingekomen zienswijzen ex artikel 3.8 Wro en de beantwoording daarvan door de gemeente aan de orde.

Hoofdstuk 2 Beleid

2.1 Europees beleid

Vogel- en habitatrichtlijn

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

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

Natura 2000-gebieden

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

In de omgeving van het plangebied zijn twee Natura 2000-gebieden gelegen. Ten noordwesten van het plangebied, op een afstand van ruim 1.800 meter, is het Natura 2000-gebied 'Grensmaas' gelegen. Ten zuidwesten van het plangebied, op een afstand van ruim 3 kilometer, is het Natura 2000-gebied 'Sint Pietersberg & Jekerdal' gelegen. Op het navolgende kaartje is het plangebied aangeduid middels een gele cirkel. De genoemde Natura 2000-gebieden zijn middels een rode omlijning weergegeven:



Gezien de ruime afstanden tussen het plangebied en deze twee Natura 2000-gebieden zal het plan geen negatief effect hebben op de kwalificeren soorten of habitats binnen de gebieden. De Vogel- en Habitatrichtlijn vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

Europese Kaderrichtlijn Water

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

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

De Europese Kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water. Verschillende doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn opgenomen in het Nationaal Waterplan en verankerd in de Waterwet (2009) en het bijbehorende Waterbesluit. Voor het

onderhavige plangebied zijn daardoor vanuit de Europese Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere nationale wet- en regelgeving voortkomen.

2.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

Doel	Nationaal belang
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland</i>	1. een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van ruimte voor het hoofdnetwerk 2. voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; 3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; 4. efficiënt gebruik van de ondergrond.
<i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>	5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; 6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande Mobiliteitssysteem; 7. het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
<i>Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn</i>	8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's; 9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; 10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; 11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten 12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; 13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR zijn twee besluiten voorhanden:

- het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro): het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk Rijksbeleid te borgen, met daarin opgenomen:
 - project Mainportontwikkeling Rotterdam;
 - mainport Schiphol;
 - militaire terreinen en -objecten;
 - de Wadden;
 - het IJsselmeergebied;
 - de kust (inclusief primaire kering);
 - de Rijksvaarwegen;
 - de primaire waterkeringen buiten de kust;
 - de landelijke hoofd- en spoorwegen;
 - de elektriciteitsvoorziening;
 - buisleidingen van nationaal belang;
 - de ecologische hoofdstructuur;
 - de werelderfgoederen.

Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud van het Barro te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. De hierin aangegeven juridische kaders zijn derhalve concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

- het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder van duurzame verstedelijking is in 2012 in het Bro opgenomen.

De ladder van duurzame verstedelijking is met name aan de orde bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten het bestaande stedelijke gebied. Het voorliggende plan behelst de realisatie van een ondergrondse fiets- en scooterstalling bij het Centraal Station van Maastricht. Deze fiets-/scooterstalling behelst een nieuwe stedelijke ontwikkeling binnen het bestaande stedelijke gebied van Maastricht. De Ladder van duurzame verstedelijking is daarom niet van toepassing op het onderhavige plan.

Nota Belvédère

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

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

Verdrag van Valetta (Malta)

Het Europese Verdrag van Valetta, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Op iedere plaats in de bodem kan dit soort erfgoed zich bevinden. Vaak werden

archeologen laat bij de ontwikkeling van plannen betrokken. Hierdoor werd de aanwezigheid van archeologische waarden vaak pas ontdekt als projecten, zoals de aanleg van wegen of stadsvernieuwing, al in volle gang waren.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid. De wijze waarop met het aspect archeologie rekening is gehouden in relatie tot dit bouwplan is verwoord in paragraaf 5.4 van deze toelichting.

2.3 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014

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

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

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

De belangrijkste veranderingen ten opzichte van het POL 2006 (actualisatie 2011) zijn:

- *een uitnodigender beleid*: er is gevraagd om een uitnodigend en inspirerend POL. De afwegingprocessen dienen al vanaf het eerste begin gericht zijn op kwaliteit. De aanpak van de verschillende vraagstukken bevat steeds weer een uitnodiging aan partners om mee te helpen bij het realiseren van de ambities. Een duidelijk voorbeeld van de uitnodigende aanpak is de zilvergroeene natuurzone waar het benutten van kansen voorop staat (gestimuleerd door provinciale cofinanciering), en niet het stellen van beperkende regels.

- *veel ruimte voor gemeenten*: het POL nodigt gemeenten uit een flink aantal vraagstukken in regionaal verband verder uit te werken. Voor de thema's wonen, bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel, land- en tuinbouw, energie en vrijetijdseconomie wordt ingezet op regionale visies, die de basis moeten vormen voor afspraken tussen regiogemeenten en de provincie. Als basis daarvoor bevat het POL, anders dan hiervoor, uitgewerkte regiovisies voor Noord-, Midden- resp. Zuid-Limburg. Deze zijn samen met de gemeenten opgesteld en zijn dan ook gezamenlijke visies. Minder dan voorheen richten de provincie zich op het beoordelen van individuele ontwikkelingen met een lokaal karakter. Dat wordt door gemeenten opgepakt. Een instrument als het LKM (Limburgs kwaliteitsmenu) is al overgedragen aan gemeenten, de lopende evaluatie moet uitwijzen of daarin verdere stappen gezet kunnen of moeten worden.
- *duidelijk als het nodig is*: de provincie pakt de regierol voor een aantal thema's nadrukkelijk op, sterker dan voorheen. De provincie bevordert dat de hierboven genoemde regionale afspraken er wel komen, met voldoende voortvarendheid en niet-vrijblijvend. Nieuw in het POL2014 is dat daarvoor naast het instrument van de bestuursovereenkomst ook de verordening wordt ingezet. Dan gaat het wel om bepalingen met een voorzorgkarakter. Het hoofdstuk ruimte van de verordening bevat nauwelijks nieuwe sturende bepalingen.
- *LimburgAgenda centraal*: deze agenda en de economische ambities rondom de Kennis-As Limburg nemen in het nieuwe POL een prominente plek in. De drie campussen en de Smart Services Hub krijgen specifieke aandacht in het POL. Ook de omgevingsfactoren die bijdragen aan het goed functioneren van de economische topsectoren (ruimte, bereikbaarheid, woon- en leefklimaat) krijgen de nodige aandacht.
- *eenvoudiger beleid*: het aantal perspectieven is beperkt ten opzichte van het POL2006. In het landelijk gebied wordt nog maar een vierdeling gehanteerd. In onderstaand schema is de nieuwe perspectievenindeling weergegeven ten opzichte van de indeling uit het POL 2006:

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

Het onderhavige plangebied is gelegen binnen de zone 'Stedelijk centrumgebied'. Onderstaand is een uitsnede voor het plangebied uit het POL2014 opgenomen. Het plangebied is op deze uitsnede middels een rode omlijnning aangeduid:

2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Maastricht 2030, “Ruimte voor ontmoeting”

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

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

De wijze waarop Maastricht aan deze ruimtelijke thema's gaat werken zal verschillen ten opzichte van de afgelopen periode. Door de onzekerheid over de toekomstige behoefte van de stad en de financiële mogelijkheden, zal het accent komen te liggen op een geleidelijke transformatie van het bestaande. Toch is 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.

Onderhavig plan

In de Structuurvisie Maastricht 2030 is vastgelegd dat het centraal station van Maastricht, als belangrijkste openbaar vervoerknooppunt in de stad, de belangrijkste entree van de stad vormt. In de structuurvisie is dan ook de ambitie uitgesproken om de stationsomgeving verder door te ontwikkelen. De eerste stappen van deze doorontwikkeling zijn de realisatie van een nieuw bus- en tramstation en de aanleg van een tramverbinding tussen Vlaanderen en Maastricht. Deze ontwikkeling is nog in de voorbereidende fase. Daarnaast wordt de Park & Ride-voorziening bij het station (ten noorden van het onderhavige plangebied) uitgebreid. De uitbreiding van de Park & Ride-voorziening bij het station heeft reeds plaatsgevonden en is nu in de afrondende fase. Middels het voorliggende bestemmingsplan wordt de realisatie van een ondergrondse fiets- en scooterstalling aan de westzijde van het stationsgebouw mogelijk gemaakt. Met de komst van de tram zal de bovengrondse fietsenstalling aan de westzijde van het stationsgebouw en de halfverdiepte fietsenstalling bij het busstation verdwijnen. Deze fietsparkeerbehoefte wordt opgevangen in de nieuwe ondergrondse fiets- en scooterstalling.

De realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling vormt een belangrijk onderdeel van de herstructurering van de stationsomgeving van Maastricht. Het onderhavige plan sluit daarmee aan binnen de beleidsuitgangspunten welke hierover in de Structuurvisie Maastricht 2030 zijn vastgelegd.

Stadvisie 2030 (juni 2005) + actualisatie 2008

In juni 2005 werd de Stadvisie 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 het 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. 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.

Maastricht raakt echter op drie terreinen bekneld. De omgevingsanalyse laat zien dat de sociale samenstelling van de bevolking tot een beknotting van de ontwikkelingsmogelijkheden kan leiden. Vergrijzing en ontgroening leiden tot afname van het sociaal-economische aanpassingsvermogen van de stad. Het vrij lage beschikbare opleidingsniveau vraagt om instroom van nieuwe, jonge, hoog opgeleide en ambitieuze talenten die hun bijdrage aan de stad leveren. Daarnaast werken de harde fysieke grenzen van het dal en de nationale grenzen belemmerend. Er is vraag naar vele soorten woningen en de burgers stellen steeds hogere eisen aan leefbaarheid en veiligheid. Tenslotte leidt op economisch terrein beknelling van het innovatief vermogen en het gebrek aan ondernemerschap tot een mogelijke achilleshiel voor economische versterking van de stad.

In de Stadsvisie zijn twaalf speerpunten benoemd aan de hand waarvan de stad zich verder zal moeten ontwikkelen. Deze zijn onderverdeeld in vijf categorieën van speerpunten:

Economische speerpunten:

1. Realisatie en behoud van een brede economische structuur
2. Behoud van een sterk imago
3. Versterking van de economische infrastructurele voorzieningen

Sociale speerpunten:

4. Naar een vitale sociaal-economische structuur
5. Behoud en versterking van de sociale samenhang en participatie
6. Dienstverlening en zorg op maat

Fysieke speerpunten:

7. Versterking en behoud van leefbare buurten
8. Versterking en behoud van de stedelijke fysieke kwaliteit
9. Verbetering milieukwaliteit van de stad

Regionaal speerpunt:

10. Versterking van de regionale samenwerking

Speerpunten uit de stadsdebatten:

11. De reputatie van de stad Maastricht
12. De geschiedenis van Maastricht

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

1. Demografische transitie: Sinds 1993 kent Maastricht een natuurlijke bevolkingsafname (sterftecijfer hoger dan geboortecijfer) die werd gecompenseerd door een vestigingsoverschot, waardoor de absolute bevolkingsomvang steeg. Vanaf 2004 kampt de stad met een vertrekoverschot, waardoor de bevolking is gedaald (*inmiddels is het inwonertal van Maastricht sinds 1 januari 2008 ieder jaar gestegen, van 117.998 per 1 januari 2008 tot 122.331 op 1 januari 2014 (red.)*).
2. Economische transitie: Door een dalende bevolking (aanbod van arbeid) en de economische ombouwoperatie waar Maastricht nog altijd in zit – van industrie naar dienstverlening – blijft het aantal arbeidsplaatsen stabiel of groeit licht. Deze nationale en internationale ontwikkelingen zijn weliswaar autonoom, maar dat neemt niet weg dat actoren in de stad wel degelijk een economische en een sociale dynamiek op gang kunnen brengen die Maastricht weerbaar maakt en een robuuste toekomst garandeert. In de actualisering van de Stadsvisie 2030 formuleert het stadsbestuur instrumenten om deze dynamiek op gang te brengen.

Maastricht gaat deze dynamiek op drie gebieden organiseren:

1. Maastricht cultuurstad

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

2. Maastricht internationale kennisstad

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

3. Maastricht stedelijke woonstad

De demografische transitie geeft Maastricht letterlijk de ruimte om te investeren in haar kwaliteit van stedelijke woonstad. In samenhang met de regio is dat een onderscheidend vestigingsargument voor nieuwkomers en investeerders. Met fysieke ingrepen kan dynamiek worden ontwikkeld door te investeren in (1) het leefmilieu (woningen; stedelijke voorzieningen; onderwijs, landschappelijke kwaliteit; milieu) en in (2) het werkmilieu (bedrijventerreinen, vrijetijdseconomie, kantoren, atelierruimtes, toerisme). Voor een evenwichtige ontwikkeling van Maastricht moeten beide zijden in evenwicht zijn. De bereikbaarheid van Maastricht is essentieel en fungeert als 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 kenniseconomie te ontwikkelen. Om deze stedelijkheid te ontwikkelen moet Maastricht de onderscheidende stedelijke kwaliteiten benutten en uitgroeien tot dé ontspannen middelgrote ‘buitenlandse’ kwaliteitsstad van Nederland. Maastricht wil zich profileren met een sterk stedelijk milieu in Zuid-Limburg.

Onderhavig plan

Het onderhavige bestemmingsplan sluit met name aan bij de speerpunten 3 en 8. In het navolgende worden deze speerpunten uit de Stadsvisie kort besproken in relatie tot het voorliggende bestemmingsplan.

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. In 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 moet 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.

Speerpunt 8: Versterking en behoud van de stedelijke 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 en 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. Ook moet in dit verband gedacht worden aan ruimtelijke variatie in vorm, kleur, textuur en afmetingen, harmonie en contrast, drukte en stilte, geluid en geur. 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 stedelijke projecten Geusselt, A2 en Belvédère bepalen samen met de GSB-aanpak (GSB=Grote Steden Beleid) voor de komende tien tot vijftien jaar de ruimtelijke opgave van de stad en het aanbod van nieuwe woon- en werkmilieus. De kwalitatieve inzet en het evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid zijn hierbij belangrijke uitgangspunten.

Onderhavig plan

De herstructurering van de stationsomgeving van Maastricht, en de belangrijke bijdrage die de realisatie van een ondergrondse fiets- en scooterstalling hieraan levert, leveren een belangrijke bijdrage aan de fysieke kwaliteit van de stad. Met de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling zullen de bovengrondse fietsenstallingen, die thans afbreuk doen aan de ruimtelijke en fysieke kwaliteit van de stationsomgeving, verdwijnen. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet voor wat betreft de algemene herstructurering van de stationsomgeving en de realisatie van de tramverbinding.

Daarnaast wordt een oplossing gevonden voor de sterke groei van het aantal fietsers en scooterrijders in Maastricht en het parkeerprobleem dat hierdoor ontstaat. De gemeente Maastricht zet sterk in op een fijnmazig en comfortabel fietsnetwerk. Een ondergrondse, verkeersveilige fiets-/scooterstalling bij het drukste openbaar vervoerknooppunt van de stad vormt hier een belangrijk onderdeel van.

Geconcludeerd kan worden dat het onderhavige plan aansluit bij de genoemde uitgangspunten uit de Stadsvisie 2030.

Beleidsnota Springlevend Verleden 2007-2012

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

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

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

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

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

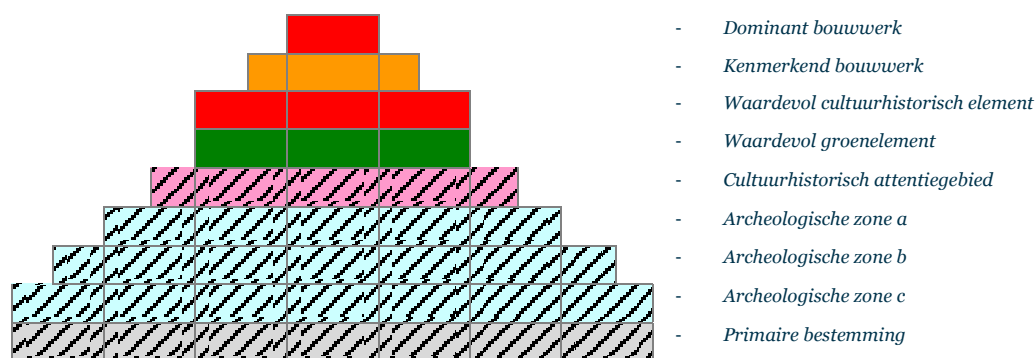
Voor het voorliggende bestemmingsplan is van belang dat het cultureel erfgoed middels de dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts Erfgoed' een vaste positie binnen het bestemmingsplan verkrijgt, waardoor de ruimtelijke kwaliteiten op het gebied van cultuurhistorie, architectuurhistorie, landschap en archeologie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

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

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

Een van de grote voordelen van het MPE is de mogelijkheid van gradaties in beschermingsniveau. Dit wil zeggen dat niet het volledige cultureel erfgoed dezelfde bescherming krijgt maar dat verschil in het beheer gemaakt wordt. Stedenbouwkundige structuren vragen om een ander beschermingsniveau dan architectonisch waardevolle objecten. Interventies bij het hoogst gewaardeerde erfgoed zal bijvoorbeeld op meer punten afgestemd moeten worden op de bestaande waarden.

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



Onderhavig plan

Een groot deel van het plangebied is in de vigerende bestemmingsplannen voorzien van de dubbelbestemming 'specifieke vorm van waarde – archeologische zone a'. Een klein deel van het plangebied heeft de dubbelbestemming 'specifieke vorm van waarde – archeologische zone c'. Ten behoeve van de realisatie van het onderhavige plan is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. De wijze waarop in het voorliggende plan rekening wordt gehouden met het aspect archeologie is beschreven in hoofdstuk 5.4 van deze toelichting.

Daarnaast vormt het plangebied onderdeel van en beschermd stadsgezicht en een cultuurhistorisch attentiegebied. De voorwaarden die hiervoor gelden zijn reeds beschreven in hoofdstuk 1.3 van deze toelichting.

Nota Bodembeheer (2012)

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

Het bodembeheer in Maastricht is vanouds ontwikkeld om te voorkomen dat in gebieden met (grootschalige) diffuse bodemverontreiniging stagnatie optreedt in de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen; de stedelijke dynamiek wordt aangegrepen om de bodemkwaliteit te verbeteren en geschikt te maken voor het gewenste gebruik. Hiermee wordt beoogd de (kosten voor) oplossing van de bodemproblematiek maatschappelijk te verdelen over de marktpartijen. In dat verband zal het Bodembeheerplan in de praktijk meestal zijn gericht op situaties waarbij er een maatschappelijke ontwikkeling gepland is, die aanleiding is om eisen te stellen aan de bodemkwaliteit. Maar omdat het uitgangspunt van het Maastrichtse bodembeleid is om alle situaties gelijk te beoordelen, is dit plan feitelijk van toepassing op alle situaties en procedures waarbij de bodemkwaliteit beoordeeld moet worden. Daarnaast kan dit Bodembeheerplan in een aantal gevallen ook gebruikt worden bij de aanpak van immobiele puntverontreinigingen. De bodemkwaliteitsdoelstellingen zullen door de gemeente Maastricht worden gehanteerd bij het beoordelen van de bodemkwaliteit bij bouwaanvragen, grondverzet, bestemmingswijzigingen en in situaties waar gesaneerd moet worden. Ten behoeve van de realisatie van het onderhavige plan is een bodemonderzoek uitgevoerd. Voor het aspect bodem in dit bestemmingsplan wordt verwezen naar paragraaf 5.3 ('Bodem') van deze toelichting.

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 geluidbelasting 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 geluidbeleid in een nieuwe nota te verwoorden.

Er is nieuw geluidbeleid ontwikkeld om te sturen in de ontheffingverlening en te voorkomen dat ad hoc ontheffingen verleend worden. Tevens is het geluidbeleid ontwikkeld voor de bescherming van burgers tegen geluidhinder, zorgen voor afdoende leefkwaliteit en als kader voor het toetsen aan een goede ruimtelijke ordening. Dit geluidbeleid zal zo mogelijk gebiedsgerichte geluidplafonds 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 wijze waarop in het onderhavige plan rekening wordt gehouden met het aspect geluid is beschreven in hoofdstuk 4.2 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. Wel kan worden gesteld dat de realisatie van voldoende goede voorzieningen voor fietsgebruikers het autogebruik, en daarmee ook de CO₂-uitstoot, kunnen worden beperkt.

Beleid externe veiligheid

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

Er zijn drie concrete probleemstellingen te onderscheiden:

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

Een risicoloze gemeente bestaat niet, maar veiligheid is wel te optimaliseren tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau. Op de eerste plaats dient voldaan te worden aan de basisveiligheid (voldoen aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico). Gebleken is dat er geen urgente knelpunten met het plaatsgebonden risico bestaan in de gemeente; de gemeente voldoet dus aan de wettelijke basisveiligheid. Naast de basisveiligheid dient de gemeente invulling te geven aan het groepsrisicobeleid. Zoals gesteld is het groepsrisicobeleid niet normatief; dit betekent dat de gemeente zelf keuzes kan en moet maken. In dit thema worden keuzes omschreven die de gemeente maakt ten aanzien van de locatiekeuze van risicobronnen en de planologische kaders voor invulling van de verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht is daarbij verdeeld in drie categorieën (1, 2 en 3). Op basis van de aard en omvang van een plan en de ligging ten opzichte van externe veiligheidsbronnen wordt per geval 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 moet 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.

De inhoudelijke aspecten met betrekking tot externe veiligheid in dit plan zijn verwoord in paragraaf 4.5 van deze toelichting.

Luchtkwaliteitplan Maastricht (2006)

Op 19 september 2006 heeft de gemeenteraad van Maastricht het Luchtkwaliteitplan inclusief de uitvoeringsmaatregelen vastgesteld. Deze uitvoeringsmaatregelen hebben tot doel de luchtkwaliteit in Maastricht te verbeteren zodanig dat in 2010 voldaan kan worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. De uitvoering van het luchtkwaliteitplan is in november 2006 ter hand genomen. Naast het uitvoeren van concrete maatregelen is gestart met het opzetten van een platform luchtkwaliteit Maastricht, waarvan de eerste bijeenkomst op 15 december 2006 heeft plaatsgevonden. In dit platform zijn uit diverse velden maatschappelijke partijen vertegenwoordigd. Doel van het platform is om bij deze partijen vroegtijdig draagvlak te verkrijgen voor de te treffen maatregelen. Het platform luchtkwaliteit Maastricht zal gedurende de gehele doorlooptijd van het luchtkwaliteitplan blijven meedenken over de uitvoering van het Luchtkwaliteitplan.

Voor dit bestemmingsplan bevat dit document geen specifieke uitgangspunten. Wel kan worden gesteld dat het realiseren van voldoende fietsparkeergelegenheid het fietsgebruik stimuleert. Dit komt de luchtkwaliteit in Maastricht ten goede.

Fietsplan Maastricht (2009)

Maastricht is een compacte stad, heeft een hoge mate van stedelijkheid, verscheidene voorzieningen die een fiets aantrekkelijke 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.

Streefbeeld voor de stilstaande fiets

In hoofdstuk 5 (*Streefbeeld voor de stilstaande fiets*) van het Fietsplan worden enkele uitgangspunten voor het fiets- en scooterparkeren genoemd. De doelstelling is om het fietsgebruik binnen de stad te stimuleren. Het ontwikkelen van voldoende hoogwaardige voorzieningen is hierbij van belang. Gesteld wordt dat aan de Maaszijde voldoende stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. Aandacht wordt gevraagd voor stallingsvoorzieningen rondom het Vrijthof en bij het NS-station.

Over de stallingsvoorzieningen bij het station zegt het Fietsplan het volgende:

In de nabijheid van het station dient eveneens voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn. In de huidige situatie heeft de fietsparkeervoorziening de maximale capaciteit bereikt. Een toename van het aantal fietsers betekent ook een toename van het aantal parkeerders. Bovendien is het treingebruik toegenomen, alsmede het gebruik van de fiets in het voortransport. Om volle parkeervoorzieningen zoveel mogelijk te voorkomen is een extra capaciteit gewenst.

Onderhavig plan

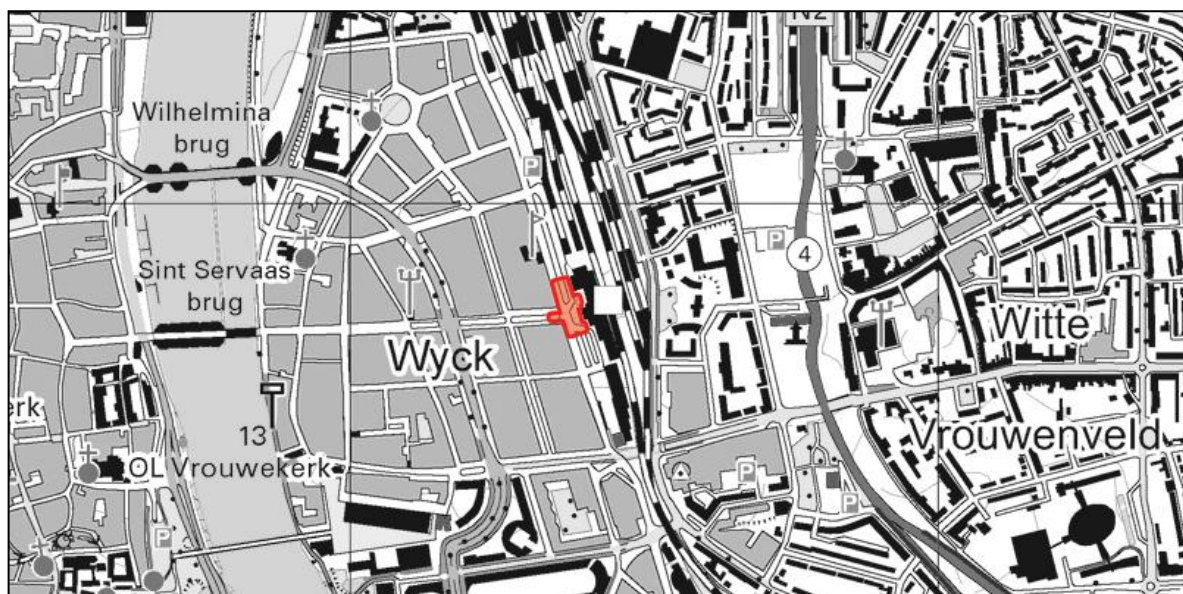
Onderhavig plan sluit aan bij de doelstellingen welke in het Fietsplan Maastricht zijn opgenomen voor de stilstaande fiets. Het plan geeft invulling aan de ambitie om de parkeercapaciteit bij het station uit te breiden.

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied

3.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied (kadastraal bekend gemeente Maastricht, sectie E, nummer 1408, 3288 en 3294) heeft een oppervlakte van 3.000 m² en is gelegen ten westen (centrumzijde) van het Centraal Station van Maastricht. Het Centraal Station is gelegen in de wijk Wyck. Wyck behoort tot het centrumgebied van de stad en is gelegen aan de oostzijde van de Maas.

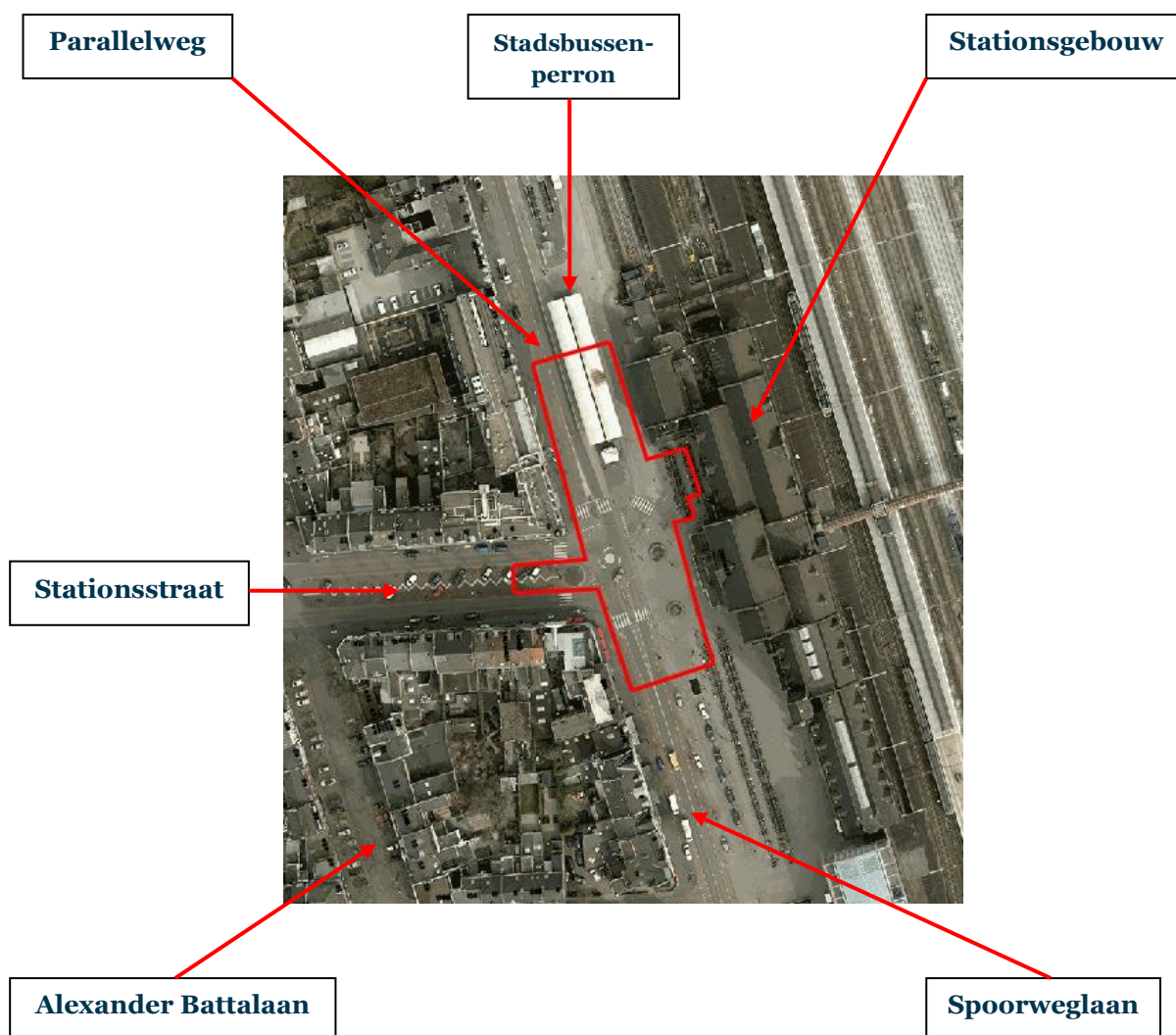
Op het onderstaande topografische kaartje is het plangebied middels een rood vlak aangeduid:



De stationsomgeving van Maastricht, gelegen aan de oostzijde van Wyck, vormt de oostelijke begrenzing tussen het plangebied en Wyckerpoort. Het plangebied is gelegen ten midden van het Stationsplein. Bij het stationsplein van Maastricht komen de Parallelweg (gelegen ten noorden van het plangebied), de Spoorweglaan (gelegen ten zuiden van het plangebied) en de Stationsstraat (gelegen ten westen van het plangebied) samen.

De oostelijke begrenzing van het plangebied wordt gevormd door het stationsgebouw waarin het Centraal Station van Maastricht is gevestigd. Aan de noordwestzijde wordt het plangebied begrensd door Hotel L'Empereur. De afstand tussen de bebouwing ten noordwesten van het plangebied en de planbegrenzing bedraagt circa 5 meter. Aan de noordzijde strekt het plangebied zich ondergronds uit tot halverwege het stadsbussenperron. Ten noorden van het plangebied ligt bovengronds het streekbussenperron. Aan de noordoostzijde van het plangebied is het noordelijke gedeelte van het stationsgebouw gelegen. Aan de oostzijde van de nieuwe ondergrondse fiets- en scooterstalling wordt een bovengrondse in/uitgang gerealiseerd. Aan de zuidoostzijde van ligt de westelijke hoofdentree van het stationsgebouw. De gehele oostelijke planbegrenzing is circa 5 meter uit de gevel van het stationsgebouw gelegen. Aan de zuidzijde van het plangebied komt de fiets-/scooterstalling gedeeltelijk onder de nieuwe tramhalte te liggen.

Op de onderstaande luchtfoto is het plangebied middels een rode omlijning aangeduid:



In het navolgende wordt aan de hand van recente foto's van de bovengrondse situatie ter plaatse van het plangebied, een nadere impressie gegeven van het plangebied.

Op de onderstaande afbeelding is het stationsgebouw van Maastricht weergegeven. Aan de voorzijde (westzijde) van het stationsgebouw wordt ondergronds de fiets-/scooterstalling gerealiseerd.



De onderstaande afbeelding toont het stadsbussenperron, waar de nieuwe ondergrondse fiets- en scooterstalling gedeeltelijk onder komt te liggen:



Zoals reeds aangegeven, wordt de noordwestelijke begrenzing van het plangebied gevormd door Hotel L'Empereur. Op de onderstaande afbeelding is het pand van Hotel L'Empereur afgebeeld:



De bovengrondse fietsenstalling tussen De Colonel en het Stationsplein komt in de toekomstige situatie te vervallen. De hier gestalde fietsen (circa 500 fietsen en enkele tientallen scooters) worden in de toekomstige situatie in de nieuwe ondergrondse fiets- en scooterstalling gestald. Ook de circa 1.000 fietsen die thans in het gebouw van Oan de Stasie bewaakt worden gestald, worden in de toekomstige situatie ondergronds gestald. Op de onderstaande afbeelding zijn de gronden tussen De Colonel en het Stationsplein, die thans zijn ingericht als fietsenstalling, weergegeven:



De navolgende afbeelding toont de Spoorweglaan in zuidelijke richting. Op de afbeelding zijn de noordoostelijke planbegrenzing, gevormd door het zuidelijke gedeelte van het stationsgebouw (op de onderstaande afbeelding links) en de zuidwestelijke planbegrenzing, gevormd uit de bebouwing aan de Spoorweglaan (op de onderstaande afbeelding rechts) weergegeven. Op de achtergrond is het kantoorgebouw De Colonel te zien:



Ook de fietsenstalling aan de voorgevel van het stationsgebouw (circa 100 fietsen) verdwijnt met de komst van de nieuwe ondergrondse fiets- en scooterstalling. Op deze plek wordt in de nieuwe situatie een in- en uitgang van de ondergrondse fiets- en scooterstalling gerealiseerd:



Op de onderstaande afbeelding is de stationsomgeving (het busstation en het Centraal Station), gezien vanaf de Parallelweg, weergegeven:



Bij het streekbussenperron bevindt zich thans een derde bovengrondse fietsenstalling. Deze fietsenstalling, waar thans circa 400 fietsen worden gestald, is gelegen in de halverdiepte middenberm van het perron. Op de onderstaande afbeelding is deze bovengrondse fietsenstalling weergegeven:



In een gedeelte van de middenberm van de Stationsstraat wordt een in- en uitgang van de ondergrondse fiets- en scooterstalling gerealiseerd. Deze in- en uitgang, voorzien van een lopende band, wordt de hoofdontsluiting voor fiets- en scootergebruikers. De navolgende afbeelding toont de Stationsstraat in westelijke richting:



Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

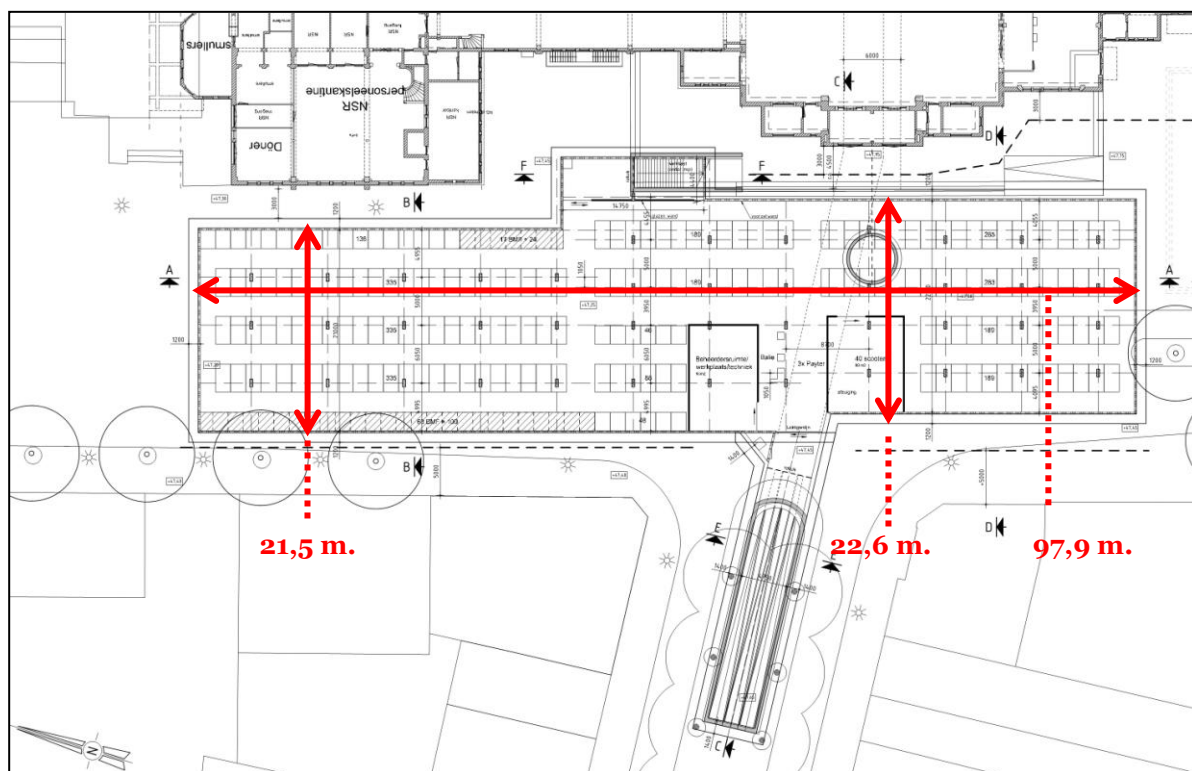
Algemeen

Door Movares Adviseurs & Ingenieurs is, ter voorbereiding op de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling, een ontwerp vervaardigd. In dit hoofdstuk wordt het ontwerp voor de ondergrondse fiets- en scooterstalling, aan de hand van enkele beeldimpresies, kort uiteengezet.

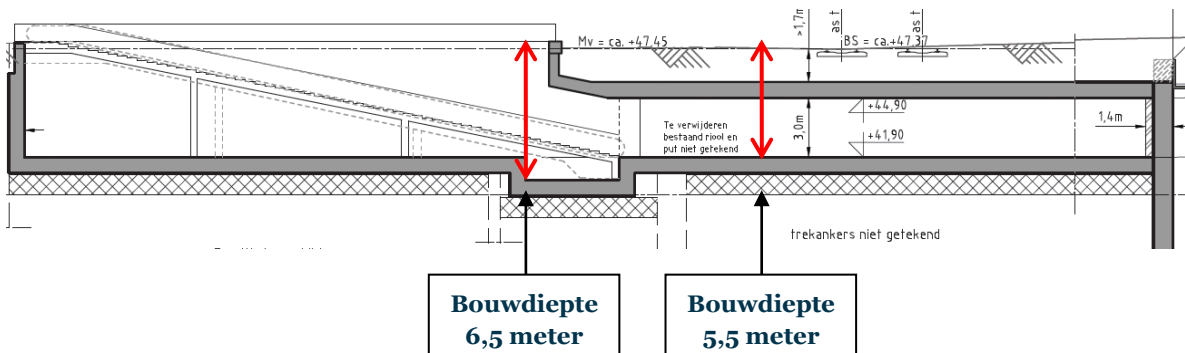
Afmetingen en bouwdiepte fiets-/scooterstalling

De ondergrondse fiets- en scooterstalling, biedt ruimte aan circa 3.000 fietsen, inclusief scooters, OV-fietsen en buitenmodelfietsen.

Op de onderstaande afbeelding is een bovenaanzicht van de toekomstige fiets-/scooterstalling weergegeven:



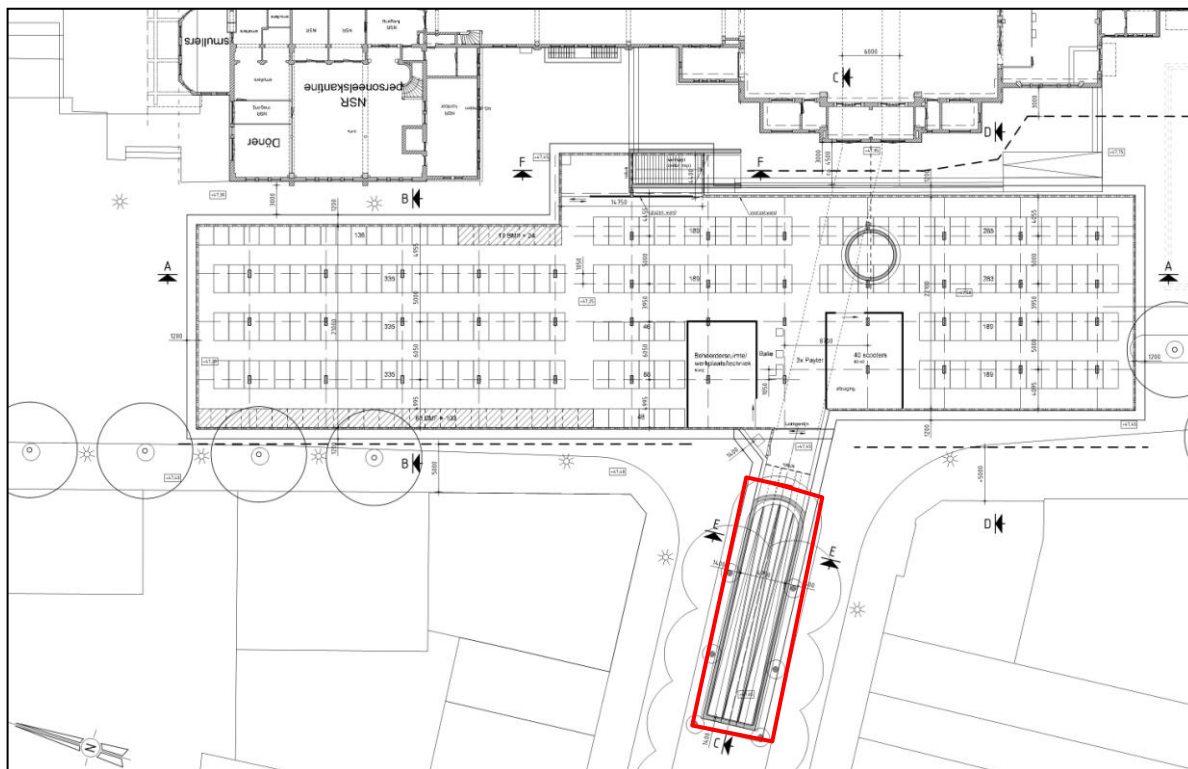
De fiets-/scooterstalling heeft een gebruiksoppervlakte van circa 2.200 m². De bouwdiepte van de fiets-/scooterstalling bedraagt op het diepste punt circa 6,5 meter beneden het maaiveld. Dit is het punt waar de Tapis Roulant het diepste punt bereikt. De fiets-/scooterstalling zelf heeft een bouwdiepte van circa 5,5 meter beneden maaiveld. Op de onderstaande doorsnede (noord-zuid) zijn deze bouwdiepten aangeduid:



Ontsluiting fiets-/scooterstalling

Toegang Stationsstraat (westzijde)

Voor de realisatie van de westelijke hoofdtoegang tot de fiets-/scooterstalling in de Stationsstraat zijn een viertal varianten onderzocht. Uiteindelijk is gekozen voor een toegang middels een Tapis Roulant, oftewel een loopband. Op de onderstaande afbeelding is de situering van de Tapis Roulant middels een rode omlijning aangeduid:



De keuze voor de toegang hangt samen met de inrichting en de functionaliteit van de Stationsstraat. Hierbij moet onder andere rekening worden gehouden met de volgende aspecten:

- verkeersveilige oversteek vanuit de openbare weg naar de toegang van de fiets-/scooterstalling;
- barrièrewerking in de Stationsstraat;
- parkeren in de stationsstraat;
- bestaande/nieuwe bomen in de Stationsstraat;
- toekomstige inrichtingswensen Stationsstraat;
- exploitatiemodel fiets-/scooterstalling;
- toekomstvastheid ten aanzien van interwijkverbinding.

Met name vanwege de barrièrewerking in de Stationsstraat zijn de andere varianten minder geschikt bevonden. Uiteindelijk is gekozen voor een toegang middels een loopband via de middenberm van de Stationsstraat. Hierbij gaat één tapis roulant om hoog en één omlaag. Er wordt een fysieke reservering aangebracht om later nog een derde tapis roulant aan te brengen. De inwendige hoogte van de toegang is 3 meter. De hoogte van de overkapping bedraagt circa 4,5 meter.

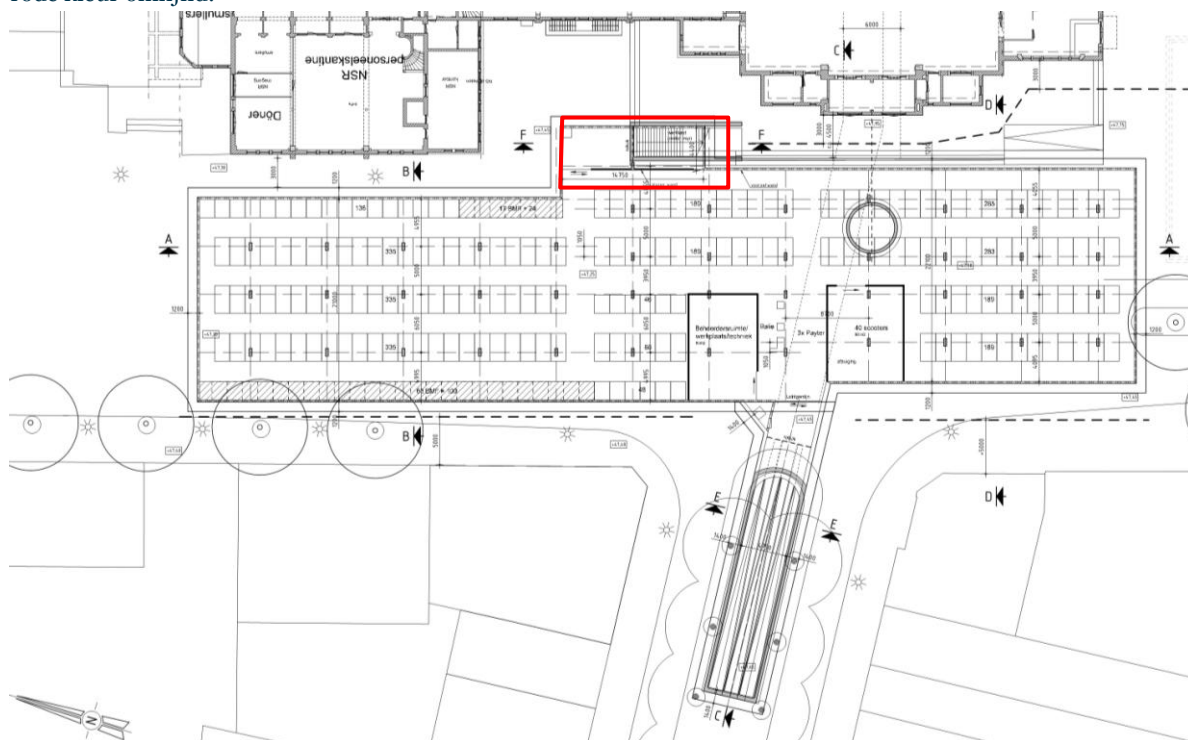
De onderstaande afbeeldingen tonen een impressie van de mogelijke toekomstige situatie in de Stationsstraat. Op deze afbeeldingen zijn de Tapis Roulant en de bijbehorende overkapping weergegeven:



De Stationsstraat in oostelijke richting, met zicht op de toekomstige in- en uitgang van de fiets-/scooterstalling

Traptoegang (oostzijde)

Net ten noorden van de hoofdentree van het stationsgebouw wordt een tweede toegang gerealiseerd. Deze toegang, in de vorm van een voetgangerstrap, verbindt het voorplein van de fiets-/scooterstalling met de daadwerkelijke fiets-/scooterstalling. Deze trap is georiënteerd op de hoofdentree van het stationsgebouw. De trap wordt 2 tot 4 meter breed. Op de onderstaande afbeelding is de situering van deze tweede toegang middels een rode kleur omlijnd:



De onderstaande afbeeldingen geven een duidelijk beeld van de verbeterde situatie van het straatbeeld ter plaatse van het Stationsplein ten westen van het stationsgebouw. Op de eerste afbeelding is de situatie vóór de realisatie van de fiets-/scooterstalling weergegeven. In deze situatie zorgt het grote aantal gestalde fietsen voor een druk en rommelig straatbeeld:



Situatie Stationsplein, vóór de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling

Op de navolgende afbeelding is de situatie na de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling weergegeven. De duidelijke verbetering van de het straatbeeld is op deze afbeelding duidelijk zichtbaar:



Situatie Stationsplein, na de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling

De definitieve ontwerpnota 'Ondergrondse fiets- en scooterstalling Stationsplein Maastricht' (d.d. 8 mei 2015) is als separate bijlage 12 bij deze toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 5 Milieuplanologische aspecten

5.1 Water

Beoogde ontwikkeling

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een ondergronds bouwwerk. Er vindt geen toevoeging van bovengrondse verharding plaats. Het plangebied is thans geheel verhard. Ter voorbereiding op de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling is door Fugro Geoservices B.V. onderzoek verricht naar de ondergrondse bodemgesteldheid en de geohydrologische toestand van het plangebied. Uit het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat het realiseren van een ondergrondse fiets- en scooterstalling ter plaatse mogelijk is. Het rapport van Fugro Geoservices B.V. is als 1 bij deze toelichting gevoegd.

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

5.2 Geluid

Wet geluidhinder

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

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

Bedrijven & Milieuzonering

Geluidbronnen die niet onder de werking van de Wet geluidhinder vallen, kunnen wel noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij het beoordelen van de invloedssfeer van geluidbronnen welke niet via de Wet geluidhinder zijn geregeld vormt de VNG-publicatie 'Bedrijven & milieuzonering' een hulpmiddel. Deze publicatie geeft richtlijnen over de aan te houden afstanden van functies ten opzichte van geluidgevoelige bestemmingen.

Beoogde ontwikkeling

Een ondergrondse fiets- en scooterstalling is geen geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. De grenswaarden die gelden voor de aspecten industrielawaai, spoorweglawaai en spoorweglawaai zijn op het onderhavige plan dan ook niet van toepassing. Omdat het voorliggende bestemmingsplan de realisatie van een ondergronds bouwwerk betreft, zijn ook de richtafstanden uit de VNG-brochure 'Bedrijven & Milieuzonering' niet van toepassing. Voorts kan worden vermeld dat de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling een positief effect zal hebben op de akoestiek ter plaatse van de stationsomgeving. Doordat de bovengrondse fietsenstallingen ondergronds worden gebracht, zal het geluid veroorzaakt door het stallen en

verplaatsen van fietsen bovengronds verdwijnen. In zoverre heeft het plan een positief effect op de geluiduitstraling richting de omgeving.

Geluidonderzoek

Daarnaast is door de gemeente Maastricht onderzoek verricht naar de geluideffecten vanwege de reconstructie. Hiertoe is door de gemeente Maastricht een berekening uitgevoerd voor de parallelweg in de bestaande situatie en in de nieuwe situatie, ervan uitgaande dat alle bewegingen over de Parallelweg plaatsvinden (worst case benadering). Gekozen is voor de parallelweg, omdat deze weg de laagste intensiteit heeft in de bestaande situatie en deze daardoor maatgevend is voor de geluidssituatie. Andere omliggende wegen hebben een hogere verkeersintensiteit dan de Parallelweg en de geluidbijdrage van extra verkeer is op de andere wegen derhalve geringer. Dit is wederom een worst case benadering. Immers in de maatgevende nachtperiode zullen als gevolg van gedeeltelijke sluiting van de fiets-/scooterstalling in deze periode zich minder bewegingen voordoen dan in de uitgevoerde berekening als uitgangspunt is genomen.

Uit de berekening blijkt dat de extra bijdrage van de verkeersbewegingen beperkt blijft tot 1 dB (toename van 55 dB naar 56 dB). Hiervoor is conform het Hogere grenswaardenbeleid van de gemeente Maastricht geen sprake van een zogenaamd reconstructie-effect (toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer). De motivatie hiervan is dat een toename tot 2 dB voor het menselijk gehoor niet waarneembaar is. Verder onderzoek c.q. het nemen van maatregelen is derhalve niet noodzakelijk.

De meetresultaten van het uitgevoerde onderzoek zijn als separate bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd.

5.3 Bodem

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

Bij het beoordelen van de bodemkwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bestemmingsplanwijzigingen, omgevingsvergunningen en hergebruik van grond moet inzicht zijn in de kwaliteit van de bodem. Het plangebied is gelegen in het deelgebied 'ophoging'. De gemeente Maastricht heeft in haar bodembeleid 'Nota Bodembeheer 2012 gemeente Maastricht' vastgelegd dat voor het deelgebied 'ophoging' de Bodemkwaliteitskaart (BKK) niet als bewijsmiddel mag gelden. Er dient derhalve een bodemonderzoek, conform NEN 5725 (historisch (voor)onderzoek), NEN 5740 (verkennd bodemonderzoek) te worden uitgevoerd voor het bepalen van de bodemkwaliteit.

Deelgebied 'ophoging'

In het deelgebied 'ophoging' zijn in het verleden ophoogmaterialen toegepast, gemengd met industrieel afval, voornamelijk afkomstig van de voormalige industrieën in de nabije omgeving. Het gebied wordt daarom gekenmerkt door lichte tot sterke bijmengingen met bodemvreemde materialen, zoals puin, baksteen en kolen. Er kunnen dan ook licht tot sterk verhoogde gehalten aan zink en licht verhoogde gehalten aan overige zware metalen, PAK, minerale olie in de grond worden verwacht. Op basis van de gegevens van de bodemkwaliteitskaart wordt de bodemkwaliteit als klasse 'Industrie' beoordeeld.

Op basis van de resultaten van het verkennd bodemonderzoek is een nader bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat voor wat betreft de bovengrond dat sterk verontreinigd is met diverse zware metalen en er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Er is echter, vanwege het ontbreken van risico's, geen sprake van een spoedeisende sanering.

In het diepere grondwater is, als gevolg van een bron/oorzaak buiten het plangebied, een sterke grondwaterverontreiniging (een geval van ernstige bodemverontreiniging) met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen aanwezig.

In overleg met en goedkeuring van het bevoegd gezag Wet bescherming zullen de noodzakelijke procedures (saneringsplan, BUS-melding en/of melding grondwateronttrekking) worden doorlopen.

Het onderzoeksrapport van het verkennend bodemonderzoek van Grontmij Nederland B.V. is als separate 3 bij deze toelichting gevoegd. Het onderzoeksrapport van het aanvullend en nader bodemonderzoek van Arcadis Nederland B.V. is als separate bijlage 4 bijgevoegd.

5.4 Archeologie

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

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

Selectiebesluit archeologie ondergrondse fiets- en scooterstalling CS, Anne Brakman, d.d. 04.06.2015

Momenteel liggen plannen voor om een ondergrondse fietsenstalling onder het Stationsplein te creëren. Aangezien de mogelijkheid bestaat dat hier resten van de vestingwerken of andere archeologische sporen en resten in de ondergrond aanwezig zijn, zijn hier naar aanleiding van de archeologische interpretatie van de milieutechnische boringen, een aantal kijkgaten aangelegd (evaluatie rapport Arcadis 077154924:0.2). Bij dit onderzoek zijn resten uit de Romeinse tijd oven/haardplaats, fundering/verharding), Late Middeleeuwen (uitbraaksleuf) en Nieuwe Tijd (bouwpuin en gedempte grachten) aangetroffen. Gezien de aard van de resten adviseert Arcadis om de Romeinse vindplaats op te graven voor de werkzaamheden van start gaan.

Het bevoegd gezag (in deze gemeente Maastricht, namens deze de steller van dit besluit) gaat akkoord met dit advies. Het opgraven van deze vindplaats zal een duidelijker beeld scheppen van de aard ervan en stelt de informatiewaard ervan *ex situ* veilig. Voor het uitvoeren van dit onderzoek zal door het bevoegd gezag een programma van eisen worden opgesteld.

Enkel wanneer het selectiebesluit wordt afgegeven waarin de locatie wordt vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek kunnen de werkzaamheden van start gaan.

De notitie van Grontmij is als separate bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd. Het archeologische Programma van Eisen is als separate bijlage 6 toegevoegd.

In februari 2015 is door Arcadis B.V, in opdracht van de gemeente Maastricht, een archeologisch kijkgatenonderzoek (IVO-P) uitgevoerd. Het onderzoeksgebied betreft het Stationsplein en de Stationsstraat in Maastricht. De rapportage van dit onderzoek is als separate bijlage 8 bij deze toelichting gevoegd.

5.5 Externe veiligheid

Risicobenadering externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door

buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10^{-6} /jr. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde. Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute of inrichting. Het aantal personen dat in de omgeving van de route of inrichting verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR.

Wet- en regelgeving

Externe veiligheid risicovolle bedrijven

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

Transport van gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is op 1 januari 2010 een circulaire gepubliceerd voor de risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen). Deze Circulaire is in juli 2012 gewijzigd in verband met Basisnet Spoor en enige andere aanpassingen (Stc. 2012-14687, d.d. 20.07.2012). Voor de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of waterweg wordt in navolging van het Bevi gewerkt aan een Besluit externe veiligheid voor transportroutes. Met betrekking tot veiligheidsaspecten van transport over de weg, het water en het spoor, wordt momenteel beleid geformuleerd in het kader van het Basisnet Weg, Basisnet Water en Basisnet Spoor. Het definitieve ontwerp voor het Basisnet Water is inmiddels aangeboden aan de Tweede Kamer. Hieruit blijkt dat bij zelfs een zeer extreme groei van het transport, er nagenoeg nergens een 10^{-6} contour op de oever terecht komt en er ook geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het GR optreden. Wel is er een extra veiligheidsambitie gesteld. Voor het meest voorkomende transport (brandbare vloeistoffen LF1/LF2) wordt hiermee rekening gehouden door plasbrandaandachtsgebieden vast te stellen. Het definitieve ontwerp voor het Basisnet Weg is tevens aangeboden aan de Tweede Kamer. Wat betreft het Basisnet Spoor is een stand van zaken aangeboden aan de Tweede Kamer. Voor het Basisnet Spoor lopen nog diverse discussies tussen belanghebbende partijen over de te hanteren uitgangspunten.

Externe veiligheid buisleidingen

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

Externe veiligheid hoogspanningskabels

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

Gemeente Maastricht

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

1. Transport van gevaarlijke stoffen:

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

2. Stationaire activiteiten, zoals:

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

Analyse plangebied

Het realiseren van een ondergrondse fiets- en scooterstalling betreft geen toevoeging van een (beperkt) kwetsbaar object. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan.

5.6 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer en nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet Milieubeheer. Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regeling zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. Deze wetgeving introduceerde een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. Daarnaast is de term 'niet in betekende mate' besluiten geïntroduceerd, waarbij geen toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen nodig is, omdat deze projecten niet of zeer weinig bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een project draagt in betekende mate (IBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit wanneer de planbijdrage groter is dan 1,2 µg/m³. Projecten met een kleinere concentratietoename dragen 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

In het NSL werken de Rijksoverheid en de decentrale overheden samen om overal in Nederland tijdig (binnen de verkregen derogatietermijn) te voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Het NSL bevat niet alleen de maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, maar ook de ruimtelijke plannen die de luchtkwaliteit verslechteren. Voor een project dat past binnen de reikwijdte van de grondslag in artikel 5.16 lid 1 sub d Wm, geldt dat de toetsing aan de grenswaarden verschuift van het besluit naar het programma. De wettelijke basis voor deze programma aanpak ligt in de Wet milieubeheer (paragraaf 5.2.3, titel 5.2 Wm). In het NSL is geborgd dat vanaf 1 januari 2015 wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor NO₂. Tot die tijd heeft Nederland uitstel en vrijstelling (derogatie) gekregen. Een uitzondering hierop vormt de agglomeratie Heerlen/Kerkrade. Voor dit gebied heeft de commissie slechts uitstel verleend tot 1 januari 2013. In het NSL is tevens geregeld dat tijdig (vanaf 11 juni 2011) aan de Europese grenswaarden voor PM₁₀ werd voldaan. De derogatietermijn voor fijn stof is inmiddels verlopen.

Normen en grenswaarden

In de Wet Luchtkwaliteit zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen, ozon, arseen, cadmium en nikkel. Er vinden in Nederland langs wegen geen overschrijdingen plaats van de richt- of grenswaarden van de zware metalen (lood, arseen, cadmium en nikkel) en ozon; derhalve zijn deze stoffen niet opgenomen in de rekenmodellen. Voor de stoffen NO₂ en PM₁₀ zijn in de Wet Luchtkwaliteit grenswaarden gesteld van 40 µg/m³. Daarnaast geldt een grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie voor NO₂ (200 µg/m³) die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. De uurgemiddelde grenswaarde van NO₂ wordt eenmaal per jaar overschreden bij een

jaargemiddelde concentratie van iets minder dan 54 µg/m³. De norm van maximaal 18 keer overschrijding van de uurgemiddelde grenswaarde wordt bereikt bij een jaargemiddelde grenswaarde van 82 µg/m³. Er zijn in Nederland geen plaatsen waar deze norm wordt overschreden.

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

- jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³);
- jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (40 µg/m³);
- aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ (maximaal 35 dagen per jaar > 50 µg/m³).

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 blootgesteld 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)

Beoogde ontwikkeling

Een ondergrondse fiets- en scooterstalling wordt in het kader van de 'Wet luchtkwaliteit' niet gezien als een gevoelige bestemming. Voorts kan worden vermeld dat de realisatie van een ondergrondse fiets- en scooterstalling een belangrijke bijdrage levert aan het voorzieningenniveau voor fietsgebruikers binnen Maastricht. De realisatie van een goed toegankelijk voorzieningennetwerk voor fietsgebruikers zal op termijn leiden tot een toename van het fietsgebruik en een afname van het autogebruik in het stadsverkeer. Deze ontwikkeling levert een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit binnen de stad Maastricht.

Kwantitatieve analyse luchtkwaliteit

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure voor de fiets- en scooterstalling is een kwantitatieve analyse uitgevoerd ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hoewel aangenomen kan worden dat veel gebruikers van de scooterstalling de stalling, vanwege de ligging bij het station, zullen gebruiken om met de trein verder te reizen naar school of werk, is het de verwachting dat deze scooters er de hele dag staan. Omdat niet uit te sluiten is dat een deel van de gebruikers de scooter voor een kortere tijd stallen, is voor de NIBM-berekening uitgegaan van een bedrijfssituatie benadering waarbij alle scooterplaatsen dubbel gebruikt worden. Hoewel dit in de praktijk, gezien de opmerking hiervoor, niet aan de orde zal zijn, is als worst-case benadering een situatie doorgerekend waarbij is uitgegaan van 4 scooters per plaats per dag (640 voertuigbewegingen). In beider gevallen is geen sprake van een bijdrage die de NIBM-grens overschrijd.

Uitgaande van de 640 extra verkeersbewegingen is een NIBM berekening uitgevoerd:

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		640
Aandeel vrachtverkeer		0.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0.60
	PM ₁₀ in µg/m ³	0.12
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1.2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van de beoogde ondergrondse fiets- en scooterstalling.

5.7 Flora en Fauna

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu. De instrumenten die deze bescherming mogelijk maken zijn op Europees niveau vertaald in Natura 2000. De Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn zijn in Natura 2000 opgenomen. De Europese wetgevingen zijn in Nederland vertaald in de Flora- en faunawet voor de soortbescherming en in de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 voor de gebiedsbescherming. Nederland heeft daarmee de Europese wetgeving in de nationale wetgeving verankerd. Door voorafgaand aan een (bouw)project of ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten- en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort.

Plangebied

Het plangebied is gelegen in de binnenstand van Maastricht, te midden van de stationsomgeving. Deze locatie betreft het drukste openbaar vervoersknooppunt van de stad, is thans geheel verhard en vormt derhalve geen geschikt leefgebied voor beschermde plant- en diersoorten. Het plan voorziet in de realisatie van een ondergrondse fiets- en scooterstalling. Gesteld kan worden dat deze ontwikkeling op deze locatie geen schade zal toebrengen aan beschermde plant- en diersoorten.

Het aspect flora en fauna vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

5.8 Explosieven

Binnen het plangebied is, onder andere ter voorbereiding op de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling door Saricon een ex explosievenonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek is gebleken dat het onderhavige plangebied, voor wat betreft de aanwezigheid van explosieven, als 'onverdacht' kan worden beschouwd.

De rapportage van dit onderzoek en een samenvattende briefrapportage zijn bij deze toelichting gevoegd als separate bijlagen 10 en 11.

5.9 Lichthinder

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van een lichthindergevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

5.10 Trillingshinder

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van trillingsgevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

5.11 Geurhinder

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van een geurhindergevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

5.12 Kabels, leidingen en overige belemmeringen

In het plangebied is een voormalige hogedruk gastransportleiding gelegen. Deze buisleiding is echter niet meer in gebruik en vormt derhalve geen belemmering voor het voorliggende plan. Wel dient het riool ter plaatse van het plangebied verlegd te worden.

Hoofdstuk 6 Het bestemmingsplan

6.1 Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting zijn de aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende beleidsuitgangspunten en de verschillende omgevings- en milieuaspecten weergegeven. Een en ander is vertaald in de regels van dit plan. Deze regels voldoen aan de eisen volgend uit de Wro en de Wabo. Dit hoofdstuk bevat een toelichting op deze regels.

Het voorliggend bestemmingsplan is er op gericht de realisatie van een ondergrondse fiets- en scooterstalling bij het Centraal Station van Maastricht mogelijk te maken. In de regels van het voorliggende bestemmingsplan zijn regels opgenomen waarmee deze ondergrondse ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt.

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 SVBP2012, een aantal standaardbegrippen en een aantal standaard meetwijzen opgenomen.

6.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (art. 3 en 4)

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 (bouwhoogte en dergelijke) kan hiervoor in de regel zondermeer een omgevingsvergunning worden verleend. In het navolgende wordt kort uiteengezet welke bestemmingen zijn opgenomen en worden specifieke elementen daarin toegelicht.

Artikel 3: enkelbestemming Verkeer – Verblijfsgebied

Deze enkelbestemming is toegekend aan het gehele plangebied. De bovengrondse functie van het plangebied wordt in deze bestemming geregeld. In het voorliggende bestemming is deze bestemming uitgebreid met ondergrondse bouwmogelijkheid waarmee de realisatie van de ondergrondse fiets- en scooterstalling wordt mogelijk gemaakt. Deze ondergrondse bouwmogelijkheid behelst een toegestane ondergrondse bouwdiepte van maximaal 10 meter (exclusief ondersteunende constructies) en een oppervlakte van 3.200 m². Bovengronds mogen enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht.

Artikel 4: dubbelbestemming Waarde – Maastrichts Erfgoed

De tot de dubbelbestemming 'Waarde – Maastrichts Erfgoed' aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming van het op en in de grond aanwezige cultureel erfgoed. In dit geval gaat het om Maastrichts Erfgoed. Nagenoeg het gehele plangebied is aangewezen als 'archeologische zone a'. Een klein deel van het plangebied is aangewezen als 'archeologische zone c'. Daarnaast is het plangebied aangewezen als beschermd stadsgezicht en cultuurhistorisch attentiegebied.

6.2.2 Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 5 t/m 11)

Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 5 t/m 11)

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

- een anti-dubbeltelregel (artikel 5): zorgt er voor dat gronden niet dubbel worden meegerekend bij het toestaan van bouwplannen;
- algemene bouwregels (artikel 6): bevat aanvullende regels met betrekking tot het bouwen van antennemasten en zendmasten;
- algemene gebruiksregels (artikel 7): hierin worden onder meer alle vormen van gebruik, die in strijd zijn met de aan de grond gegeven bestemming, verboden;
- algemene afwijkingsregels (artikel 8): in dit artikel zijn kleine reguliere afwijkingsbevoegdheden opgenomen voor Burgemeester en Wethouders;
- algemene wijzigingsregels (artikel 9): hierin wordt bepaald onder welke voorwaarden Burgemeester en Wethouders bevoegd zijn het plan te wijzigen; het betreft hier wijzigingen van bestemmingsgrenzen;;
- algemene procedureregels (artikel 10): hierin wordt geregeld welke procedure moet worden gevolgd in geval van toepassing van omgevingsvergunningen, afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden en nadere eisen;
- overige regels (artikel 11): in dit artikel is een verwijzing opgenomen naar andere wettelijke regelingen.

6.2.3 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregel (art. 12 en 13)

In het overgangsrecht (artikel 12) 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 opstellen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden gehandhaafd. Dit overgangsrecht komt voort uit artikel 3.2.1 van het Bro en is een verplicht onderdeel van de regels. In de slotregel (artikel 13) wordt aangegeven onder welke naam de regels kunnen worden aangehaald.

Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld (dat wil zeggen indien men geen anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partijen). Echter betreft het hier geen kosten van aanleg van voorzieningen die op basis van de Wro verhaald kunnen worden (het betreffen geen voorzieningen op grond van artikel 6.2.5 Bro).

De investeringskosten voor de beoogde fiets- en scooterstalling zijn vastgelegd in een realisatieovereenkomst. De inhoud van deze realisatieovereenkomst is opgenomen in het raadsvoorstel van 9 juni 2015, dat als separate bijlage 9 bij deze toelichting is gevoegd.

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 de 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 omgevingsvergunning 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 Algemeen

In de Structuurvisie Maastricht 2030 is vastgesteld dat het centraal station wordt ontwikkeld als belangrijkste openbaar vervoer knooppunt van de stad. Er wordt ruimte gezocht voor een structurele verruiming van het aantal fiets- en scooterstallingen. In het raadsbesluit over de stationsomgeving van 31 mei 2011 is besloten de fietsparkeeroplossing op korte termijn ter hand te nemen.

Bij het raadsbesluit over de tram Vlaanderen-Maastricht van 18 december 2012 is een motie ingediend en aangenomen. In deze motie wordt het college verzocht in overleg te gaan met de betrokken partners (NS/provincie/Prorail) om de mogelijkheden te onderzoeken van een ondergrondse fiets- en eventuele scooterstalling onder het stationsplein.

In het coalitieakkoord “Wij Maastricht” 2014-2018 is de realisatie van een ondergrondse fiets-/scooterstalling in 2018 bij het centraal station concreet benoemd.

Samen met NS en Prorail heeft de gemeente de afgelopen jaren zoveel mogelijk locaties voor een fiets- en scooterstalling in de stationsomgeving onderzocht. Zie hiervoor het rapport van Movares uit december 2013 (zie separate bijlage 7). Gezamenlijk is besloten dat een ondergrondse stalling onder het voorplein de beste oplossing biedt voor het fiets- en scooterstalling probleem.

Belanghebbenden (o.a. omwonenden, ondernemers, Fietzersbond, Veolia en Q-park) zijn in een vroegtijdig stadium geïnformeerd en meegenomen in de totstandkoming van de plannen voor deze stalling. Op 26 augustus 2014 heeft een uitgebreide informatiemiddag/avond plaatsgevonden. Op verzoek van een aantal ondernemers zijn alternatieve plannen voor de hoofdtoegang van de stalling onderzocht. Hieruit bleek dat de toegang via de middenberm van de Stationsstraat toch de beste totaaloplossing zal bieden.

Op 18 november 2014 heeft het college ingestemd met het voorlopig ontwerp van de ondergrondse stalling voor fietsen en scooters en de realisatie van de toegang tot de stalling via de middenberm van de Stationsstraat. Ook heeft het college opdracht gegeven om samen met de werkgroep Kwaliteitsimpuls Wyck de toegang tot de stalling verder uit te werken. De raad zal in april 2015 hierover een besluit nemen, waarna het bestemmingsplan ter visie kan worden gelegd.

In het kader van deze bestemmingsplanprocedure zal tijdens de periode van ter inzage legging opnieuw een informatiebijeenkomst worden georganiseerd. Voorlopige planning is hiervoor de periode april-juni. De termijn van ter inzage legging wordt gecommuniceerd via een bewonersbrief aan de direct omwonenden en via de gemeentelijke mediamix (De Ster, RTV Maastricht, internet, social media). Ook worden de betreffende buurtplatforms geïnformeerd.

9.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro

De procedure van het bestemmingsplan is vastgelegd in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Gedurende deze procedure kan eenieder binnen de termijn van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan indienen. Het ontwerp van dit bestemmingsplan heeft vanaf 22 juni 2015 tot en met 3 augustus 2015 voor een ieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid om naar keuze, schriftelijk of mondeling, een zienswijze naar voren te brengen bij de gemeenteraad.

Er zijn 3 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen en de beantwoording van de zienswijzen zijn opgenomen in het raadsvoorstel- en besluit, dat als bijlage 1 bij deze toelichting is opgenomen.

Bijlage 1 Raadsvoorstel- en besluit