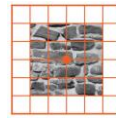


# Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. een bestemmingswijziging aan de Vijverdalseweg te Maastricht

Vastgesteld, 25 januari 2019



*Gemeente Maastricht*



# Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. een functiewijziging hoek Vijverdalseweg – Bergerstraat te Maastricht

# Inhoudsopgave

---

|                                                       |           |
|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Inleiding</b>                                    | <b>3</b>  |
| <br>                                                  |           |
| <b>2 Ruimtelijke onderbouwing</b>                     | <b>4</b>  |
| 2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie            | 4         |
| 2.2 Het plan                                          | 6         |
| 2.3 Vigerend bestemmingsplan                          | 7         |
| 2.4 Beleidskader                                      | 8         |
| 2.5 Milieuaspecten                                    | 10        |
| 2.6 Water                                             | 13        |
| 2.7 Archeologie                                       | 14        |
| 2.8 Flora en Fauna                                    | 14        |
| 2.9 Overige milieuaspecten                            | 15        |
| 2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving | 15        |
| 2.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid                 | 16        |
| 2.12 Economische uitvoerbaarheid                      | 16        |
| <br>                                                  |           |
| <b>3 Motivering</b>                                   | <b>17</b> |
| <br>                                                  |           |
| Bijlage 1 Verbeelding                                 | 18        |

# 1 Inleiding

## ***Aanleiding***

De gemeente Maastricht is voornemens om een gedeelte van perceel 2696, kadastraal bekend gemeente Amby, sectie B, nummer 2696, gelegen op de hoek van de Vijverdalseweg en de Bergerstraat, te verkopen aan het naastgelegen garagebedrijf Volvo Biermans, gelegen aan de Weerhuisweg 11 te Maastricht. Deze gronden zal het garagebedrijf grotendeels gebruiken als onoverdekte showroom voor te koop staande auto's. De toekomstige functie van de aan te kopen gronden is in strijd met de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Heer-Scharn'.

De gemeente Maastricht wil deze strijdigheid met het bestemmingsplan wegnemen door middel van het toepassen van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a, sub 3° Wabo. Als onderdeel van de genoemde procedure ten behoeve van de omgevingsvergunning dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afwegingen ten behoeve van de realisatie van het plan dienen te zijn verwoord. Het voorliggende document voorziet in deze ruimtelijke onderbouwing. De ten behoeve van deze omgevingsvergunning te volgen procedure is geregeld in paragraaf 3.3 Wabo.

## ***Documenten bij deze ruimtelijke onderbouwing***

Bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing behoort tevens de verbeelding met de begrenzing van projectlocatie en (digitaal) een koppeling naar de ruimtelijke onderbouwing met bijlage met de IDN-codering NL.IMRO.0935.ovLocatieBiermans-vg01.

## ***Leeswijzer***

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

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

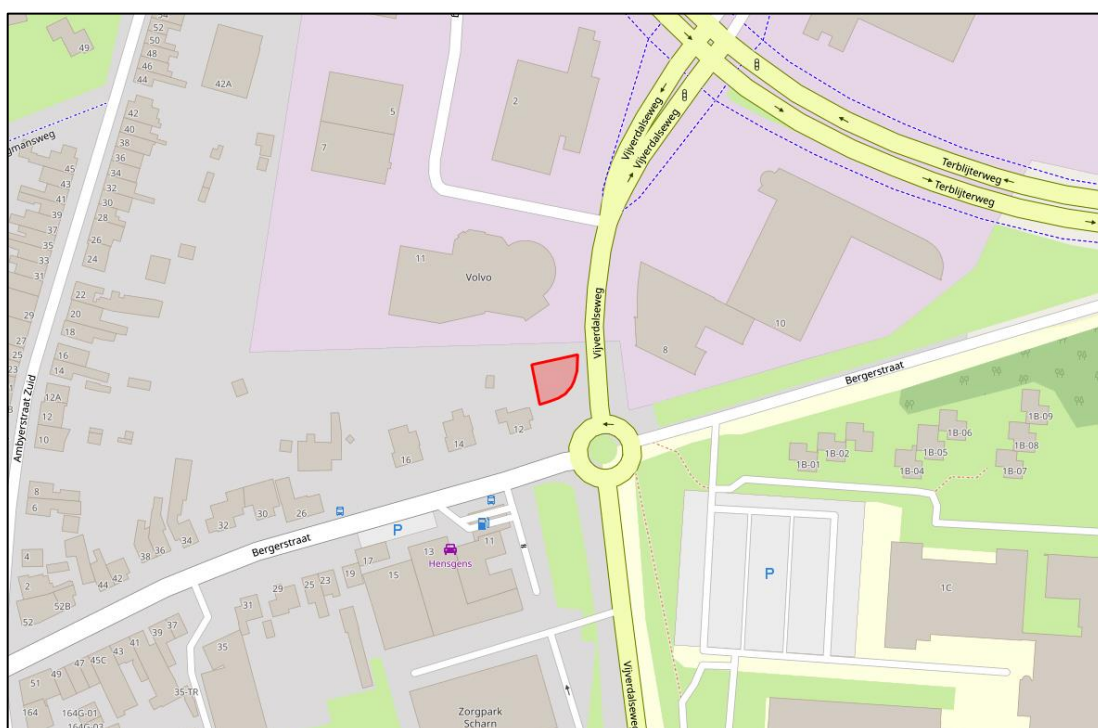
# 2 Ruimtelijke onderbouwing

## 2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie

### *Algemeen*

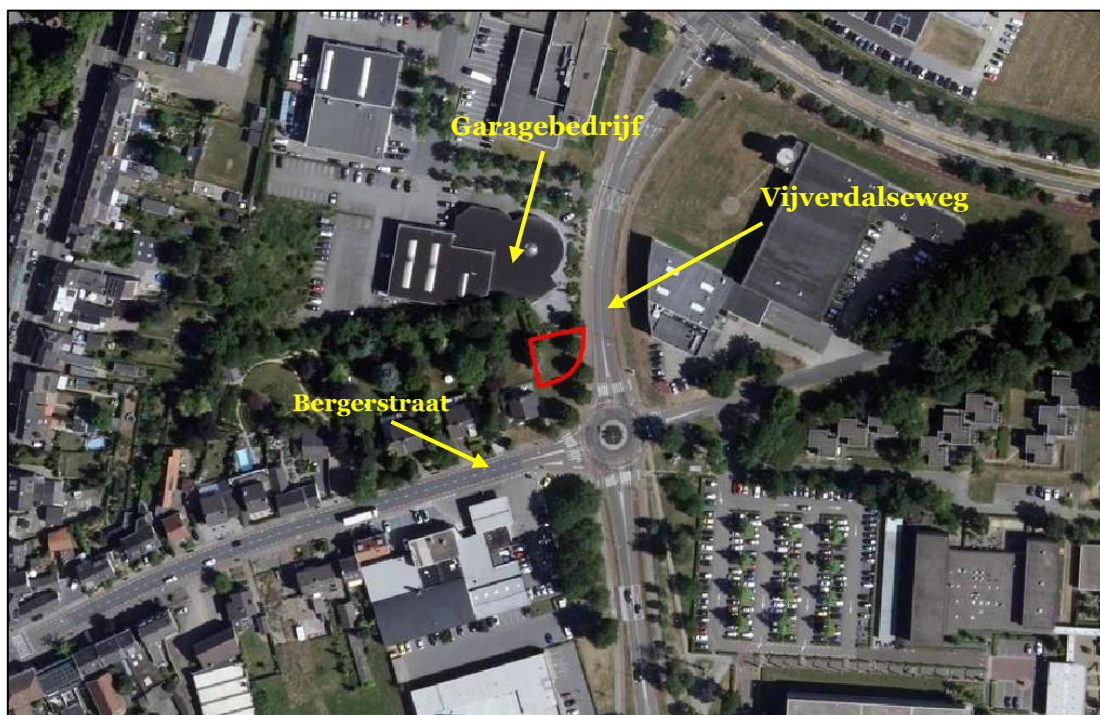
De projectlocatie is gelegen op hoek van de Vijverdalseweg en de Bergerstraat, aan de oostzijde van Maastricht in de wijk Scharn. Ten noorden van de projectlocatie ligt bedrijventerrein Scharn Noord en verder naar het noorden ligt de wijk Amby. Ten zuiden, aan de overzijde van de Bergerstraat, ligt een garagebedrijf met tankstation en verder naar het zuiden Zorgpark Scharn. Aan de oostzijde grenst de locatie aan de Vijverdalseweg en aan de overzijde ligt een bedrijf dat gespecialiseerd is in precisiedoseertechniek. Ten westen van de locatie liggen woningen.

Op het onderstaande overzichtskaartje is de ligging van de projectlocatie middels een rood vlak weergegeven:



De projectlocatie ligt op de overgangszone tussen bedrijventerrein Scharn Noord en het woongebied aan de Bergerstraat. Aan de rand van dit bedrijventerrein, grenzend aan de woonfuncties, zijn conform het bestemmingsplan uitsluitend relatief lichte bedrijfsactiviteiten mogelijk van milieucategorie 1 of 2. Deze passen, gelet op de beperkte milieu-uitstraling, in de regel binnen de woonomgeving. Het garagebedrijf dat hier gelegen is, is hiervan een voorbeeld.

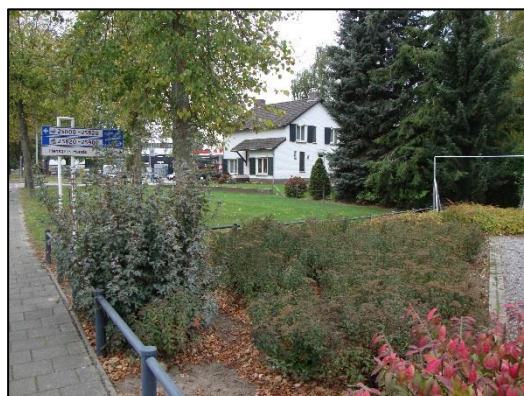
Op de navolgende luchtfoto zijn de omliggende wegen Vijverdalseweg en Bergerstraat, alsmede het garagebedrijf weergegeven. De exacte projectlocatie is met een rode begrenzing aangeduid:



De onderstaande afbeeldingen geven een impressie van de projectlocatie en de omgeving:



*De projectlocatie in noordelijke richting*



*De projectlocatie in zuidelijke richting*



*De Bergerstraat, ten zuiden van de projectlocatie*



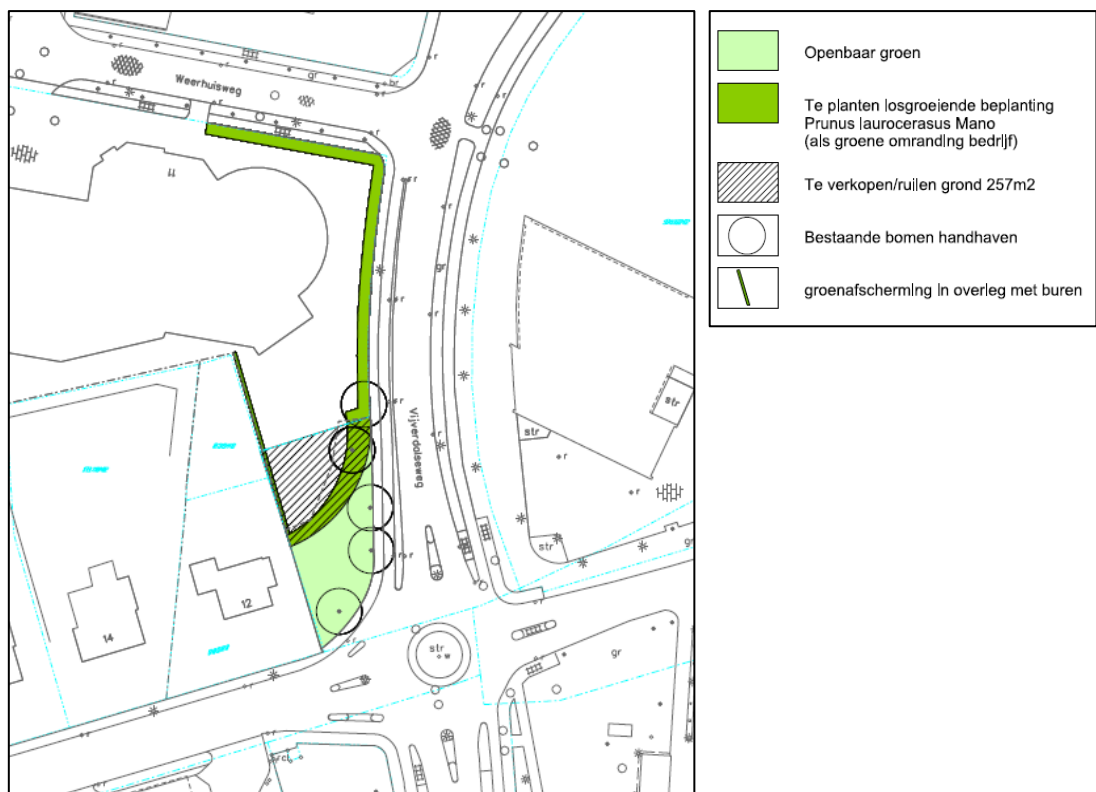
*De Vijverdalseweg, ten oosten van de projectlocatie*



*De Vijverdalseweg, ten oosten van de projectlocatie*

## 2.2 Het plan

Een garagebedrijf Volvo Biermans, gelegen aan de Weerhuisweg 11, wil een gedeelte van een perceel ten zuiden van hun gronden van de gemeente Maastricht aankopen om deze gronden te gebruiken voor een onoverdekte showroom. Het deelperceel (kadastraal perceel gemeente Amby, sectie B, nummer 2696) heeft een grootte van 257 m<sup>2</sup>. De inrichting van het perceel is onderstaand weergegeven:



*Inrichtingsplan Vijverdalseweg (bron: gemeente Maastricht)*

Langs de gehele oostgrens van het perceel van het garagebedrijf, vanaf de Weerhuisweg tot aan de zijdelingse perceelgrens van het woonhuis Bergerstraat 12, zal een groene omranding worden gerealiseerd in de vorm van een Prunus laurocerasus Mano (ook wel Laurierkers genoemd). Dit is een middelgrote wintergroene sierstruik met een compacte, dichtvertakte vorm. Ter plaatse van de scheiding van het perceel met het restant openbaar groen aan de zuidzijde zal deze omranding wat steviger worden aangezet. De verdere groenafscherming langs deze zijdelingse perceelgrens in noordwestelijke richting zal

in samenspraak met de eigenaar van het perceel Bergerstraat 12 worden bepaald. De bestaande bomen langs de Vijverdalseweg blijven gehandhaafd.

Met deze inpassing wordt enerzijds een goede overgang naar het aanpalende woonperceel gerealiseerd, anderzijds blijft het openbaar groen deels gehandhaafd waarmee het groene accent op deze hoek intact blijft. Omdat over de gehele oostgrens van het perceel van het garagebedrijf een stevige groene omranding wordt aangelegd wordt een deel van het perceel aan het zicht onttrokken en verbetert de uitstraling naar de omgeving in positieve zin.

## 2.3 Vigerend bestemmingsplan

### *Bestemmingsplan 'Heer-Scharn'*

De projectlocatie is planologisch-juridisch geregeld in het bestemmingsplan 'Heer - Scharn' (vastgesteld door de raad van de gemeente Maastricht d.d. 22.11.2011). Op de onderstaande uitsnede van de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding is de projectlocatie middels een rode omlijning weergegeven:



De projectlocatie heeft thans de bestemming 'Groen'.

### *Bestemming 'Groen'*

Volgens artikel 10.1 van het vigerende bestemmingsplan zijn de gronden met de bestemming 'Groen' bestemd voor:

- groenvoorzieningen;
- geluidwerende voorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-geluidwerende voorzieningen' (sv-gv);
- park;
- plantsoen;
- bermen en beplantingen;
- speelvoorzieningen en hangplekken;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- voorzieningen voor langzaam verkeer;
- additionele voorzieningen;

Het realiseren van een onoverdekte showroom is conform deze bestemmingsomschrijving niet mogelijk. Er zijn ook geen afwijkings- of wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan opgenomen die deze ontwikkeling alsnog mogelijk kunnen maken. Het toepassen van een buitenplanse procedure is hierdoor noodzakelijk.

#### *Dubbelbestemming 'Waarde – Maastrichts Erfgoed'*

De projectlocatie is daarnaast voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde – Maastrichts Erfgoed'. Gronden gelegen binnen deze dubbelbestemming zijn, naast de andere daar voorkomende besluitvlak(ken), mede bestemd voor de bescherming van het op die gronden aanwezige cultureel erfgoed. In voorliggende situatie betreft het met name het aspect archeologie (zie onderstaande alinea).

#### *Functieaanduiding 'Specifieke vorm van waarde – archeologische zone c'*

Daarnaast is de projectlocatie voorzien van de functieaanduiding 'Specifieke vorm van waarde – archeologische zone c'. Voor deze gronden geldt dat archeologisch onderzoek dient te worden verricht wanneer het een ontwikkeling betreft waarvoor de bodem dieper dan 0,40 meter moet worden geroerd én de oppervlakte van de bodemverstoring 2.500 m<sup>2</sup> of meer bedraagt. In het voorliggende situatie is dit niet het geval, waardoor archeologie verder geen belemmering vormt voor dit plan.

#### Resumé

Onderhavig plan is in strijd met de regels van het vigerende bestemmingsplan. Volgens artikel 10.1 van regels van het bestemmingsplan mogen er geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden binnen de bestemming 'Groen'. Onderhavig plan voorziet in de realisering van een onoverdekte showroom ten behoeve van een garagebedrijf. Derhalve is de beoogde ontwikkeling in strijd met het bestemmingsplan. Om het voorliggende plan planologisch-juridisch toch mogelijk te maken is een uitgebreide procedure omgevingsvergunning conform artikel 2.1, eerste lid onder c/2.12, eerste lid, onder a, sub 3 Wabo noodzakelijk.

## **2.4 Beleidskader**

### **2.4.1 Rijksbeleid en wetgeving**

#### ***Besluit ruimtelijke ordening: Ladder voor duurzame verstedelijking***

Sinds oktober 2012 geldt bij ruimtebesluitvorming een voor de praktijk belangrijke motiveringsplicht. Het betreft de in artikel 3.1.6, tweede lid Bro opgenomen plicht om indien een bestemmings- of ander ruimtelijk plan voorziet in een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' de aanvaardbaarheid daarvan in de toelichting van dat plan wordt onderbouwd. Voor deze onderbouwing dient de zogeheten 'Ladder voor duurzame verstedelijking' te worden doorlopen.

Op 12 mei 2017 is het 'Besluit van 21 april 2017 tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in verband met de aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking' gepubliceerd (Stb. 2017, 182). In dit besluit is de gewijzigde tekst van de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' (artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening, hierna: "Bro") opgenomen. De wijziging is op 1 juli 2017 in werking treden. In voornoemd besluit van 21 april 2017 is een aantal leden van artikel 3.1.6 Bro gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen die daarbij zijn doorgevoerd zijn:

- de drie zogenaamde treden van de ladder zijn losgelaten;
- het begrip 'actuele regionale behoefte' is vervangen door de eenvoudiger term 'behoefte';
- het uitgangspunt wordt: voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied, moet de behoefte worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan;
- indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dan dient gemotiveerd te worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien;
- de mogelijkheid is opgenomen om de toepassing van de ladder door te schuiven naar het latere uitwerkings- of wijzigingsplan.

Voorvraag: is sprake van een Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling (NSO)?

Allereerst dient de voorvraag te worden gesteld of sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Volgens de begripsbepalingen in artikel 1.1.1, eerste lid Bro is een NSO als volgt gedefinieerd: ‘... *een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.*’ De genoemde ruimtelijke ontwikkelingen zijn echter niet gekwantificeerd. Vanuit de definitie is derhalve niet meteen duidelijk waar de ondergrens van deze ontwikkelingen ligt. Wel is in de loop der jaren jurisprudentie ontstaan, ook over bedrijventerreinen. Zo is er jurisprudentie (ABRvS 23 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1442) waarbij de uitbreiding van een bedrijfsgebouw met 400 m<sup>2</sup> niet wordt gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Als motivering is aangegeven dat sprake was van een bedrijfsgebouw met een beperkte omvang, die aan te merken was als kleinschalige bedrijfsbebouwing met beperkte gebruiksmogelijkheden (alleen voor dat bedrijf interessant).

Gelet op de beperkte uitbreiding van bedrijfsvloeroppervlakte van het bestaande garagebedrijf van 257 m<sup>2</sup> wordt, analoog aan de genoemde uitspraak, deze ontwikkeling niet beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het doorlopen van de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ is derhalve niet aan de orde.

## **2.4.2 Regionaal beleid**

### ***Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg***

Door de 18 Zuid-Limburgse gemeenten Beek, Brunssum, Eijsden-Margraten, Gulpen-Witter, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Maastricht, Meerssen, Nuth, Onderbanken, Schinnen, Simpelveld, Sittard-Geleen, Stein, Vaals, Valkenburg aan de Geul en Voerendaal is de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg vastgesteld. De gemeente Maastricht stelde de structuurvisie vast op 12 december 2017. De SVREZL is een gezamenlijke ruimtelijk-economische visie en handelingskader voor de winkel-, kantoren- en bedrijventerreinenmarkt in Zuid-Limburg in de drie subregio's Maastricht-Heuvelland, Westelijke Mijnstreek en Parkstad Limburg. De werking van deze structuurvisie wordt geborgd in de provinciale verordening (de provinciale omgevingsverordening met ingang van de Omgevingswet). De provincie zal op basis van die verordening optreden tegen gemeenten die zich niet houden aan de beleidsafspraken uit de SVREZL.

Fundament onder deze afspraken is dat het zwaartepunt van de aandacht uitgaat naar de bestaande voorraad in de drie segmenten. Doel is ruimte creëren voor nieuwe initiatieven die echt iets toevoegen. Dit geldt voor winkels, kantoren en bedrijventerreinen. Voor de gebieden Chemelot, Nedcar-VDL en Maastricht Aachen Airport zijn zelfstandige gebiedsvisies in ontwikkeling. Het zijn zelfstandig te ontwikkelen gebiedsvisies die als doel hebben een kwalitatieve structuurversterking te realiseren en die niet mogen leiden tot verstoringen van de hoofdstructuur. Er worden in beginsel alleen toevoegingen in de genoemde segmenten gefaciliteerd in de daartoe afgebakende concentratie- en balansgebieden. In balansgebieden gaat het om kwalitatieve versterkingen. In concentratiegebieden is in beginsel naast kwalitatieve versterking ook kwantitatieve versterking mogelijk. Telkens onder de voorwaarde van het principe van ‘saldo nul, tot aan de frictieleege stand in de kantorenmarkt en de winkelmarkt’. In de bedrijventerreinenmarkt geldt dat (publiekrechtelijk) harde plannen hard blijven, en zachte plannen niet hard worden, tenzij dit past binnen lokaal beleid en onder voorbehoud van saldering.

### ***SVREZL in relatie tot bedrijventerreinen***

Een belangrijk onderwerp in de SVREZL is het salderingsbeleid. Salderen voorkomt dat er netto nog extra planologische ruimte wordt toegevoegd. Het principe van salderen is dat indien extra gewenste planologische ruimte wordt toegevoegd, er elders planologische ruimte moet worden onttrokken. Dit geldt met name voor kantoren en winkels. De leegstandsproblemen op bedrijventerreinen zijn echter minder groot dan bij kantoren en winkels, bovendien neemt de behoefte aan bedrijventerreinen naar verwachting de komende jaren nog wat toe en groeien belangrijke clusters in Zuid-Limburg de komende jaren door, zoals in de automotive, chemie, logistiek en med-tech. Dit betekent dat het salderen in de bedrijventerreinenmarkt een andere invulling heeft en ook minder zwaarwegend is. In de eerste plaats omdat de leegstand in bestaande panden lager is. Daarnaast geldt dat een normale frictieleege stand in de

bedrijventerreinenmarkt hoger kan zijn, vanwege het lokale karakter van de bedrijventerreinenmarkt. Ongeveer 90% van de verhuisbewegingen vindt plaats binnen een straal van 25 kilometer, en het gros binnen 5 tot 10 kilometer. Dit betekent dat ondanks een hoge leegstand in een bepaalde (buur)gemeente huisvesting van een bepaald bedrijf in leegstaande bedrijfsgebouwen geen reëel vestigingsalternatief kan zijn. Het principe van salderen heeft betrekking op meters kaveloppervlak, in de praktijk buiten de bestaande bedrijventerreinen (die als concentratiegebieden zijn bestempeld).

In het verlengde daarvan gelden de volgende uitgangspunten:

- goede nieuwe plannen blijven mogelijk, wanneer deze in principe gekoppeld zijn aan het schrappen van (harde bestemmingsplan)capaciteit elders in de subregio;
- nieuwe terreinen en uitbreidingen van bestaande terreinen zijn verder mogelijk als:
  - a. er binnen de bestaande voorraad geen geschikte ruimte meer is;
  - b. de toevoeging extra aanvullende kwaliteit toevoegt aan het regionale aanbod. Dit geldt voor nieuwe terreinen en grotere uitbreidingen van bestaande bedrijventerreinen;
  - c. beperkte uitbreiding van bestaande terreinen op kavelniveau voor al op het terrein gevestigde bedrijven of lokale, solitair gevestigde bedrijven is onder voorwaarden mogelijk via maatwerk met een goede onderbouwing (denk aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' en een voorkeur voor leegstaande panden);
  - d. kleinschalige uitbreidingen van een bedrijventerrein tot 3.000 m<sup>2</sup> kavel hoeven niet gesaldeerd te worden.

#### *Onderhavig plan*

Voor het onderhavige plan geldt uitgangspunt c., een beperkte uitbreiding van een bestaand bedrijf dat al op deze locatie gevestigd is. De uitbreiding bedraagt 257 m<sup>2</sup>. Deze oppervlakte valt, zoals in de bespreking van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' is aangegeven, onder de ondergrens van een stedelijke ontwikkeling. Saldering niet aan de orde gelet op de beperkte omvang kleiner dan 3.000 m<sup>2</sup>. Het voorliggende plan is hierdoor in lijn met de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg (SVREZL).

### **2.4.3 Gemeentelijk beleid**

#### ***Stadsvisie 2030 (actualisatie 2008)***

In juni 2005 werd de Stadsvisie 2030 vastgesteld. Daarmee staat de koers van de stad Maastricht vast. In deze visie zijn twaalf speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de stad zich verder dient te ontwikkelen. De voorliggende ontwikkeling past binnen speerpunt 1 'Realisatie en behoud van een brede economische structuur'. Als gevolg van diverse economische ontwikkelingen zijn de economische structuren van West-Europese steden veranderd. Maastricht heeft een omslag gemaakt van een industriestad naar een kennis- en dienstestad, met een brede en gedifferentieerde werkgelegenheidsstructuur, waarin de industrie gekoesterd wordt. Een gedifferentieerd aanbod van bedrijvigheid en werk biedt de meeste kansen op een langdurige economische weerbaarheid. Het verlies aan werkgelegenheid in de ene sector kan opgevangen worden door een andere sector als het economisch slechter gaat. In de toekomst blijft dit een belangrijke randvoorwaarde voor de economische ontwikkeling van de stad.

De beoogde ontwikkeling is derhalve in overeenstemming met de Stadsvisie 2030 van de gemeente Maastricht.

#### ***Structuurvisie Maastricht 2030, ruimte voor ontmoeting***

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

- versterking van haar positionering als internationale stad ten behoeve van de economische vitaliteit en innovatie van de stad en regio;
- investeren in een robuuste en duurzame bereikbaarheid om het vestigingsklimaat voor inwoners, bezoekers en ondernemingen te verbeteren;

- het landschap versterken en verbinden met de stad zodat het nog meer bijdraagt aan de unieke woonkwaliteit en de toeristische aantrekkingskracht en;
- het bestaande stedelijk gebied zorgvuldig en geleidelijk transformeren, waarbij wordt gekomen tot een robuust netwerk van maatschappelijke voorzieningen en aantrekkelijke ontmoetingsplekken en openbare ruimten.

Het accent bij de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht komt te liggen op een geleidelijke transformatie van het bestaande. De visie op de toekomst betreft in hoofdzaak het verbeteren en verstevigen van 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.

#### *Onderhavig plan*

Voor dit specifieke plan zijn in de Structuurvisie Maastricht 2030 geen specifieke uitgangspunten opgenomen. Het plan past binnen de algemene uitgangspunt van het versterken van de economische structuur van de stad.

## **2.5 Milieuaspecten**

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

### **2.5.1 Bodem**

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

#### *Projectlocatie*

Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een onoverdekte showroom ten behoeve van de verkoop van auto's behorende bij het garagebedrijf Volvo Biermans. De bestaande bestemming 'Groen' duidt erop dat de bodemkwaliteit voor deze bestemming geschikt is. Het is, gelet op de instandhouding van de bestaande en nieuwe groene elementen, van belang dat de bodemkwaliteit niet verslechtert. In het kader van de aanleg van de showroom (parkeerplaats) dienen derhalve maatregelen te worden genomen waarmee wordt voorkomen dat vervuiling als gevolg van geparkeerde auto's (olie, benzine e.d.) plaatsvindt.

### **2.5.2 Geluid**

#### *Wet geluidhinder*

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

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

wettelijke kaders. Andere geluidbronnen kunnen wel noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een goede 'ruimtelijke ordening'.

#### *Projectlocatie*

##### Wet geluidhinder

Onderhavig plan voorziet niet in de realisatie van een geluidgevoelig object als bedoeld in de Wet geluidhinder. Een akoestisch onderzoek vanwege de Wgh kan daarmee achterwege blijven.

##### Goede ruimtelijke ordening

Naast een toets aan de Wet geluidhinder is het bij ruimtelijke ontwikkelingen van belang dat de ontwikkeling in overeenstemming is met een 'goede ruimtelijke ordening'. Een algemeen geaccepteerd instrument waarmee dit beoordeeld kan worden is de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (editie 2009). Deze publicatie geeft richtlijnen over de aan te houden afstanden van (bedrijfs)bestemmingen ten opzichte van geluidgevoelige bestemmingen. Hiermee kan worden bepaald of de beoogde bestemming in lijn is met een goede ruimtelijke ordening.

Het onderhavige plan voorziet in de realisatie van een onoverdekte showroom voor auto's. Een onoverdekte showroom is niet specifiek gecategoriseerd in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Wel is in de brochure de categorie 'autoparkeerterreinen, parkeergarages' opgenomen. Voor deze categorie geldt een richtafstand van 30 meter, waarbij het aspect geluid maatgevend is. Echter, bij het voorliggende plan is geen sprake van een intensief gebruik als bij een parkeerplaats of parkeergarage. Daarbij zijn parkeerplaatsen en parkeergarages meestal openbaar en worden deze gedurende 24 uur per dag gebruikt. In het voorliggende geval worden uitsluitend auto's geparkeerd voor de verkoop en deze kunnen daar enkele dagen geparkeerd staan. Bovendien wordt het terrein alleen gebruikt gedurende de openingstijden van het garagebedrijf (kantooruren). Omdat de gebruikintensiteit niet vergelijkbaar is met een parkeerplaats is deze categorie dan ook niet bruikbaar voor deze situatie.

Omdat ter plekke van de onoverdekte showroom alleen sprake is van het verhandelen van auto's (en er geen reparatie plaatsvindt) en deze ruimte alleen voor dit onderdeel van de bedrijfsvoering kan worden gebruikt is voor deze specifieke functie aangesloten bij detailhandel. Voor detailhandel geldt een richtafstand van 10 meter tot gevoelige functies zoals wonen.

##### Gemengd gebied

De projectlocatie is gelegen in een zogenoemd 'gemengd gebied'. In een gemengd gebied gelden andere richtafstanden. Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kortere afstanden worden aangehouden bij het omgevingstype 'gemengd gebied', dat gezien de functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. In een dergelijk geval is het ruimtelijk aanvaardbaar dat richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd.

In de voorliggende situatie is niet alleen sprake van drukke verkeerswegen (Vijverdalseweg en Bergerstraat) maar ook van gemengde functies (wonen en diverse soorten bedrijvigheid). Het gebied kan derhalve worden gezien als een gemengd gebied. Dit betekent dit dat de richtafstand van 10 meter tussen de onoverdekte showroom en het perceel behorende bij het woonhuis aan de Bergerstraat 12, kan worden teruggebracht naar 0 meter. De afstand tussen de uiterste grens van de openluchtshowroom en de perceelsgrens van de genoemde woning bedraagt 0 meter.

Geconcludeerd kan worden dat het plan voldoet aan de richtafstanden zoals opgenomen in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Het aspect geluid vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het plan.

### **2.5.3 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.

#### *Projectlocatie*

Met deze ontwikkeling wordt geen (beperkt) kwetsbaar object gerealiseerd. Ook heeft de beoogde functie geen invloed op de omgeving in het kader van externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid behoeft daarom niet verder te worden beschouwd.

### **2.5.4 Luchtkwaliteit**

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is titel 2 luchtkwaliteitseisen opgenomen (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Gelijktijdig zijn de volgende besluiten en regelingen van kracht: het besluit 'Niet in betekende mate' (NIBM), de regeling 'Niet in betekende mate' (NIBM), de regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007' en de regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007'. Deze wet- en regelgeving omvat maatregelen om zowel de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan verontreiniging.

#### *Niet in betekende mate (NIBM)*

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

#### *Projectlocatie*

Het plan voorziet in een onoverdekte showroom voor een bestaand garagebedrijf. Deze voorziening wordt gerealiseerd omdat het bedrijf behoefte heeft aan meer ruimte om de te verkopen auto's te kunnen stallen. Door deze ontwikkeling zal het aantal verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie niet tot nauwelijks toenemen ten opzichte van de reguliere bedrijfsvoering van het garagebedrijf. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit NIBM bijdraagt aan de concentratie van fijnstof en stikstofdioxide. Het aspect luchtkwaliteit voldoet aan de bepalingen van artikel 5.16a van titel 5.2 van de Wet milieubeheer en levert derhalve geen belemmering op voor dit plan.

## **2.6 Water**

### ***Waterbeheerplan Waterschap Limburg***

De gemeente Maastricht valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Het Waterschap is de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder en de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen. In het Waterbeheerplan 2016-2021 zet het waterschap de koers uit voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en geeft zij aan hoe zij invulling wil geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water. In het plan is vastgelegd hoe men het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Ook staat hierin welke bijdrage het waterschap levert aan de Europese Kaderrichtlijn Water. Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

#### *Projectlocatie*

Voor het voorliggende plangebied kent het Waterbeheerplan geen specifieke uitgangspunten.

#### ***Legger en Keur Waterschap Limburg***

Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving (en de bijbehorende legger als kaart). Om zijn taak uit te kunnen oefenen, maakt het waterschap gebruik van deze Keur. De Keur is een door het waterschapsbestuur vastgestelde verordening waar gedoogplichten, geboden en verboden in staan. Deze regels gelden voor toestanden en handelingen op en vlakbij waterkeringen, watergangen en kunstwerken zoals duikers. De Keur bevat de ligging en maatvoering van waterstaatkundige werken en waterpartijen, alsmede de onderhoud- en beschermingszones. Het waterschap levert deze gegevens aan de gemeente, teneinde de hoofdwatertangen en waterkeringen, inclusief de onderhoud- en beschermingszone in het bestemmingsplan te regelen.

#### *Projectlocatie*

Voor het voorliggende plangebied kent de Legger geen specifieke uitgangspunten.

#### ***Afkoppeling hemelwater***

Als gevolg van dit plan is er sprake van toename van verharding met maximaal 257 m<sup>2</sup>. Het plangebied wordt in de toekomstige situatie nagenoeg volledig verhard. De toename van verharding is kleiner dan 2.000 m<sup>2</sup> waardoor geen watertoets hoeft te worden doorlopen.

Wel kan gekeken worden naar infiltratie- of retentiemogelijkheden op het perceel. Bij het infiltreren van hemelwater verdient het voorkomen van vervuiling van de bodem aandacht. Het gebruik van uitloegbare bouwmaterialen dient daarom voorkomen te worden.

## **2.7 Archeologie**

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

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

#### *Projectlocatie*

Zoals aangegeven bij de beschrijving van de juridische regeling van het bestemmingsplan is de projectlocatie gelegen binnen archeologische zone 'c', waarbij onderzoek noodzakelijk is indien de bodemverstoring dieper is dan 0,40 meter én groter of gelijk aan 2.500 m<sup>2</sup>. Dat is in de onderhavige situatie niet het geval. Het aspect archeologie vormt dan ook geen belemmering voor dit plan.

## **2.8 Flora en Fauna**

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu. De instrumenten die deze bescherming mogelijk maken zijn op Europees niveau vertaald in Natura2000.

De Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn zijn in Natura2000 opgenomen. De Europese wetgevingen zijn in Nederland vertaald in de Flora- en faunawet voor de soortbescherming en in de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 voor de gebiedsbescherming. Nederland heeft daarmee de Europese wetgeving in de nationale wetgeving verankerd. Door voorafgaand aan een (bouw)project of ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten- en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort.

#### *Projectlocatie*

Het plan behelst de realisering van een onoverdekte showroom naast een garagebedrijf op een plek waar thans een openbare groenvoorziening is gelegen. Het terrein bestaat uit een grasveld en aan de zijde van de Vijverdalseweg staat een aantal bomen. De locatie ligt op de hoek van de Vijverdalseweg en de Bergerstraat, een druk kruispunt waar veel personenauto's en vrachtverkeer overheen gaat. Het grasveld op deze locatie is vanwege het sterk stedelijke gebruik geen geschikte locatie die als fourageer- of verblijfsgebied voor beschermde soorten zou kunnen dienen. Als gevolg van het plan zal een deel van het grasveld worden benut ten faveure van de onoverdekte showroom. De bestaande bomen blijven gehandhaafd. Bovendien wordt ten behoeve van een robuuste groene afscheiding een Laurierkers aangelegd, waarin mogelijkheden ontstaan voor het nestelen van soorten.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect flora en fauna geen belemmering vormt voor de realisering van onderhavig plan.

## **2.9 Overige milieuaspecten**

#### *Geurhinder*

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

#### *Lichthinder*

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

#### *Trillingshinder*

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

## **2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving**

De realisatie van een onoverdekte showroom op de voorliggende locatie zal geen onevenredig negatieve effecten op de omgeving veroorzaken. De projectlocatie is gelegen op het overgangsgebied tussen bedrijventerrein en woongebied. De toegestane bedrijvigheid aan de rand van het bedrijventerrein is beperkt tot de milieucategorieën 1 en 2; deze activiteiten passen qua uitstraling in de nabijheid van de woonomgeving. Het bestaande garagebedrijf heeft tot op heden geen overlast veroorzaakt voor zijn omgeving. De beoogde uitbreiding met 257 m<sup>2</sup> ten behoeve van een onoverdekte showroom wordt gerealiseerd aan de noordzijde van het openbaar groengebied. Langs grote delen van het perceel wordt een degelijke groeninrichting gerealiseerd waardoor de uitstraling vanaf de Vijverdalseweg wordt verbeterd. De bestaande bomen blijven gehandhaafd. De beoogde robuuste groene afscheiding van het aanpalende woonperceel Bergerstraat 12 zorgt ervoor dat ook deze bewoners weinig last zullen ervaren van deze beperkte uitbreiding.

Er kan worden geconcludeerd dat het voorliggende plan geen negatieve ruimtelijke effecten op de omgeving zal veroorzaken.

## **2.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### *Procedure*

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

Het ontwerpbesluit heeft vanaf 9 november 2018 gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend. Deze zienswijze heeft geen aanleiding gegeven om het ontwerp-omgevingsvergunning aan te passen.

## **2.12 Economische uitvoerbaarheid**

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld (dat wil zeggen indien men geen anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partij).

Onderhavig plan wordt niet gerekend tot de in artikel 6.2.1 Bro aangewezen bouwplan (de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen). Derhalve dient voor dit plan geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

### 3 Motivering

De gemeente Maastricht is voornemens om een gedeelte van perceel 2696, kadastraal bekend gemeente Amby, sectie B, nummer 2696 en gelegen op de hoek van de Vijverdalseweg en de Bergerstraat, te verkopen aan het naastgelegen garagebedrijf Volvo Biermans, gelegen aan de Weerhuisweg 11 te Maastricht. Deze gronden zal het garagebedrijf grotendeels gebruiken als onoverdekte showroom voor te koop staande auto's. De toekomstige functie van de aan te kopen gronden is in strijd met de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Heer-Scharn'.

De gemeente Maastricht wil deze strijdigheid met het bestemmingsplan wegnemen door middel van het toepassen van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a, sub 30 Wabo. Als onderdeel van de genoemde procedure ten behoeve van de omgevingsvergunning dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afwegingen ten behoeve van de realisatie van het plan dienen te zijn verwoord. De ten behoeve van deze omgevingsvergunning te volgen procedure is geregeld in paragraaf 3.3 Wabo.

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

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

Resumerend kan worden geconcludeerd dat de realisatie van het voornoemd plan op de hoek van de Terblijterweg en de Bergerstraat te Maastricht in planologisch en ruimtelijk-stedenbouwkundig opzicht aanvaardbaar is.

## **Bijlage 1 Verbeelding**