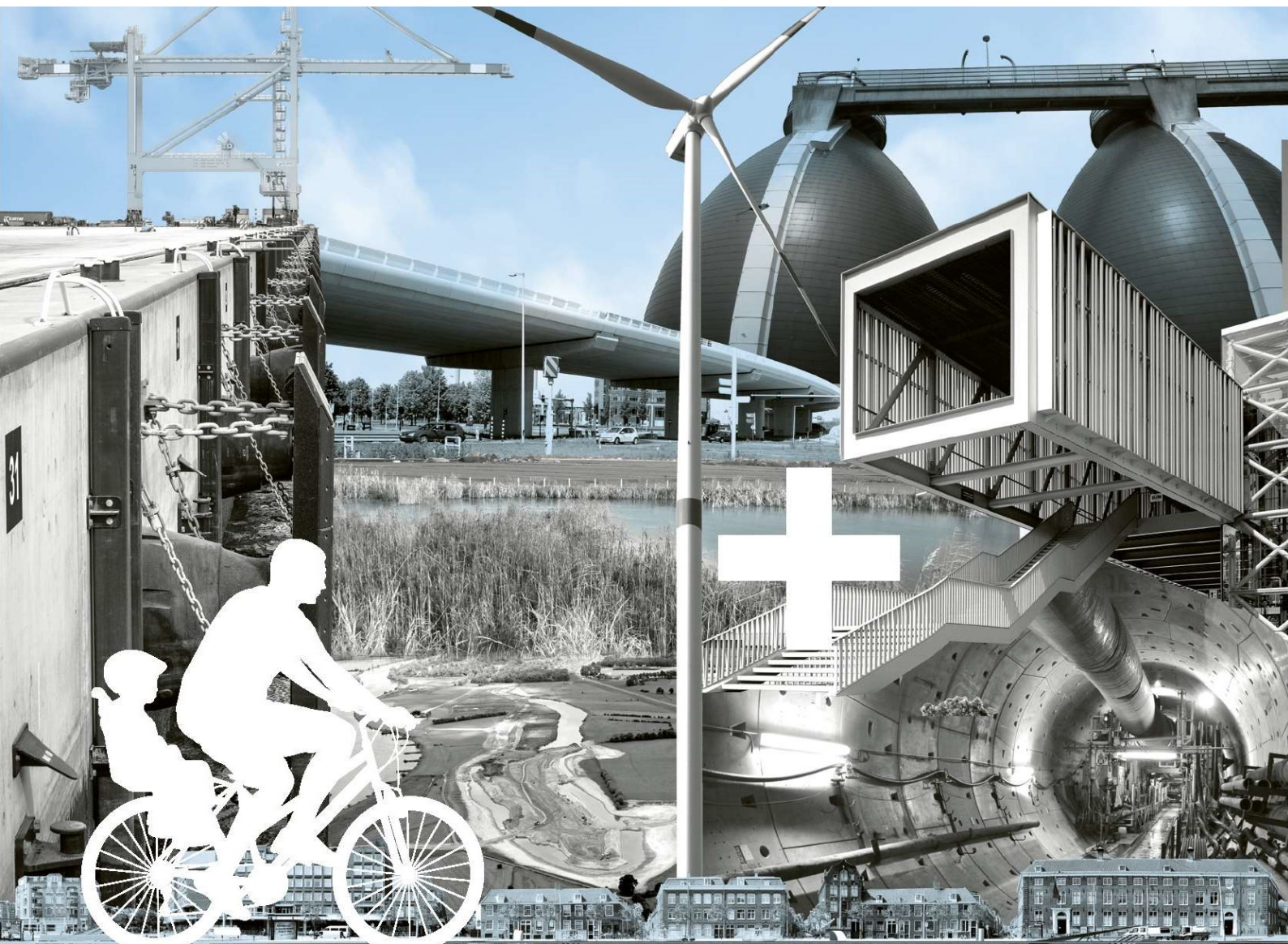




Parkeergarage Frontenpark Maastricht

Ruimtelijke onderbouwing

Q-Park

NL.IMRO.0935.ovPFrontenpark-ow01

25 mei 2023

Project
Opdrachtgever
Parkeergarage Frontenpark Maastricht
Q-Park
NL.IMRO.0935.ovPFrontenpark-ow01

Document
Status
Datum
Referentie
Ruimtelijke onderbouwing
Definitief 05
25 mei 2023
132911/23-008.902

Projectcode
Projectleider
Projectdirecteur
132911

Auteur(s)
Gecontroleerd door
Goedgekeurd door

Paraaf

Adres
Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8
Postbus 233
7400 AE Deventer
+31 (0)570 69 79 11
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.
© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Projectlocatie	6
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	6
1.3.1	Bestemmingsplan Optimalisering inpassing Noorderbrugtracé (onherroepelijk vastgesteld d.d. 20 oktober 2015)	6
1.3.2	Facetbestemmingsplan Parkeren (onherroepelijk vastgesteld d.d. 29 mei 2018)	9
1.3.3	Facetbestemmingsplan Short Stay (onherroepelijk vastgesteld d.d. 5 januari 2016)	9
1.3.4	Facetbestemmingsplan Woningsplitsing en woningomzetting (onherroepelijk vastgesteld d.d. 28 mei 2019)	9
1.4	Afwijken bestemmingsplan	10
1.5	Overige vergunningen	10
1.6	Leeswijzer	10
2	BESCHRIJVING PROJECTLOCATIE	11
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Toekomstige situatie	12
2.3	Beschrijving reeds doorlopen traject stedenbouw en welstand	14
3	BELEIDSKADER	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	15
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	15
3.1.3	Omgevingswet	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.2.1	Omgevingsvisie Limburg	16
3.2.2	Omgevingsverordening Limburg 2021	17
3.2.3	Provinciale omgevingsverordening Limburg 2014	17
3.3	Gemeentelijk beleid	19
3.3.1	Omgevingsvisie Maastricht 2040	19
3.3.2	Stadsvisie 2040	20
4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	21

4.1	Verkeer en parkeren	21
4.2	Water	23
4.3	Natuur	23
4.4	M.e.r.	28
4.5	Luchtkwaliteit	29
4.6	Bedrijven en milieuzonering	31
4.7	Geluid	33
4.8	Geur	34
4.9	Bodem	34
4.10	Externe veiligheid	35
4.11	Archeologie	37
4.12	Cultuurhistorie	39
4.13	Ontploffbare oorlogsresten (OO)	41
4.14	Lichthinder	42

5 **UITVOERBAARHEID** **43**

5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
5.1.1	Verklaring van geen bedenkingen	43
5.1.2	Vooroverleg	43
5.1.3	Zienswijzen en communicatie	43
5.2	Economische uitvoerbaarheid	44

[Laatste pagina](#) **44**

Bijlage(n) **Aantal pagina's**

I	Ontwerptekeningen parkeergarage Frontenpark	6
II	Vooronderzoek bodem	60
III	Milieuhygiënisch verkennend bodemonderzoek	112
IV	Verkeersonderzoek Grenspaal12	5
V	Akoestisch onderzoek	48
VI	Quickscan Ecologie	49
VII	Archeologisch onderzoek	44
VIII	Vooronderzoek Ontploffbare Oorlogsresten	108
IX	Stikstofdepositie-onderzoek	27
X	Vormvrije m.e.r.-beoordelingsnotitie	27

INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de noordzijde van het stadscentrum van Maastricht, in het gebied Belvédère, liggen momenteel een tweetal parkeerterreinen, te weten Frontenpark en Sphinx (afbeelding 1.1). Belvédère is een grootschalig (voormalig industrieel) gebied in het noordwesten van Maastricht dat wordt herontwikkeld. Gevolg van deze herontwikkeling is dat er op het Sphinxterrein, dat deel uitmaakt van deze herontwikkeling, parkeercapaciteit wordt onttrokken. Het huidige parkeerterrein Sphinx komt hiermee tijdelijk te vervallen gedurende herontwikkeling en in een later stadium wordt een ondergrondse (publieke) parkeergarage gerealiseerd onder de nieuwe ontwikkeling. Het parkeerterrein Frontenpark is door de gemeente Maastricht aangewezen om het tekort tijdelijk op te vangen, en wordt tijdelijk uitgebreid met een bovengrondse parkeergarage voor een periode tot en met 31 december 2030. Hiervoor is de doelstelling de parkeercapaciteit van parkeerterrein Frontenpark met 578 parkeerplaatsen te vergroten. Q-Park heeft, samen met MH1 Architecten, een ontwerp gemaakt voor een bovengrondse parkeergarage dat voldoet aan de randvoorwaarden die de gemeente Maastricht heeft gesteld (onder andere aantal parkeerplaatsen, maximale bouwhoogte, in operatie houden van een deel van het huidige parkeerterrein inclusief in- en uitritten). Onderhavige ruimtelijke onderbouwing beschouwt de inpasbaarheid van deze voorgenomen tijdelijke ontwikkeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening vanwege de strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan.

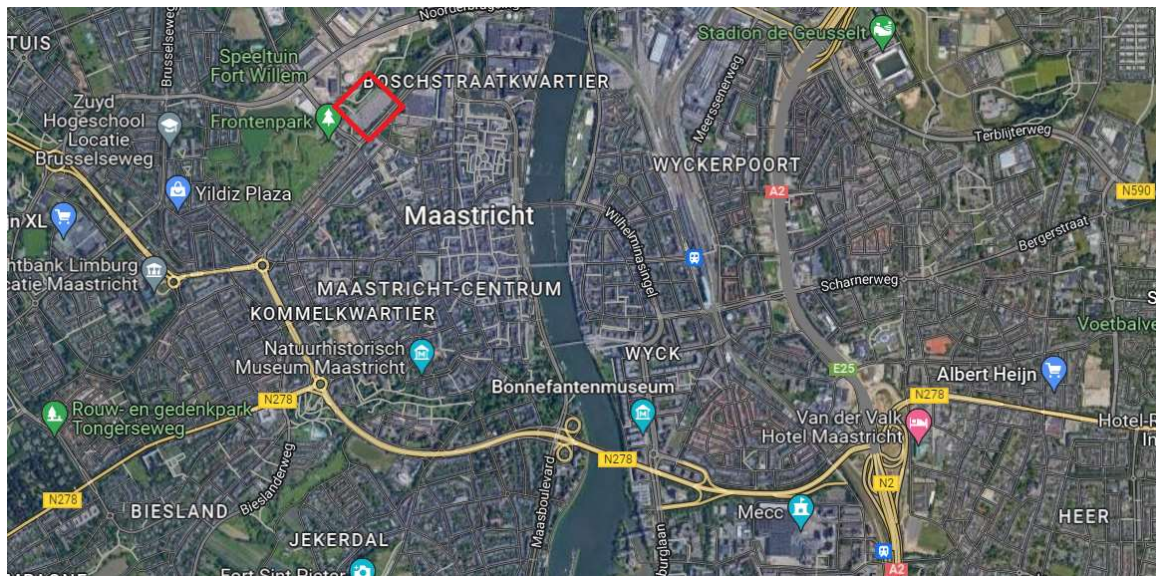
Afbeelding 1.1 Luchtfoto situatie met parkeerplaats Frontenpark (lichtrood), parkeerplaats Sphinx (paars) en indicatief de beoogde uitbreiding (rood)



1.2 Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen aan de noordzijde van het stadscentrum van Maastricht, aan de westzijde van de Maas. De parkeerplaats Frontenpark ligt op loopafstand van zowel het stadscentrum als het naastgelegen voormalige Sphinx-terrein. Dit betreft een voormalig industrieterrein, waar nu winkels, een bioscoop en overige stedelijke voorzieningen gevestigd zijn. De globale ligging van de projectlocatie is weergegeven in onderstaande afbeelding. De rode contour geeft een indicatie van de ligging van de parkeerplaats Frontenpark in de stad Maastricht.

Afbeelding 1.2 Globale ligging van de planlocatie in de omgeving (rode contour)



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

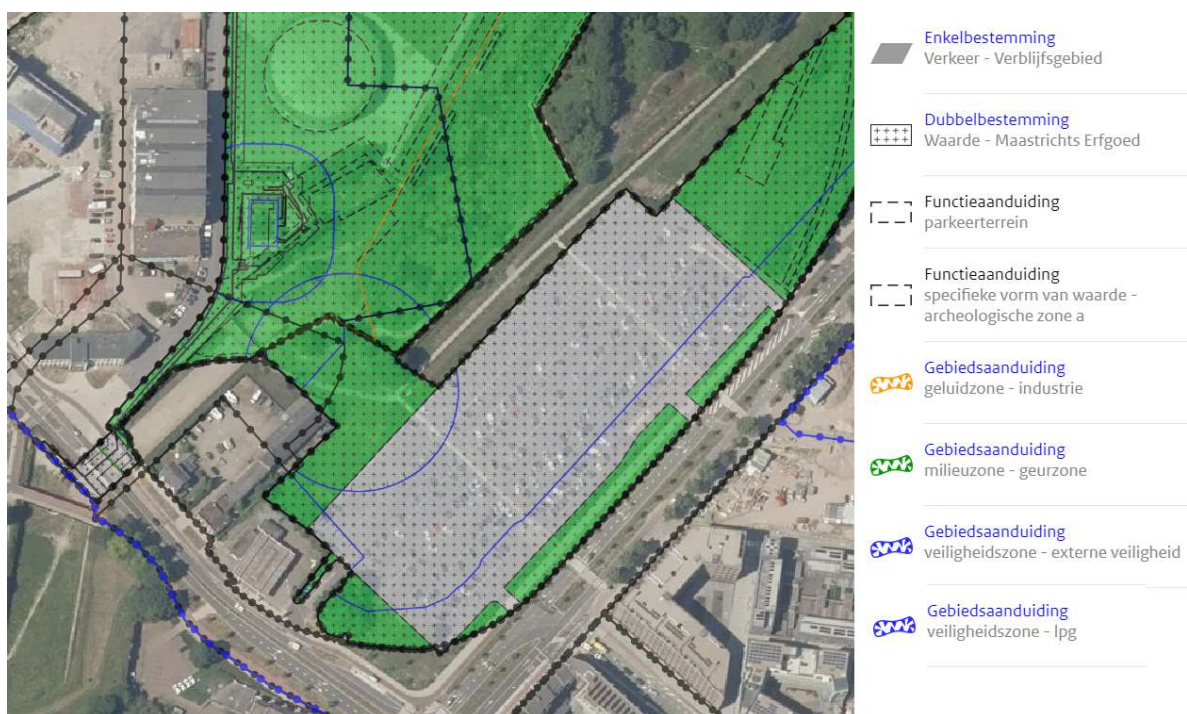
Op de projectlocatie geldt het bestemmingsplan Optimalisering inpassing Noorderbrugtracé (onherroepelijk vastgesteld d.d. 20 oktober 2015) van de gemeente Maastricht. Daarnaast is het Facetbestemmingsplan Parkeren (onherroepelijk vastgesteld d.d. 29 mei 2018) van toepassing. Ten slotte gelden ook het Facetbestemmingsplan Short Stay (d.d. 5 januari 2016) en het Facetbestemmingsplan Woningssplitsing en woningomzetting (d.d. 28 mei 2019).

1.3.1 Bestemmingsplan Optimalisering inpassing Noorderbrugtracé (onherroepelijk vastgesteld d.d. 20 oktober 2015)

Het plangebied ligt op gronden met de volgende bestemmingen:

- enkelbestemming Verkeer - verblijfsgebied;
 - functieaanduiding 'parkeerterrein';
- dubbelbestemming 'waarde - Maastrichts Erfgoed';
 - functieaanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone a';
- gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie';
- gebiedsaanduiding 'milieuzone - geurzone';
- gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - externe veiligheid' (op een deel van het plangebied);
- gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - lpg' (op een deel van het plangebied).

Afbeelding 1.3 Uitsnede vigerend bestemmingsplan Optimalisering inpassing Noorderbrugtracé (onherroepelijk vastgesteld d.d. 20 oktober 2015)



Artikel 7 Enkelbestemming Verkeer - verblijfsgebied met functieaanduiding 'parkeerterrein'

De gronden met deze enkelbestemming zijn bestemd voor:

- verkeersontsluiting;
- verblijfsgebied;
- een parkeerterrein, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein (p)';
- groenvoorzieningen;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- additionele voorzieningen.

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van gebouwen ten behoeve van additionele voorzieningen. Hiervoor geldt een maximale bouwhoogte van 3,5 m. De oppervlakte van dergelijke gebouwen mag niet meer bedragen dan 15 m². De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 4 m. De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling is strijdig met het bestemmingsplan, omdat binnen de enkelbestemming 'verkeer - verblijfsgebied' geen gebouwen mogen worden gebouwd, met uitzondering van additionele voorzieningen. De parkeergarage kan niet worden gezien als additionele voorziening, omdat een additionele voorziening conform artikel 1 van het bestemmingsplan is gedefinieerd als 'die voorzieningen, die direct of indirect samenhangen met de bestemmingen; hieronder zijn in ieder geval begrepen platieken, standbeelden of andere kunstwerken in het openbaar gebied, kiosken,abri's, telefooncellen, nutsgebouwtjes, straatmeubilair of daarmee vergelijkbare nutsvoorzieningen en parkeervoorzieningen, met uitzondering van parkeergarages'.

Artikel 11 Dubbelbestemming 'waarde - Maastrichts Erfgoed' met functieaanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone a'

De voor 'Waarde - Maastrichts Erfgoed' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van het op die gronden aanwezige cultureel erfgoed.

Op de gronden ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van waarde – archeologische zone a' en 'specifieke vorm van waarde – archeologische zone c' mag slechts worden gebouwd indien:

- bebouwing mogelijk is krachtens de onderliggende bestemming, en;
- de bouwwerken en bouwwerkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen hiervan aantoonbaar niet leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.

Geen verstoring van archeologisch materiaal vindt plaats indien:

- door bodemingrepen of werkzaamheden bodemverstoring plaatsvindt op minder dan 0,4 m onder maaiveld;
- het bouwplan of de bouwplannen uitsluitend betrekking heeft of hebben op verandering of vervanging van bestaande bouwwerken, waarbij de bestaande bebouwde oppervlakte gehandhaafd blijft en de bestaande fundering niet wordt gewijzigd en/of uitgebreid;
- op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond, dat op de betrokken locatie geen behoudwaardige archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Op het aspect 'archeologie' wordt nader ingegaan in paragraaf 4.11.

Artikel 15.1 Gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie'

- op de gronden gelegen binnen de aanduiding 'geluidzone - industrie' mogen, ongeacht het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen, geen nieuwe geluidgevoelige objecten worden gebouwd;
- Burgemeester en Wethouders kunnen het bestemmingsplan wijzigen in die zin dat:
 - de gebiedsaanduiding 'geluidzone-industrie' opgeheven wordt, indien de aanwezige geluidhinderlijke inrichting gesaneerd is, dan wel uit nader onderzoek is gebleken dat de aanwezige geluidhinderlijke inrichting buiten werking is gesteld, of;
 - in die zin dat de gebiedsaanduiding 'geluidzone-industrie' verkleind wordt, indien uit nader onderzoek is gebleken dat de geluidzone als gevolg van een wijziging in een geluidhinderlijke inrichting kleiner is geworden.

De voorgenomen ontwikkeling is geen geluidsgevoelig object in de zin van de Wet geluidshinder. Op het aspect geluid wordt nader ingegaan in paragraaf 4.7.

Artikel 15.2 Gebiedsaanduiding 'milieuzone - geurzone'

- op de gronden gelegen binnen de aanduiding 'milieuzone - geurzone' mogen, ongeacht het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen, geen nieuwe geurgevoelige objecten worden gebouwd;
- Burgemeester en Wethouders kunnen het bestemmingsplan wijzigen in die zin dat:
 - de gebiedsaanduiding 'milieuzone-geurzone' opgeheven wordt, indien de aanwezige geurhinderlijke inrichting gesaneerd is, dan wel uit nader onderzoek is gebleken dat de aanwezige geurhinderlijke inrichting buiten werking is gesteld, of;
 - in die zin dat de gebiedsaanduiding 'milieuzone-geurzone' verkleind wordt, indien uit nader onderzoek is gebleken dat de geurzone als gevolg van een wijziging in een geurhinderlijke inrichting kleiner is geworden.

De voorgenomen ontwikkeling is geen geurgevoelig object conform de definitie van de Wet geurhinder en veehouderij. Op het aspect geur wordt nader ingegaan in paragraaf 4.8.

Artikel 15.4 Gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - externe veiligheid' (op een deel van het plangebied)

- op de gronden gelegen binnen de aanduiding 'veiligheidszone - externe veiligheid' mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd;
- Burgemeester en Wethouders kunnen, bij wijziging of opheffing van de onder a. bedoelde veiligheidszone, het bestemmingsplan wijzigen ten behoeve van het wijzigen of verwijderen van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone-externe veiligheid' op de verbeelding.

De voorgenomen ontwikkeling is geen kwetsbaar object conform de definitie uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Op het aspect externe veiligheid wordt nader ingegaan in paragraaf 4.11.

Artikel 15.5 Gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - lpg' (op een deel van het plangebied)

- op de gronden gelegen binnen de aanduiding 'veiligheidszone - lpg' mogen geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen worden gesitueerd;
- Burgemeester en Wethouders kunnen bij opheffing van het LPG-vulpunt het bestemmingsplan wijzigen ten behoeve van het verwijderen van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone-lpg' op de verbeelding.

De voorgenomen ontwikkeling is geen beperkt kwetsbaar of kwetsbaar object conform de definitie uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Op het aspect externe veiligheid wordt nader ingegaan in paragraaf 4.10.

1.3.2 Facetbestemmingsplan Parkeren (onherroepelijk vastgesteld d.d. 29 mei 2018)

Als gevolg van de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 (op 29 november 2014) is de Woningwet gewijzigd en zijn per 1 juli 2018 van rechtswege de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening vervallen. Dit facetbestemmingsplan is derhalve opgesteld door de gemeente Maastricht om te kunnen blijven toetsen aan stedenbouwkundige bepalingen.

Het bestemmingsplan bevat twee centrale regels:

3.1 Parkeerregel bij bouwen en gebruikswijzigingen

De in het plangebied aanwezige gronden mogen slechts worden bebouwd en/of in gebruik worden genomen en/of het gebruik van deze gronden mag enkel worden gewijzigd onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en/of in stand gehouden.

3.2 Voldoende parkeergelegenheid

Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid indien voldaan wordt aan het parkeer(normen)beleid van het college van burgemeester en wethouders, getiteld 'Parkeernormen Maastricht 2017', zoals laatstelijk gewijzigd d.d. 11 juli 2017, met inbegrip van de daarin opgenomen afwijkingsmogelijkheden. Indien het parkeer(normen)beleid gedurende de planperiode wordt gewijzigd, is sprake van voldoende parkeergelegenheid wanneer aan dit gewijzigde beleid wordt voldaan.

Op 25 juni 2021 is de Nota parkeernormen 2021 door de gemeente Maastricht vastgesteld. Voor het voorgenomen plan daarom getoetst aan de meest recente Nota parkeernormen.

De voorgenomen ontwikkeling omvat realisatie van aanvullende parkeermogelijkheden voor zowel bezoekers van het Sphinxterrein en de binnenstad van Maastricht, als abonnementhouders uit de omgeving. Op het aspect 'verkeer' wordt tevens nader ingegaan in paragraaf 4.1.

1.3.3 Facetbestemmingsplan Short Stay (onherroepelijk vastgesteld d.d. 5 januari 2016)

Dit bestemmingsplan omvat alleen regels voor Short Stay woningen, waarbij het gaat om zelfstandige woonfuncties in de vorm van bewoning voor een periode van ten minste vier weken en maximaal één jaar. Het bestemmingsplan heeft geen invloed op de voorgenomen ontwikkeling.

1.3.4 Facetbestemmingsplan Woningsplitsing en woningomzetting (onherroepelijk vastgesteld d.d. 28 mei 2019)

Dit bestemmingsplan omvat alleen regels voor woningsplitsing en woningomzetting van bestaande woningen. Het bestemmingsplan heeft geen invloed op de voorgenomen ontwikkeling.

1.4 Afwijken bestemmingsplan

De voorgenomen tijdelijke bovengrondse parkeergarage is strijdig met het bestemmingsplan Optimalisering inpassing Noorderbrugtracé (d.d. 20 oktober 2015), vanwege een strijdigheid ten opzichte van de bouwregels binnen de enkelbestemming 'verkeer - verblijfsgebied'. De voorgenomen ontwikkeling kan planologisch mogelijk worden gemaakt middels een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan op basis van artikel 2.1, lid 1, onder c, juncto artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3° Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo). Voorliggend rapport dient om aan te tonen dat het voornemen in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening conform artikel 2.12 Wabo. Op voorliggende aanvraag is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing.

1.5 Overige vergunningen

Middels onderhavige omgevingsvergunningaanvraag en ruimtelijke onderbouwing wordt samen met de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' het ruimtelijk en bouwkundig deel van het plan aan de gemeente Maastricht ter beoordeling voorgelegd.

De parkeergarage is een type-B inrichting onder de Wet milieubeheer. Hiervoor wordt separaat een melding ingediend in het kader van het Activiteitenbesluit.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een nadere beschrijving van de projectlocatie gegeven. Zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie worden geschetst. Hoofdstuk 3 omvat een toetsing van de voorgenomen ontwikkeling aan relevante ruimtelijke beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 voor alle relevante milieu- en omgevingsaspecten beschouwd wat de effecten zijn van de voorgenomen ontwikkeling. In hoofdstuk 5 wordt de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling toegelicht.

2

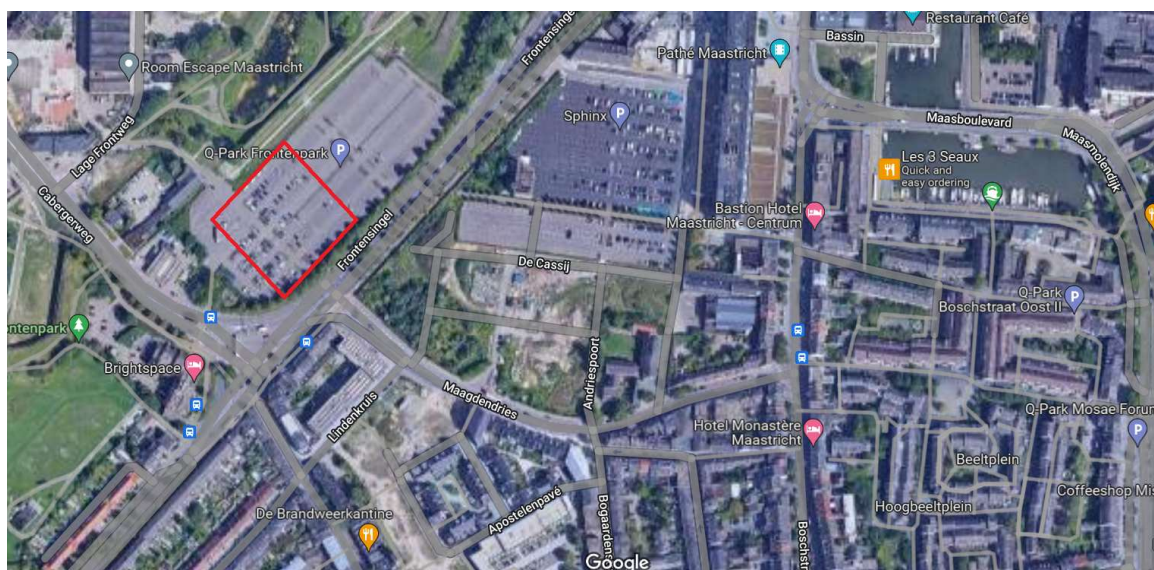
BESCHRIJVING PROJECTLOCATIE

In dit hoofdstuk wordt de projectlocatie en het reeds doorlopen proces beschreven. Allereerst wordt ingegaan op de huidige situatie en vervolgens wordt ingegaan op de toekomstige situatie. Ten slotte wordt het reeds door Q-Park doorlopen traject toegelicht, waarbij de nadruk ligt op het stedenbouwkundige ontwerp en de beoordeling door de afdeling Welstand van de gemeente Maastricht.

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is voor parkeerterrein Frontenpark sprake van een parkeerplaats met een capaciteit van 715 parkeerplekken voor auto's. De parkeerplaats biedt, samen met het parkeerterrein Sphinx (capaciteit van 450 parkeerplaatsen), parkeergelegenheid voor bezoekers van winkels en overige voorzieningen op het naastgelegen voormalige Sphinx-terrein en de binnenstad van Maastricht. De totale parkeercapaciteit in de huidige situatie (Frontenpark + Sphinx) betreft 1.165 parkeerplaatsen. In afbeelding 2.1 is de lokale ligging van de parkeerplaats Frontenpark ten opzichte van het voormalige Sphinxterrein te zien. De globale locatie van de voorgenomen ontwikkeling is weergegeven middels een rode contour. In afbeelding 2.2 afbeelding is het kadastrale perceel behorend bij het plangebied te zien. Dit betreft een perceel in de kadastrale gemeente Maastricht, sectie D, nummer 4298.

Afbeelding 2.1 Globale indicatie van ligging parkeerplaats Frontenpark ten opzichte van winkelfuncties op naastgelegen Sphinxterrein (rode vierkant geeft voorgenomen globale locatie van parkeergarage weer)



Afbeelding 2.2 Kadastraal perceel MTT00-D-4298



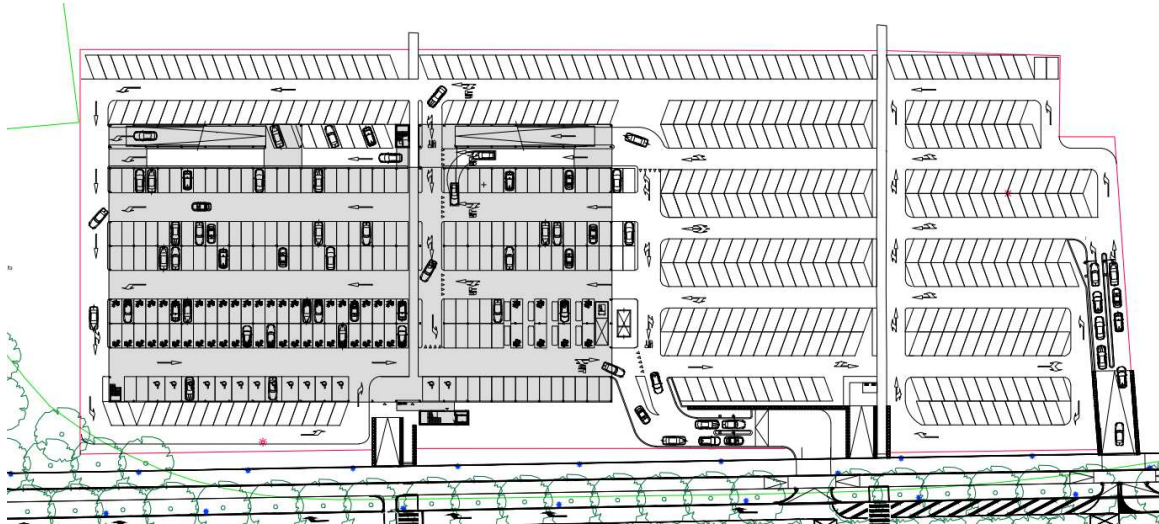
2.2 Toekomstige situatie

Op de projectlocatie wordt binnen de grenzen van de huidige parkeerplaats een bovengrondse tijdelijke parkeergarage met in totaal vier lagen (drie parkeerdekken + parkeermogelijkheden op de begane grond) gerealiseerd. Op deze manier wordt het tekort aan parkeerplaatsen door het wegvallen van het parkeerterrein Sphinx lokaal opgevangen. In de oude situatie waren 1.165 parkeerplaatsen aanwezig. In de toekomstige situatie zal dit licht toenemen tot 1.292 parkeerplaatsen. In totaal gaat het daarmee om een toename van 127 parkeerplaatsen.

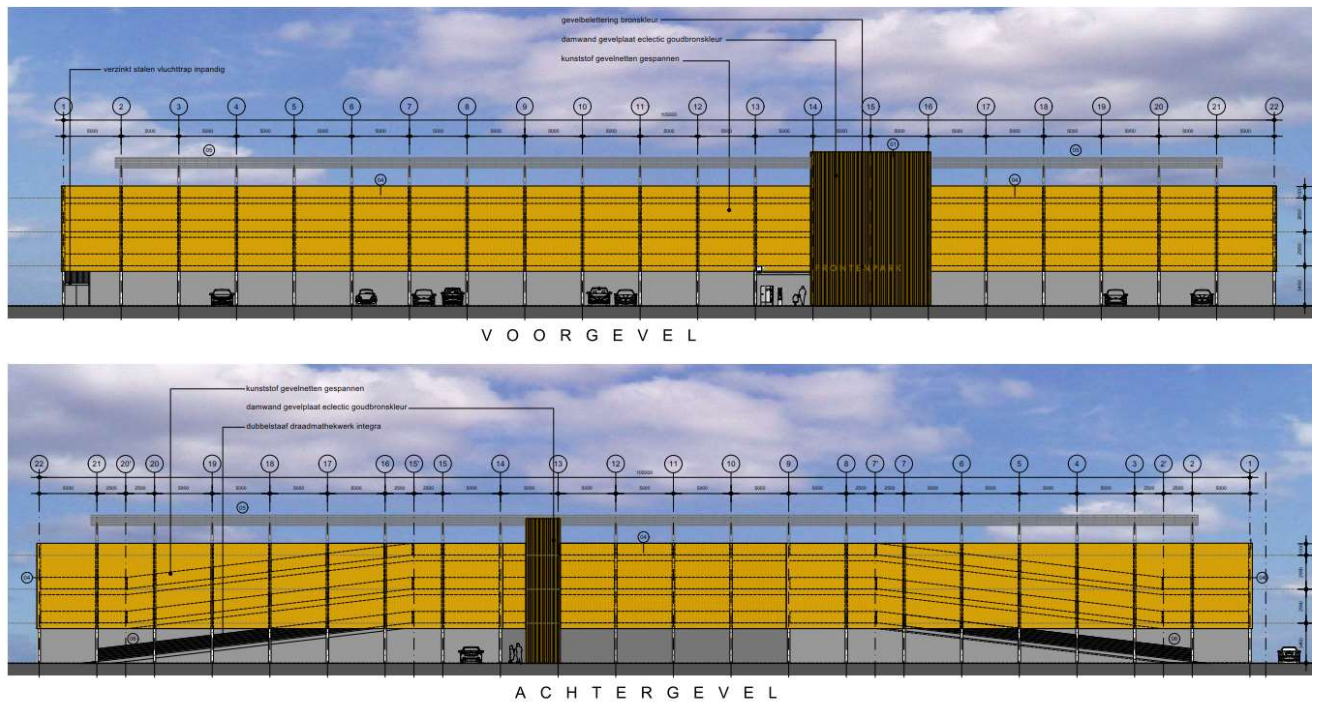
Onderstaande afbeeldingen geven de aanzichten van de parkeergarage weer. Deze afbeeldingen zijn in groter formaat opgenomen in bijlage I. Op afbeelding 2.3 is de huidige parkeerplaats met de begane grond van de nieuw te realiseren parkeerplaats te zien.

De parkeergarage is 105 m lang en 57,8 m breed, hiermee bedraagt de totale bebouwingsoppervlakte ongeveer 6.000 m². Afbeeldingen 2.4 en 2.5 geven een impressie van de verschillende gevels van de parkeergarage. De hoofdconstructie van de parkeergarage is 10,4 m hoog. Het trappenhuis en de lift vormen het hoogste punt van het gebouw, op ongeveer 13,3 m ten opzichte van maaiveld. De bovenste verdieping is niet geheel overdekt. Hier staan wel overkappingen met EV-panelen. De gevels van de parkeergarage worden bekleed met kunststof gevelnetten.

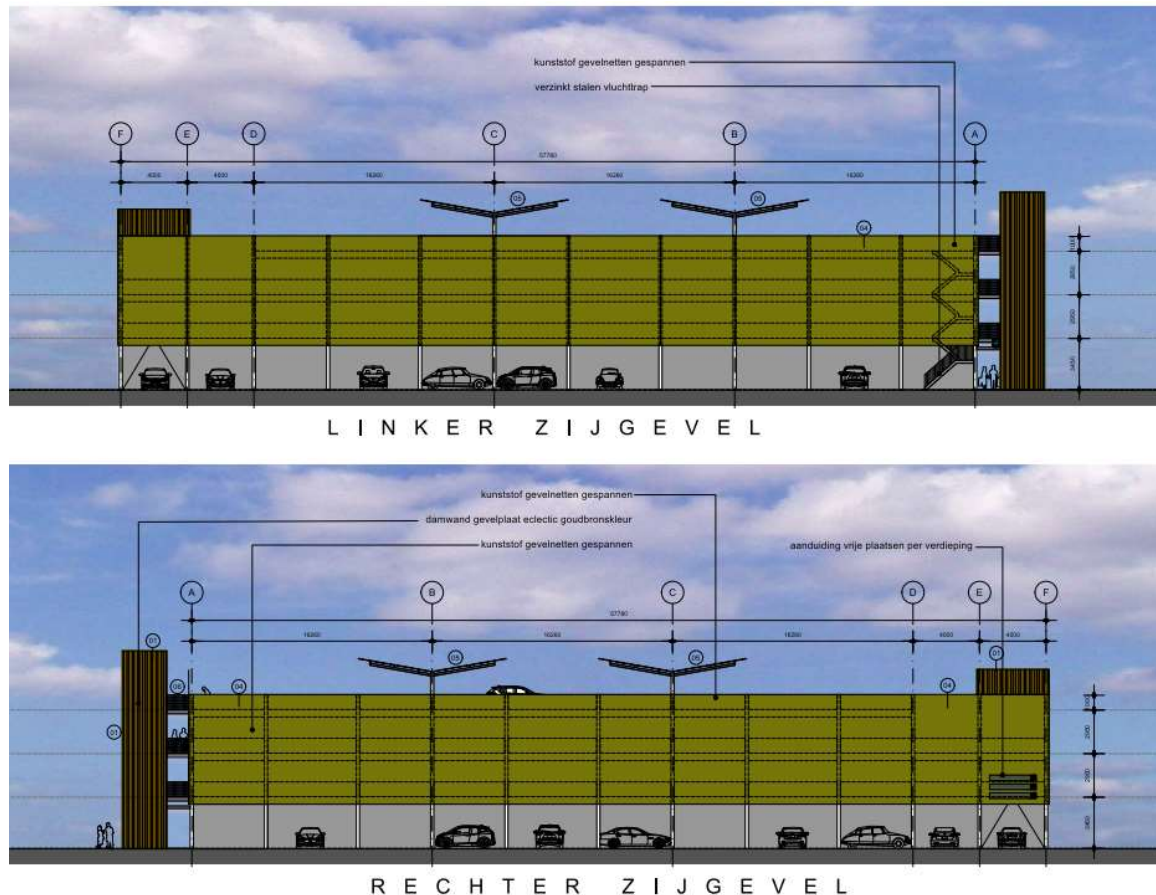
Afbeelding 2.3 Ontwerptekening begane grond parkeergarage Frontenpark



Afbeelding 2.4 Impressies voorgevel en achtergevel parkeergarage Frontenpark



Afbeelding 2.5 Impressie linker- en rechter zijgevel parkeergarage Frontenpark



2.3 Beschrijving reeds doorlopen traject stedenbouw en welstand

Onderhavig planvoornemen is afgestemd tussen de gemeente Maastricht en Q-Park. In het reeds doorlopen traject is door beide partijen gekeken naar mogelijke oplossingen voor het parkeervraagstuk in het gebied Belvédère. Na een variantenafweging is het voorliggende plan gekozen als voorkeursvariant. In opdracht van de gemeente Maastricht is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige inpasbaarheid van het onderhavige plan, omschreven in een memo van Grenspaal12 'Herontwikkeling Sphinxterrein' (d.d. 6 februari 2020; zie ook bijlage IV). Vervolgens is in overleg met de gemeente Maastricht een programma van uitgangspunten opgesteld. Hier is met name gekeken naar het minimaal te realiseren aantal extra parkeerplaatsen, de verkeerskundige inpasbaarheid, handhaven van huidige in- en uitritten en daarmee het operationeel houden van een deel van parkeerlocatie Frontenpark gedurende de realisatie van onderhavig plan. Dit laatste is alleen mogelijk als het plan wordt gerealiseerd op de specifieke plaats op de huidige parkeerplaats waar deze nu is voorzien. Verder heeft afstemming plaatsgevonden over de positie van de tijdelijke garage ten opzichte van het Frontenpark met historische muurresten alsmede de doorsteek vanaf het Frontenpark over de parkeerlocatie richting binnenstad, en vice versa. Op 13 februari 2023 heeft de afdeling Welstand van de gemeente Maastricht een positief advies gegeven over de beeldkwaliteit van deze garage.

3

BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met ambities. Daarnaast beschrijft de NOVI nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen. Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in 4 prioriteiten:

- 1 ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- 2 een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
- 3 sterke en gezonde steden en regio's;
- 4 een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Ondanks het hoge (landelijke) abstractieniveau van de NOVI draagt de parkeergarage wel bij aan stedelijke ontwikkelingen in de stad Maastricht. Om die reden is de parkeergarage niet in strijd met de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de NOVI ten aanzien van de daarin genoemde nationale belangen. Het Barro zorgt er zodoende voor dat nationale belangen, zoals primaire waterkeringen, defensie en landelijke spoorwegen worden gewaarborgd door de inhoud van ruimtelijke plannen op lokaal niveau in te perken.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling raakt geen van de belangen die beschreven zijn in het Barro. Het Barro heeft geen consequenties voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.1.3 Omgevingswet

Naar verwachting treedt de Omgevingswet (Ow) op 1 januari 2024 in werking. De Ow betreft een wet die een vereenvoudiging van het stelsel van wetgeving voor de ontwikkeling en het beheer van de leefomgeving (omgevingsrecht) beoogt, door tientallen op dit moment vigerende wetten en honderden regels te bundelen in 1 nieuwe wet. De wet betekent een aanzienlijke inhoudelijke reductie van regels op het terrein van water, lucht, bodem, natuur, infrastructuur, gebouwen en cultureel erfgoed. Het overgangsrecht in de Invoeringswet Omgevingswet (IOW) en het Invoeringsbesluit Omgevingswet regelt de verhouding tussen nieuwe en bestaande regelgeving.

Paragraaf 11.2 van de low bevat het overgangsrecht voor de kerninstrumenten van de Ow: de omgevingsvisie, programma's, het omgevingsplan, de omgevingsverordening en waterschapsverordening, algemene rijksregels, de omgevingsvergunning, het projectbesluit en instructieregels.

Het oude recht is van toepassing op procedures die vóór de inwerkingtreding van de Ow zijn gestart. Bij een omgevingsvergunning waar afdeling 3.4 Awb van toepassing is, geldt dat voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet een formele aanvraag voor een omgevingsvergunning moet zijn ingediend. Op de aangevraagde omgevingsvergunning is derhalve de Ow niet van toepassing. Ook is het overgangsrecht zo ingestoken dat alles wat in bestemmingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen is geregeld in feite geldig blijft na de inwerkingtreding van de nieuwe wet als onderdeel van het omgevingsplan van rechtswege. Daarbij dient opgemerkt te worden dat deze 'oude situatie' vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe wet wordt bevroren. Het is na de inwerkingtreding van de nieuwe wet bijvoorbeeld niet meer mogelijk om het bestemmingsplan te wijzigen, ook niet op ondergeschikte punten. Daarvoor zal uiterlijk in 2029 voor de gehele locatie een nieuw omgevingsplan moeten worden vastgesteld waarin het 'oude' bestemmingsplan in zijn geheel wordt vervangen (artikel 2.26 Ow). Afwijken van het omgevingsplan kan onder de Omgevingswet via een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit of het opstellen van een nieuw omgevingsplan.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Gezien de start van de procedure voor het aanvragen van een afwijking van het bestemmingsplan (conform afdeling 3.4 Awb) vóór de inwerkingtreding van de Ow, is de huidige wet- en regelgeving conform het overgangsrecht van kracht en heeft de Ow geen invloed op de voorgenomen ontwikkeling.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Limburg

De Omgevingsvisie Limburg is op 1 oktober 2021 vastgesteld en is opgesteld in kader van de Ow die naar verwachting in 2024 in werking treedt. De Omgevingsvisie Limburg vervangt het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014). Het beleid is gericht op het realiseren van maatschappelijke belangen en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit. De provincie geeft in de Omgevingsvisie de visie, ambities en opgaven voor de provincie weer. De omgevingsvisie gaat uit van het zoeken naar de balans tussen het beschermen én benutten van de fysieke leefomgeving waarin we leven, wonen, werken, leren en onze vrije tijd besteden. Nieuwe ontwikkelingen worden afgewogen op basis van onderstaande principes:

- 1 *wij streven naar een inclusieve, gezonde en veilige samenleving;*
- 2 *de kenmerken en identiteit van gebieden staan centraal;*
- 3 *meer stad, meer land;*
- 4 *wij gaan zorgvuldig om met onze ruimte en voorraden; boven- én ondergronds.*

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de ambities en principes die de provincie Limburg heeft verwoord in de Omgevingsvisie. De parkeergarage sluit aan bij meerdere ambities van de provincie, zoals het streven naar agglomeratiekracht in stedelijke omgevingen waar verschillende functies samenkomen. Daarnaast faciliteert de parkeergarage het bezoek van de binnenstad van Maastricht, die voor de provincie Limburg van bovenregionaal en internationaal belang is. Het ontwerp van de parkeergarage draagt bij aan het 'zorgvuldig omgaan met de ruimte', door stapeling van verschillende parkeerverdiepingen is sprake van minder ruimtebeslag. Ook is de plaatsing van EV-panelen op de bovenste verdieping van de parkeergarage in lijn met de Limburgse Zonneladder, die onderdeel is van de Omgevingsvisie. De parkeergarage past daarmee binnen de Omgevingsvisie Limburg.

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2021

Op het moment van schrijven is de Omgevingsverordening Limburg 2021 vastgesteld, echter treedt deze pas in werking bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Ondanks dat de verordening is vastgesteld is het nog geen vigerend beleid. De Omgevingsverordening Limburg 2021 is hoofdzakelijk een beleidsneutrale omzetting van de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014.

De belangrijkste wijziging betreft de toevoeging van een viertal instructieregels voor gemeenten op het gebied van wonen, zonne-energie, na-ijlende effecten van de steenkoolwinning en huisvestingsnormen voor internationale werknemers. Ondanks dat de Omgevingsverordening 2021 nog geen vigerend beleid is, is deze volledigheidshalve wel opgenomen in onderhavige ruimtelijke onderbouwing. De Omgevingsverordening Limburg 2021 vormt een uitwerking van de Omgevingsvisie 2021 en bevat geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.3 Provinciale omgevingsverordening Limburg 2014

De Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014 bevat regels ten aanzien van de fysieke leefomgeving en vervangt daarmee alle voorgaande verordeningen die betrekking op de leefomgeving hebben. De geconsolideerde versie van de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014 is vastgesteld op 22 november 2019. De omgevingsverordening is meerdere malen geactualiseerd. De laatste actualisatie is van 14 december 2022. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet vormt de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014 het vigerende wettelijk provinciale kader.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De projectlocatie ligt in een gebied waar op grond van de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014 de volgende aanduidingen gelden:

- **'Ontgrondingen'**: de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014 beschrijft uitzonderingen voor ontgrondingvergunningplicht voor ontgrondingen op de plaats waar een bouwwerk wordt aangelegd, wanneer dit in overeenstemming is met het geldende ruimtelijke plan. Bij de voorgenomen ontwikkeling is geen sprake van ontgronden, waardoor deze bepaling niet relevant is;
- **'Regionale wateroverlast - normering 1:100'**: in de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn voor verschillende te onderscheiden gebieden de norm aangegeven waarop de bergings- en afvoercapaciteit van de regionale wateren moeten zijn ingericht. Het beschermingsniveau is gebaseerd op de landelijke referentienormen en een analyse van kosten en baten van maatregelen, rekening houdend met gebiedsfuncties zoals aangegeven in de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen verandering voor de bergings- en afvoercapaciteit van de regionale wateren tot gevolg, omdat het terrein waarop de parkeergarage wordt gerealiseerd in de huidige situatie reeds geheel verhard is. In paragraaf 4.2 wordt tevens nader ingegaan op het thema 'water';
- **'Duurzame verstedelijking - bebouwd gebied'**: de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014 omschrijft dat een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, rekening dient te houden met het bepaalde in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening. Bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, worden tevens de mogelijkheden van herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen, zoals bedoeld in artikel 2.2.3, onderzocht. In onderstaande alinea wordt nader ingegaan op de laddertoets voor duurzame verstedelijking.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (verder: 'de Ladder') is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De uitgangspunten hierbij zijn dat de ontwikkeling voorziet in een behoefte, en dat de ontwikkeling in eerste instantie in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Artikel 3.1.6 lid twee Bro omschrijft de ladder als volgt:

'De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.'

Voor de Ladder is dus een onderzoek nodig dat uit 3 stappen bestaat:

- I is sprake van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'?
- II vindt de ontwikkeling plaats buiten bestaand stedelijk gebied?
- III als hier sprake van is, dan moet motivering plaats vinden volgens de Ladder: waarom kan niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte worden voorzien?

De toepassing van de Ladder is mede bepaald door uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS). De ABRS heeft in een 'overzichtspraak' op 28 juni 2017 op een rij gezet hoe de Ladder gebruikt moet worden. Hiermee wordt houvast geboden aan de rechtspraak.

Onderzoek

- 1 Is sprake van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'.
De laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Artikel 1.1.1 Bro definieert een stedelijke ontwikkeling als *'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'*.

Het voorliggende plan voorziet in een tijdelijke parkeergarage. In het vigerende bestemmingsplan is reeds een functie parkeren aanwezig op de betreffende gronden. Ondanks dat dit in het kader van de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling niet wijzigt, kan de uitbreiding van het aantal parkeerplekken worden beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarom is gekozen om een laddertoets te doorlopen, waarin bezien wordt of de tijdelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied ligt en of er behoefte is aan de tijdelijke ontwikkeling.

- 2 Vindt de ontwikkeling plaats buiten bestaand stedelijk gebied?
De Ladder streeft vanuit het perspectief van duurzaamheid na om zo veel mogelijk te bouwen binnen bestaand stedelijk gebied. Het begrip 'bestaand stedelijk gebied' is in de Bro gedefinieerd als 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Uit jurisprudentie blijkt dat gronden waarop een agrarische bestemming rust en die overeenkomstig die bestemming worden gebruikt, geen onderdeel uitmaken van 'bestaand stedelijk gebied'.

De locatie van de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling is gelegen aan de rand van de binnenstad van Maastricht. Het perceel heeft een parkeerbestemming. Uit de bestemmingplannen Optimalisering inpassing Noorderbrugtracé (d.d. 20 oktober 2015), Noorderburg e.o. (20 maart 2013) en Bestemmingsplan Sphinx (d.d. 22 september 2009) is af te leiden dat in de omgeving diverse gronden met woonbestemmingen, bestemmingen voor bedrijvigheid, centrumbestemmingen, maatschappelijke bestemmingen en verkeersbestemmingen gelegen zijn. In de directe nabijheid van het plangebied is dan ook sprake van een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van diverse stedelijke functies. Het plangebied bevindt zich daarmee binnen bestaand stedelijk gebied.

Volledigheidshalve zijn ook het verzorgingsgebied en de behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling beschouwd.

3 Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied en is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?

Wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet volgens de Ladder de behoefte beschreven worden. Kort gezegd is de 'behoefte' het saldo van de aantoonbare vraag naar de ontwikkeling verminderd met het aanbod in al aanwezige planologische besluiten, ook als die feitelijk nog niet gerealiseerd zijn. Dit binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied.

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling ligt in het gebied Belvédère. Dit is een grootschalig (voormalig industrieel) gebied in het noordwesten van Maastricht dat in de komende jaren wordt herontwikkeld. Als gevolg van deze herontwikkeling wordt op het Sphinxterrein, dat deel uitmaakt van deze herontwikkeling, tijdelijk parkeercapaciteit onttrokken. Het huidige parkeerterrein Sphinx komt tijdelijk te vervallen gedurende de herontwikkeling. In een later stadium wordt een ondergrondse (publieke) parkeergarage gerealiseerd onder het nieuw te ontwikkelen gebied. Het parkeerterrein Frontenpark is daartoe door de gemeente Maastricht aangewezen om het tekort tijdelijk op te vangen, en zal tijdelijk worden uitgebreid met een bovengrondse parkeergarage voor een periode tot en met 31 december 2030. Het verzorgingsgebied van de tijdelijke parkeergarage ziet met name op (bezoekers van) het Sphinxterrein en de binnenstad van Maastricht. Daarnaast zullen abonnementhouders van het huidige Sphinxterrein tijdelijk gebruik maken van de parkeergarage.

Volgens de Nationale Mark- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zal de mobiliteit rondom de stad Maastricht toenemen in de komende jaren. Het grootste gedeelte van die toename in mobiliteit leidt tot meer autoverkeer op het wegennet en een grotere behoefte aan parkeerplaatsen. Een kleiner deel van de mobiliteitsgroei wordt opgevangen door het treinverkeer. In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 wordt daarnaast beschreven dat er op het moment van opstellen van de visie reeds knelpunten zijn in het Maastrichtse mobiliteits- en parkeersysteem (zie paragraaf 3.3).

Conclusie

De nieuwe stedelijke ontwikkeling vindt plaats in bestaand stedelijk gebied en voorziet in de lokale parkeerbehoefte rondom het Sphinxterrein en in bredere zin de binnenstad van Maastricht. De tijdelijke parkeergarage voorziet in de parkeerbehoefte van omwonenden en bezoekers, ten tijde van de herontwikkeling van het Sphinxterrein. Er is geen sprake van onnodig extra ruimtebeslag door uitbreiding van een locatie die reeds een parkeerbestemming heeft. Het plan voldoet daarmee aan de Ladder.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de van toepassing zijnde voorschriften uit de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014. Het plan voldoet daarnaast aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Maastricht 2040

De Omgevingsvisie Maastricht 2040 is op 6 oktober 2020 door de gemeenteraad vastgesteld als strategische visie op de openbare ruimte. Maastricht wil een aantrekkelijke stad blijven voor zijn inwoners en gebruikers. Aan de ene kant door onze rol in de (Eu)regionale economie te versterken. Aan de andere kant door de lokale kwaliteit van leven te verbeteren. Op deze manier wil de gemeente zich onderscheiden van andere stedelijke regio's in Nederland en daarbuiten.

In de visie staan drie verbindende thema's centraal:

- 1 (Eu)regionale netwerkfunctie;
- 2 gezond en leefbaar;
- 3 beleving en ontmoeting.

Deel 1 van de Omgevingsvisie biedt de integrale visie voor de fysieke leefomgeving. Het thema mobiliteit vormt een belangrijk onderdeel van de Omgevingsvisie. Volgens de Nationale Mark- en Capaciteitsanalyse (NMCA) gaat de mobiliteit naar de stad Maastricht toenemen in de komende decennia. Het grootste gedeelte van die toename in mobiliteit leidt tot meer autoverkeer op het wegennet en een grotere behoefte aan parkeerplaatsen. Een kleiner deel van de mobiliteitsgroei wordt opgevangen door het treinverkeer. In de Omgevingsvisie wordt beschreven dat er op het moment van opstellen van de visie reeds knelpunten zijn in het Maastrichtse mobiliteitssysteem.

Deel 2 van de Omgevingsvisie vormt een uitwerking van deel 1 ten aanzien van onder anderen mobiliteit, wonen en energie. In deze uitwerking wordt beschreven dat vanwege de programmatische invulling van het Sphinxkwartier op termijn het maaiveld parkeren op de parkeerplaats Sphinxterrein zal verdwijnen en er een alternatieve gebouwde parkeervoorziening in de plaats moet komen. De tijdelijke parkeervoorziening waar onderhavige ruimtelijke onderbouwing op ziet, wordt gerealiseerd om de tijdelijke vraag naar parkeerplaatsen op te vangen gedurende de herontwikkeling van het Sphinxterrein.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de visie van de gemeente Maastricht ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid. Door de toenemende mobiliteitsdruk zal de parkeervraag in en rondom het stadscentrum toenemen. De voorgenomen ontwikkeling vangt de vraag naar parkeermogelijkheden door bezoekers van het stadscentrum en het voormalige Sphinxterrein tijdelijk op, gedurende de periode dat het Sphinxterrein heringericht wordt en er nog geen publieke parkeervoorziening ter plaatse toegankelijk is. De voorgenomen ontwikkeling draagt daarmee bij aan de concrete uitwerking van de gemeentelijke visie voor de fysieke leefomgeving.

3.3.2 Stadsvisie 2040

Naast de gemeente-brede Omgevingsvisie, heeft de gemeente Maastricht op 25 januari 2022 ook een Stadsvisie 2040 opgesteld. In deze visie staat 'de gezonde stad' centraal. Hierbij streeft de gemeente Maastricht naar een stad die in balans is: levendig en leefbaar, met het oog voor het verleden, heden en de toekomst. De gemeente Maastricht onderscheidt zes thema's in haar visie:

- 1 de inclusieve stad;
- 2 de woonstad;
- 3 de kennisstad;
- 4 de ontmoetingsstad;
- 5 de groene stad;
- 6 de netwerkstad.

Ten aanzien van verkeer en parkeren wordt in het kader van de 'groene stad' gestreefd om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer en de fiets. Verder dienen auto's zoveel mogelijk uit de binnenstad te worden geweerd. Mensen die Maastricht bezoeken, parkeren bij voorkeur op P&R- of P&W-locaties.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling ligt aan de rand van de stad Maastricht en dient daarbij als P&W-locatie ten opzichte van de binnenstad en het Sphinxgebied. De voorgenomen ontwikkeling draagt dan ook bij aan de doelen van de Stadsvisie 2040. Parkeren aan de rand van de stad, in plaats van in de binnenstad zelf wordt door de ontwikkeling van de parkeergarage gefaciliteerd.

MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In het kader van de besluitvorming dient bij een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan, door middel van een integrale ruimtelijke benadering, rekening te worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten op de leefomgeving worden in dit hoofdstuk door middel van de bespreking van de voor de ontwikkeling relevante milieu- en omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen, en hiermee wordt de uitvoerbaarheid van deze omgevingsvergunning aangetoond.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Daarbij wordt getoetst aan sectorale wet- en regelgeving met de volgende thematische onderverdeling:

- verkeer en parkeren;
- water;
- natuur;
- m.e.r.;
- luchtkwaliteit;
- geluid;
- geur;
- bodem;
- externe veiligheid;
- bedrijven en milieuzonering;
- archeologie;
- cultuurhistorie;
- Ontploffbare Oorlogsresten.

4.1 Verkeer en parkeren

In deze paragraaf worden de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de verkeersontsluiting van het parkeerterrein en de verwachte voetgangersstromen besproken. In het voortraject is door Q-Park en de gemeente Maastricht beoordeeld welke locatie het meest geschikt wordt geacht voor het lokale parkeervraagstuk. Als conclusie van dit reeds doorlopen traject is de huidige locatie als meest geschikt beoordeeld wanneer rekening gehouden wordt met het minimaal benodigd aantal extra parkeerplaatsen, de verkeerskundige inpasbaarheid, handhaven van huidige in- en uitritten en daarmee het operationeel houden van een deel van parkeerlocatie Frontenpark gedurende de 7 maanden durende realisatie van de uitbreiding. Doordat de bouw van de parkeergarage een deel van de huidige parkeerplaats in beslag neemt, kan de noordoostzijde van de parkeerplaats gedurende deze bouwperiode blijven functioneren. Door Grenspaal12 is in opdracht van de gemeente Maastricht reeds een verkeersonderzoek¹ uitgevoerd, zie ook bijlage IV. Daarnaast is door Q-Park data aangeleverd ten aanzien van het huidige en toekomstig verwachte aantal inrijdende voertuigen per gemiddelde weekdag, op basis van de database Frontenpark.

¹ In dit verkeersonderzoek wordt uitgegaan van 1.350 parkeerplekken in de nieuwe situatie. Conform het definitieve voorontwerp zullen er uiteindelijk 1.292 parkeerplekken gerealiseerd worden. Het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek dus gaat uit van een hoger aantal parkeerplekken (meer worst-case benadering) dan feitelijk gerealiseerd zullen worden.

Capaciteit huidige en nieuwe situatie Frontenpark en Sphinxterrein

De verandering in verkeersbewegingen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zal naar verwachting in de toekomstige situatie beperkt zijn. De toenemende parkeercapaciteit op parkeerterrein Frontenpark weegt grotendeels op tegen het wegvallen van de parkeercapaciteit op parkeerterrein Sphinx. Op basis van door Q-park aangeleverde data blijkt dat in de huidige situatie sprake is van 1.246 inrijdende voertuigen per gemiddelde weekdag op parkeerterrein Sphinx en Frontenpark samen.

Doordat in de toekomstige situatie meer parkeerplekken zijn voorzien dan in de huidige situatie (1.292 ten opzichte van 1.165) kan een beperkte toename in het aantal inrijdende voertuigen worden verwacht. Op basis van de database Frontenpark van Q-Park is te verwachten dat de 127 aanvullende parkeerplekken in de toekomstige situatie zorgen voor 150 inrijdende voertuigen op een dag. Deze aanvullende parkeerplekken zijn door Q-Park echter als buffer voorzien. Gezien de huidige lokale parkeervraag zullen deze plekken in werkelijkheid alleen op piekdagen benut worden. Wanneer worst-case wordt aangenomen dat dergelijke piekdagen 52 keer per jaar (iedere zaterdag) plaatsvinden, betekent dit doorgerekend naar de gemiddelde weekdag ($150 \times 52 / 365$ dagen) een toename van afgerond 22 extra inrijdende voertuigen per gemiddelde weekdag. Deze gemiddelde toename is zeer beperkt.

Piekdagen vinden in realiteit echter slechts enkele malen per jaar plaats. Op de piekdagen zal, net als in de huidige situatie, de grenswaarde voor congestie op het terrein van 300 parkerende eenheden per uur gedurende de dagperiode overschreden worden. In de huidige situatie worden reeds verkeersregelaars ingezet op dergelijke dagen, om congestie te voorkomen en de doorstroming te verbeteren. Deze aanpak wordt in de toekomstige situatie voortgezet.

Ontsluiting parkeerterrein en bufferruimte

Voor de ontsluiting van het parkeerterrein is door Grenspaal12 gekeken naar het aantal inrijders op het drukste moment (een gemiddelde zondag om 12.00 uur). Op een dergelijk moment rijden er circa 275 voertuigen in. Wanneer wordt uitgegaan van een maximum van 400 inrijdende voertuigen per uur, betekent dit dat bij een handelingstijd van circa 10 seconden 6 tot 7 auto's per minuut kunnen inrijden. Omdat er bij inrijden twee slagbomen aanwezig zijn voldoet daarmee dus de nieuwe situatie op een gemiddeld drukste moment en zijn er geen extra slagbomen noodzakelijk.

Daarnaast is in het verkeersonderzoek van Grenspaal12 de bufferruimte (opstelruimte voor de inrijdslagbomen) geanalyseerd. Gebaseerd op het aantal inrijdende voertuigen per uur, moet deze bufferruimte 35 m bedragen. Deze afstand is in de huidige situatie reeds aanwezig.

Verkeersafwikkeling Frontensingel

De ontsluiting van het terrein vindt plaats via de Frontensingel. In het verkeersonderzoek zijn de huidige verkeersintensiteiten op de Frontensingel in kaart gebracht. De Frontensingel betreft een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h. Dergelijke wegen kunnen conform de landelijk geldende richtlijnen (ASVV 2014) verkeersintensiteiten aan tussen circa 10.000 - 15.000 mvt/etm. Gelet op de etmaalintensiteit op een piekdag (8076 mvt/etm) heeft de Frontensingel nog ruim voldoende restcapaciteit om de beperkte toename in aantal mvt/etm op te vangen. Problemen ten aanzien van de verkeersafwikkeling worden dan ook niet verwacht.

Conclusie

Het door Grenspaal 12 uitgevoerde verkeersonderzoek concludeert dat in de nieuwe situatie de uitbreiding van het parkeerterrein op een gemiddelde dag geen problemen op ten aanzien van de verkeersafwikkeling oplevert. De bufferruimte voor de slagboom voldoet dan nog steeds en extra inrijdslagbomen zijn niet noodzakelijk.

Een piekdag heeft wel extra aandacht nodig. Op dergelijke dagen met veel buitenlandse toeristen kunnen er problemen zijn ten aanzien van de verkeersafwikkeling zowel op het terrein als naar het terrein toe. Dergelijke piekdagen komen echter slechts enkele dagen per jaar voor. Op deze dagen worden, net als in de huidige situatie, verkeersregelaars ingezet om de doorstroming op de Frontensingel te bevorderen en de terugslag vanaf het parkeerterrein tegen te gaan. Het aspect verkeer zorgt niet voor belemmeringen in het kader van de voorgenomen ontwikkeling.

4.2 Water

Een ruimtelijke ontwikkeling kan effecten hebben op de waterhuishoudkundige situatie, zowel kwantitatief als kwalitatief. In Nederland is daarom de watertoets een onderdeel van elke ruimtelijke ontwikkeling.

Toetsingskader

De watertoets is met ingang van 1 november 2003 wettelijk verplicht geworden voor ruimtelijke plannen. De watertoets is een procesinstrument waarbij de waterbeheerders in een vroegtijdig stadium worden betrokken bij de voorgenomen ontwikkeling, zodat verschillende aspecten van 'water' een goede plaats krijgen in de planvorming. In de waterparagraaf worden de effecten van het ontwerp op deze verschillende aspecten omschreven, zoals waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen, beheer en onderhoud en het effect op grondwaterpeilen.

Resultaten

Er vindt geen wijziging plaats aan het huidige verharde oppervlak op het terrein. De realisatie van de parkeergarage vindt plaats op een terrein dat in de huidige situatie reeds vrijwel geheel verhard is. Hierdoor is geen sprake van een toename aan verhard oppervlakte en dus ook geen melding of vergunningplicht bij het waterschap Limburg. In of nabij het plangebied ligt geen oppervlaktewaterlichaam of kern- of beschermingszone van een waterkering in beheer bij het waterschap Limburg aanwezig. Daarnaast worden er geen wijzigingen aangebracht aan aanwezige watergangen en worden geen nieuwe watergangen gegraven. Er is met de voorgenomen ontwikkeling geen sprake van wijzigingen die impact hebben op de waterhuishouding. In de Limburgse Handleiding Watertoets wordt omschreven dat wanneer de waterhuishoudkundige relevantie ontbreekt, de watertoets-procedure beperkt blijft tot het vermelden van deze beoordeling in de waterparagraaf van het plan. Het uitvoeren van een watertoets in afstemming met het Waterschap Limburg is dan ook niet nodig in het kader van de voorgenomen ontwikkeling.

Het plangebied is daarnaast gelegen in een gebied met aanduiding 'Regionale wateroverlast - normering 1:100' in de POL2014. In de POL2014 zijn voor verschillende te onderscheiden gebieden de norm aangegeven waarop de bergings- en afvoercapaciteit van de regionale wateren moeten zijn ingericht. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen verandering voor de bergings- en afvoercapaciteit van de regionale wateren tot gevolg, omdat het terrein waarop de parkeergarage wordt gerealiseerd in de huidige situatie reeds vrijwel geheel verhard is.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen effect op de waterhuishouding aangezien het plangebied in de huidige situatie reeds vrijwel geheel verhard is. Er vinden daarnaast geen werkzaamheden op of nabij een waterkering of watergang plaats. Vanuit het thema water zijn er geen belemmeringen die de voorgenomen ontwikkeling in de weg staan.

4.3 Natuur

Toetsingskader

De Wet natuurbescherming regelt op hoofdlijnen drie zaken:

- 1 bescherming van planten- en diersoorten;
- 2 bescherming van de in het kader van Europees natuurbeleid aangewezen Natura 2000-gebieden;
- 3 bescherming van bos en houtopstanden.

Soortenbescherming

Ten aanzien van soortenbescherming maakt de Wet natuurbescherming onderscheid in drie categorieën:

- vogels: dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn;
- habitatrichtlijnsoorten: dit zijn soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn, bijlage I en II van het Verdrag van Bern en bijlage II van het Verdrag van Bonn;
- andere soorten: dit zijn soorten die genoemd zijn in bijlage A van de Wet natuurbescherming. Het gaat hier om een aantal zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten.

Voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving zoals foerageergebieden of vliegroutes) van beschermde soorten uit de eerste en tweede categorie mogen niet (opzettelijk) verstoord of vernietigd worden. Daarnaast mag geen enkele beschermde soort (opzettelijk) worden gedood of verwond. Bij vogels zijn daarnaast de nesten van belang. Er zijn vijf categorieën broedvogels waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn (categorie 1-4) of waarvan de nesten beschermd zijn als er onvoldoende alternatieven zijn (categorie 5). De categorie 'andere soorten' gaat om soorten die niet onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn vallen. Deze soorten worden beschermd vanwege de breed in de maatschappij levende overtuiging dat deze dieren beschermd moeten worden. De overige soorten uit deze bijlage worden om ecologische redenen beschermd. Hiermee wordt door Nederland uitvoering gegeven aan het Biodiversiteitsverdrag om de staat van instandhouding van dier- en plantsoorten te garanderen.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Ten aanzien van gebiedsbescherming geldt dat de Wet natuurbescherming de bescherming van Natura 2000-gebieden regelt. Het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden blijft nagenoeg gelijk aan de bepalingen uit de voormalige Natuurbeschermingswet 1998. Voor beschermde natuurmonumenten geldt echter dat de beschermingsstatus van deze gebieden in de nieuwe wet is komen te vervallen. Toetsing aan (oude doelen van) beschermde natuurmonumenten is derhalve vanaf het moment van inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming niet meer noodzakelijk.

Stikstofdepositie

Op grond van artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor het realiseren van projecten waar op voorhand significante negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten.

Kader vergunningverlening stikstof

Momenteel geldt het volgende kader voor de vergunningverlening voor projecten:

- op basis van de Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor projecten die een significant gevolg kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied. Dit is dus niet het geval indien significante gevolgen op voorhand zijn uit te sluiten.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zorgt voor een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden die met elkaar verbonden worden door ecologische verbindingzones.

Houtopstanden

Het omhakken of rooien van bossen is niet zomaar toegestaan in de Wet natuurbescherming. Dit geldt ook bij het rooien of het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging van bomen tot gevolg hebben. Hieronder valt ook beschadiging door vee. Onder bos wordt verstaan:

- alleen bossen die buiten de 'bebouwde kom Boswet' liggen;
- alle beplantingen van bomen die groter zijn dan 10 are (1.000 m²);
- bomen in een rijbeplanting, als de rij uit meer dan 20 bomen bestaat.

De gemeente stelt de grenzen van de 'bebouwde kom Boswet' bij besluit vast. Deze grenzen kunnen afwijken van de 'bebouwde kom Verkeerswet'. Het besluit wordt door de provincie goedgekeurd.

Binnen de bebouwde kom Boswet geldt de Bomenverordening gemeente Maastricht (d.d. 1 oktober 2010). Op basis van artikel 2 mogen geen houtopstanden geveld worden zonder vergunning van het bevoegd gezag.

Resultaten

Soortenbescherming

Ten aanzien van het aspect soortenbescherming is een QuickScan ecologie uitgevoerd. De uitkomsten van deze QuickScan zijn in de volgende subparagrafen toegelicht.

Vleermuizen

Binnen het plangebied bevinden zich geen elementen die vleermuizen kunnen gebruiken als (onderdeel van een) vliegroute of foerageergebied. Het is daarmee uitgesloten dat het voornemen leidt tot vernietiging van essentiële foerageergebieden of vliegroutes voor vleermuizen. Wel kunnen in de omgeving foeragerende en overvliegende vleermuizen worden verstoord, wanneer de werkzaamheden zorgen voor geluid, licht of trillingen in het gebied. Deze effecten kunnen door middel van mitigerende maatregelen (onder andere vleermuisvriendelijke verlichting, aangepaste armaturen of werkzaamheden uitvoeren bij daglicht) worden voorkomen.

Vleermuizen die gebruik maken van verblijfplaatsen in de directe omgeving van het plangebied kunnen als gevolg van de werkzaamheden wel worden verstoord. In de huidige situatie is sprake van relatief veel geluidsverstoring als gevolg van het wegverkeer. Van soorten die zich hebben gevestigd in deze omgeving kan worden aangenomen dat deze tot op zekere hoogte gewend zijn aan een dergelijke geluidsbelasting en zich hier mogelijk op hebben aangepast. Negatieve effecten op deze soorten als gevolg van een vergelijkbare (en tevens tijdelijke) bijkomende geluidsverstoring bij de uitvoering van de werkzaamheden zijn uit te sluiten. Deze redenering gaat echter niet op voor werkzaamheden die (plotse) sterke trillingen veroorzaken, bijvoorbeeld bij het heien of intrillen van funderingspalen. Om verstoring uit te kunnen sluiten dient daarom vrij van trillingen en puls-geluid te worden gewerkt (niet of aangepast heien of trillen). Indien dit niet mogelijk is dient te worden onderzocht of er in de bebouwing en bomen binnen de verstoringsscontour van waar trilling veroorzakende werkzaamheden plaatsvinden verblijfplaatsen aanwezig zijn. Dit kan aan de hand van een gericht vleermuisonderzoek conform vleermuisprotocol 2021. In de uitvoering wordt met deze versturende effecten rekening gehouden door aangepast te heien of trillen.

Vogels

Binnen het plangebied is het voorkomen van jaarrond beschermde nesten uitgesloten. Er is dus geen sprake van vernietiging van een jaarrond beschermd nest. Echter kunnen ook buiten het plangebied, maar binnen de maximale verstoringsscontour van de werkzaamheden jaarrond beschermde nesten voorkomen. Ook hier geldt dat vanwege de bestaande geluidsverstoring door verkeersbewegingen negatieve effecten uit te sluiten zijn. Voor heien of intril-werkzaamheden gaat deze redenering echter niet op. Pulsgeluiden en trillingen kunnen leiden tot een verminderd voortplantingssucces van de aanwezige vogels. Hier wordt in de uitvoering rekening mee gehouden door aangepast te heien of trillen.

De directe omgeving van het plangebied biedt leefgebied aan verschillende algemeen voorkomende broedvogels. Het voorkomen van algemeen voorkomende broedvogels gedurende het broedseizoen is dan ook aannemelijk. Voor aanwezige broedvogels geldt dat werkzaamheden tijdens het broedseizoen (globaal van 15 maart tot 15 juli) voor verstoring kunnen zorgen door trillingen of geluid. Bij start van de werkzaamheden moet worden gecontroleerd dat in de directe omgeving van de werkzaamheden geen vogels broeden.

Amfibieën

Door de afwezigheid van geschikt biotoop voor amfibiesoorten, kan worden uitgesloten dat beschermde amfibiesoorten binnen de grenzen van het plangebied aanwezig zijn en negatieve effecten ondervinden van het voornemen. De werkzaamheden hebben tevens geen negatief effect op amfibieën in de directe omgeving van het plangebied. Door grondverzet en eventueel stagneren van water op oppervlakte, kunnen pionier-amfibieën (rugstreeppad) opeens wel voorkomen in het projectgebied. Hier wordt tijdens de uitvoeringswerkzaamheden rekening mee gehouden. Er worden preventieve maatregelen getroffen. Dit is geborgd als eis in het bestek richting de aannemer. In het contract richting de aannemer is opgenomen dat tijdens de realisatie dient te worden voorkomen dat onverhoopt geschikt habitat voor dieren ontstaat, bijvoorbeeld in de vorm van een goed vergaafbare, zandige bodem met schuilplaatsen, onder bouwmaterieel, (regenwater)poeltjes, kieren in bouwketen of beschutte ruimte tussen opgesteld

bouwmateriaal. De exacte uitwerking van de preventieve maatregelen ligt bij de aannemer. Door de opgenomen contracteisen worden verstoringen op de rugstreeppad voorkomen. Vervolgstappen in het kader van de Wnb zijn niet nodig.

Reptielen

Het plangebied grenst direct aan belangrijk leefgebied voor de muurhagedis en hazelworm. Het leefgebied van muurhagedis en hazelworm kan worden verstoord of vernietigd wanneer de nieuwe parkeergarage zorgt voor een zodanige beschaduwing van de oude vestingmuren dat deze minder geschikt biotoop voor de soort vormen. Uit een bezonningsstudie blijkt echter dat verstoring en vernietiging van het leefgebied van beschermde reptielen als gevolg van slagschaduw van de nieuwe parkeergarage kan worden uitgesloten. De beschaduwing vindt immers grotendeels plaats in de periode dat muurhagedis en hazelworm in winterslaap zijn, en betreft bovendien maximaal een relatief klein deel van het leefgebied. Daarnaast kunnen de werkzaamheden mogelijk leiden tot het doden, verwonden of verstoren van incidenteel over het parkeerterrein passerende individuen van muurhagedis. Dit dient voorkomen te worden door de werkzaamheden uitsluitend uit te voeren in de niet-actieve periode van muurhagedis (globaal oktober - februari) en/of door te zorgen dat het werkterrein niet toegankelijk is voor de soort. Hier wordt in de uitvoering rekening mee gehouden.

Vissen

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. De aanwezigheid en de verstoring van beschermde vissoorten is daarmee uitgesloten. Nader onderzoek en/of een ontheffingsaanvraag zijn niet nodig.

Vlinders, libellen en andere ongewervelden

Door de afwezigheid van geschikt biotoop en waardplanten voor beschermde vlinder- of libelsoorten, kan worden uitgesloten dat beschermde dagvlinders, libellen of andere ongewervelde binnen de grenzen van het plangebied aanwezig zijn. Eventueel in de omgeving van het plangebied aanwezige soorten ondervinden van de werkzaamheden geen negatieve effecten. Vervolgstappen in het kader van de Wnb zijn niet nodig.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

In de QuickScan ecologie zijn eventuele effecten op Natura 2000-gebieden onderzocht. Het plangebied ligt niet in een gebied met Natura 2000-aanduiding. Er is daartoe geen sprake van areaalverlies van Natura 2000-gebieden. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden in de omgeving, Grensmaas en Sint Pietersberg & Jekerdal, liggen respectievelijk op 1,6 en 2 km van het plangebied. Het optreden van directe effecten, zoals verstoring door oppervlakteverlies, geluid, licht, trilling of optische verstoring kan als gevolg van de afstand tussen het plangebied en omliggende Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Een voortoets om directe effecten van het voornemen op Natura 2000-gebieden te toetsen is voor deze verstoringseffecten niet nodig. Mogelijk vinden effecten plaats in het kader van stikstofdepositie in de gebruiksfase. Deze worden separaat beschouwd in de alinea hieronder.

Afbeelding 4.1 Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied (rode contour)



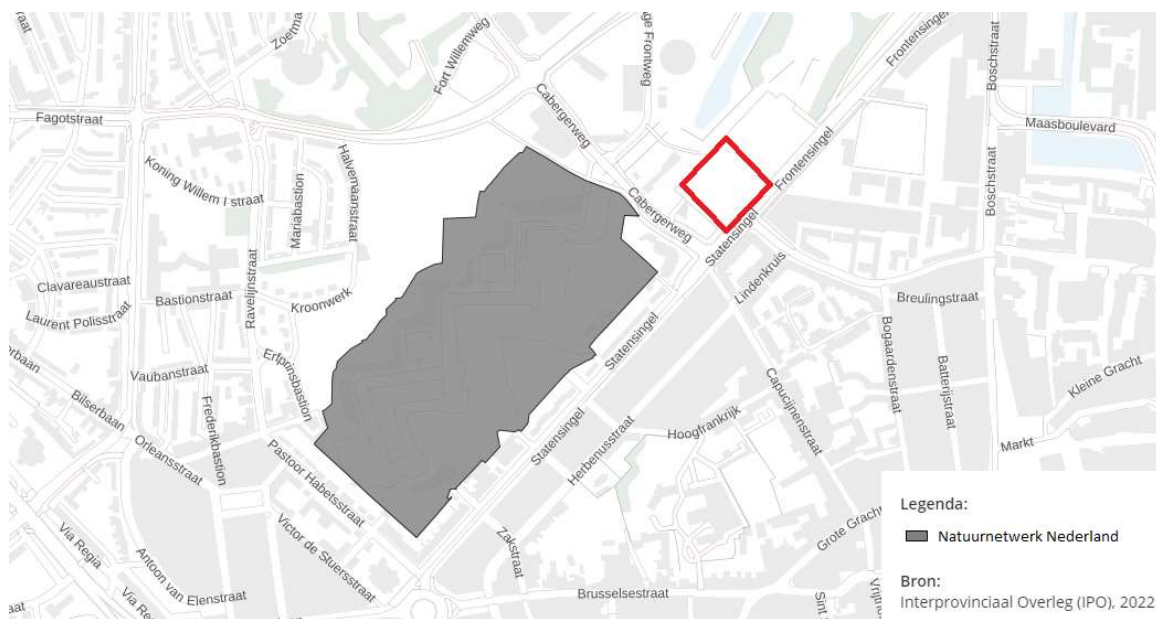
Stikstofdepositie

Om eventuele stikstofdepositie-effecten in kaart te brengen is een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd door WSP (d.d. 17 april 2023). Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling niet leidt tot een significante toename in stikstofdepositie. Er is dus geen sprake van negatieve effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Het onderzoeksrapport is bijgevoegd in bijlage IX.

Natuurnetwerk Nederland (Goudgroene natuurzone)

De voorgenomen ontwikkeling ligt niet binnen de begrenzing van een gebied met een Natuurnetwerk Nederland (NNN) aanduiding, zie onderstaande afbeelding. De begrenzing van het plangebied wordt hier weergegeven middels een rode contour. In de provincie Limburg wordt dit aangeduid als 'goudgroene natuurzone'. De goudgroene natuurzone kent geen externe werking. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling vindt dan ook geen aantasting of beschadiging plaats aan de goudgroene natuurzone.

Afbeelding 4.2 Natuurnetwerk Nederland (c.q. goudgroene natuurzone) in de omgeving van het plangebied (bron: Atlas van de Leefomgeving)



Houtopstanden

In het kader van de aanleg van de parkeergarage worden geen vergunningplichtige houtopstanden geveld. Het plangebied en het bouwterrein van de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling ligt geheel op de huidige parkeerplaats zelf, buiten de grenzen van het naastgelegen park.

Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.4 M.e.r.

Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is essentieel om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit een m.e.r.-(beoordelings)procedure moet worden doorlopen. Dat de m.e.r.-plicht voor een belangrijk deel is geregeld in het Besluit m.e.r. volgt uit art. 7.2 Wm.

Artikel 2, lid 1 van het Besluit milieueffectrapportage bepaalt dat in onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit activiteiten staan genoemd welke significante nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Artikel 2, lid 2 van het Besluit milieueffectrapportage bepaalt dat in onderdeel D van de bijlage activiteiten staan genoemd voor welke het bevoegd gezag moet beoordelen of deze nadelige gevolgen op het milieu kunnen hebben. Voor deze gevallen geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Conclusie

De voorgenomen activiteit staat niet in kolom 1: activiteiten van onderdeel C. De voorgenomen activiteit valt onder activiteit D11.2 uit het Besluit m.e.r.: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. De voorgenomen ontwikkeling overschrijdt de in kolom 2 genoemde grenswaarde van 100 hectare echter niet. Daardoor geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Er is tevens geen sprake van een plan als benoemd in kolom 3. Echter beschrijft onderdeel A van de bijlage van het Besluit m.e.r. dat een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan gelijk wordt gesteld aan een bestemmingsplan wanneer deze genoemd is in kolom 4. Dit is hier het geval. Voor de voorgenomen ontwikkeling geldt dan ook een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht, waarin de gevolgen voor het milieu worden getoetst.

Conform de per 1 januari 2021 ingevoerde Verzamelwet lenW 2019 is het mogelijk deze vormvrije beoordeling tegelijkertijd met de aanvraag voor een omgevingsvergunning in te dienen. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is bijgevoegd als bijlage X bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.5 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij een ruimtelijk plan, uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens, rekening gehouden met de luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waaraan in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Toetsingskader

Artikel 5.16 Wm stelt het bevoegd gezag een wijziging of afwijking van het bestemmingsplan alleen vast wanneer aannemelijk is gemaakt dat:

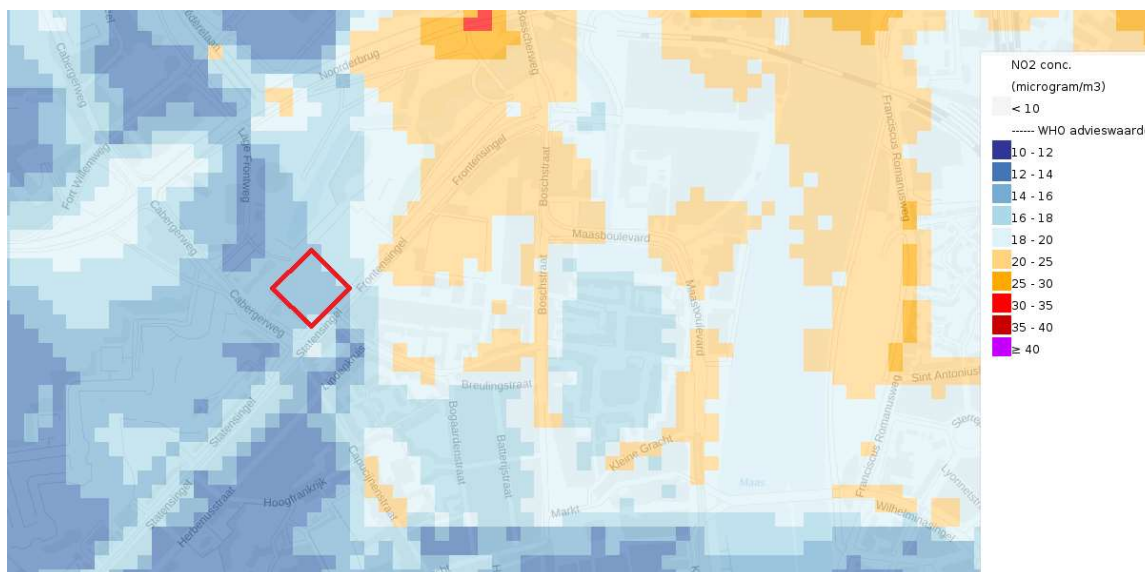
- de wijziging of afwijking van het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden; of
- de luchtkwaliteit als gevolg van het vergunde plan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert; of
- de wijziging van het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen; of
- de ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

De Wet milieubeheer (Wm) geeft grenswaarden voor de concentraties van onder andere stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient getoetst te worden of de ontwikkeling ervoor zorgt dat grenswaarden worden overschreden. Deze grenswaarden liggen voor zowel NO₂ als PM₁₀ op een jaargemiddelde van 40 microgram/m³.

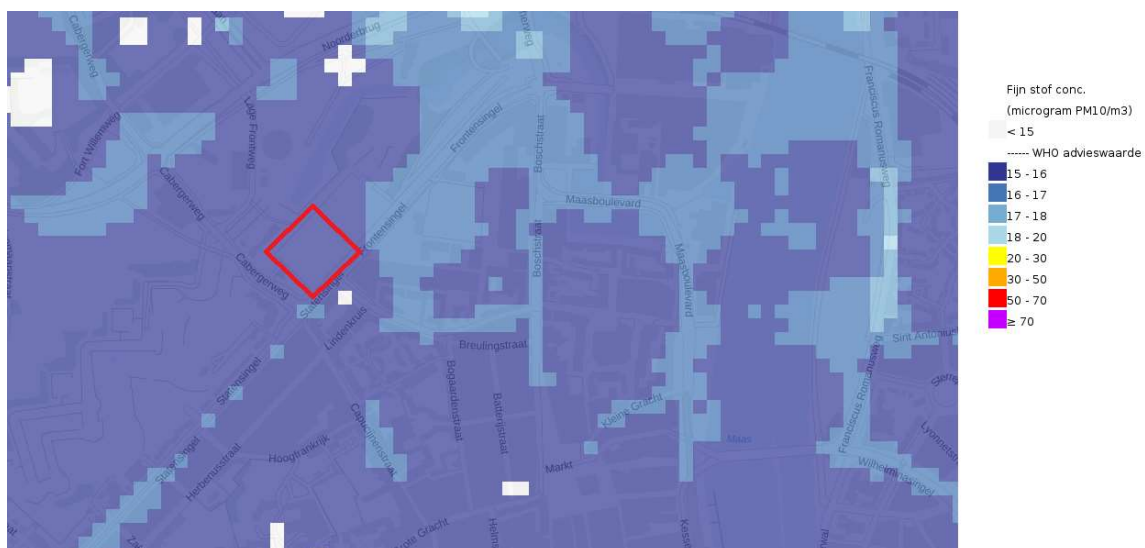
Resultaten

In afbeeldingen 4.3 en 4.4 zijn de huidige achtergrondconcentraties NO₂ en PM₁₀ weergegeven. Het plangebied wordt op beide afbeeldingen aangeduid met een rode contour. De achtergrondconcentraties voor NO₂ liggen onder de 20 microgram per m³ en voor PM₁₀ onder de 16 microgram per m³. Voor NO₂ en PM₁₀ is 40 microgram per m³ als jaargemiddelde de wettelijke grenswaarde. Deze wordt met de huidige parkeerplekken niet overschreden.

Afbeelding 4.3 Concentraties NO2, 2020- meest actuele jaargemiddelden (www.atlasleefomgeving.nl)



Afbeelding 4.4 Concentraties PM10, 2020 meest actuele jaargemiddelden (www.atlasleefomgeving.nl)



Aan de hand van de verwachte toekomstige aantal verkeersbewegingen is bekeken of de voorgenomen ontwikkeling extra in betekenende mate een bijdrage heeft op de luchtkwaliteit. In de huidige situatie zijn 1.165 parkeerplaatsen aanwezig op de parkeerterreinen Frontenpark en Sphinx.

In de toekomstige situatie neemt het aantal parkeerplekken toe met 127 tot een totaal van 1.292 parkeerplekken. Deze aanvullende parkeerplekken zijn als buffer voorzien, maar zullen in de praktijk nauwelijks gebruikt worden, op enkele piekdagen na. De huidige parkeerplaats Sphinx kent daarnaast een hogere turnover (en dus meer verkeersbewegingen) dan de parkeerplaats Frontenpark. De huidige gemiddelde parkeerduur op Sphinx is circa 2 uur, terwijl deze op Frontenpark circa 6 uur bedraagt. Wegens de tariefstijging die doorgevoerd zal worden, wordt een gemiddelde parkeerduur van 4 uur verwacht in de toekomstige situatie. Dit is nog altijd dubbel zo lang als de parkeerplaats Sphinx in de huidige situatie en resulteert daarmee in minder verkeersbewegingen. Daarnaast is de verwachting dat bezoekers die voor zakelijke en commerciële doeleinden naar de Markt willen en voorheen daarvoor parkeerden op het Sphinx-terrein, sneller geneigd zijn om voor een andere parkeerlocatie te kiezen (zoals Bassin, Mosae Forum of de Griend).

Op basis van verkeerstellingen en ervaringen van Q-Park met andere vergelijkbare parkeergarages, zal de toekomstige parkeergarage op piekmomenten hooguit 52 dagen per jaar volledig bezet zijn. Dit betreft een worst-case scenario. Op deze dagen zorgen de aanvullende 127 parkeerplaatsen naar verwachting voor 300 verkeersbewegingen op die betreffende dag, gebaseerd op Q-Park data van het huidige aantal verkeersbewegingen per parkeervak op het terrein Frontenpark. In het kader van luchtkwaliteit is daarom uitgegaan van een weekdaggemiddelde van 43 verkeersbewegingen $((300 / 365) * 52)$ opgenomen in de NIBM-tool versie 23 april 2022 (geraadpleegd op 28 juli 2022) is ingevuld. Hieruit blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt (zie afbeelding 4.5).

Afbeelding 4.5 NIBM-tool versie 23 april 2022

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	43
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,02
PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
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	

Conclusie

Gezien er geen sprake is van een significante toename van verkeersaantrekkende werking van het parkeerterrein ten opzichte van de bestaande planologisch toegestane functie, mede door het wegvallen van verkeersbewegingen op de naastgelegen parkeerplaats Sphinxterrein, draagt de voorgenomen ontwikkeling niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van luchtkwaliteit en is nader onderzoek niet benodigd. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere milieugevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand.

De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan/wijzigingsplan mogelijk is. Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/buitengebied' dan wel 'gemengd gebied'.

Tabel 4.1 Richtafstanden VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering (bron: VNG)

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Resultaten

De parkeergarage zelf betreft geen milieugevoelige functie. Wel dient een goed woon- en leefklimaat van de milieugevoelige functies in de omgeving gewaarborgd te blijven. Een parkeergarage wordt op basis van de VNG-publicatie als een milieuhinderlijke activiteit beschouwd. Een parkeergarage voor auto's valt in milieucategorie 2, met een bijbehorende richtafstand van 30 m voor het aspect geluid ten opzichte van een rustige woonwijk en 10 m ten opzichte van een gemengd gebied. Doordat in de nabije omgeving van het plangebied zich meerdere functies bevinden (onder andere gemengd, wonen en bedrijf), is het gebied een 'gemengd gebied'. Hierdoor is de afstand van 10 m ten opzichte van milieugevoelige functies maatgevend. De parkeergarage bevindt zich op meer dan 10 m afstand van de dichtstbijzijnde milieugevoelige functies. Veiligheidshalve wordt in het kader van de beoogde ontwikkeling een akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd. Hierin worden geluidseffecten op milieugevoelige functies in de omgeving nader beschouwd. Op de resultaten van dit onderzoek zal nader worden ingegaan in de volgende paragraaf 4.7 'geluid'.

De voorgenomen ontwikkeling ligt daarnaast in een in het bestemmingsplan aangewezen 'geluidzone - industrie' en 'milieuzone - geurzone'. Binnen deze zones mogen geen geluids- of geurgevoelige objecten gebouwd worden. Een parkeergarage is geen geluid- of geurgevoelig object.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. De volgende paragraaf gaat nader in op het aspect 'geluid' in relatie tot een goed woon- en leefklimaat van milieugevoelige functies in de omgeving.

4.7 Geluid

In het kader van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan dient het aspect geluid beoordeeld te worden. Bij het aspect geluid gaat het om het ruimtelijk mogelijk maken van een geluidsbron (zoals wijzigingen aan een weg, spoorweg of industrie) enerzijds en bestemmingen die een zekere mate van rust nodig hebben (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) anderzijds. Ruimtelijke plannen moeten voldoen aan de wet- en regelgeving die is opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet milieubeheer (Wm) en onderliggende besluiten en regelingen.

Toetsingskader

In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) moet er bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, c.q. een ontheffing op grond van de Wro, een onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten, voor zover deze geluidsgevoelige objecten zijn gelegen binnen een zonering van een industrieterrein, wegen en/of spoorwegen.

De Wet geluidhinder kent de volgende geluidsgevoelige functies:

- woningen;
- onderwijsgebouwen (behoudens voorzieningen zoals een gymnastieklokaal);
- ziekenhuizen en verpleeghuizen en daarmee gelijk te stellen voorzieningen zoals verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken, medische kleuterdagverblijven, et cetera.

Daarnaast dient, zoals reeds benoemd in paragraaf 4.6, het aspect 'geluid' in relatie tot een goed woon- en leefklimaat van milieugevoelige functies in de omgeving onderzocht te worden.

Resultaten

Een parkeergarage wordt niet aangemerkt als een 'geluidsgevoelig object', zoals bedoeld in de Wgh. Een toetsing aan de Wgh is dan ook niet nodig. De parkeergarage kan in het kader van milieuzonering wel geluid produceren ten aanzien van omliggende milieugevoelige functies. Hiertoe kan gebruik gemaakt worden van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009. In de VNG-brochure wordt voor autoparkeerterreinen een richtafstand van 30 m aanbevolen tot geluidgevoelige functies. Indien een gebied is aan te merken als een omgevingstype gemengd gebied als bedoeld in de VNG-brochure kan deze richtafstand met één afstandsstap worden verlaagd. In dat geval geldt een richtafstand van 10 m. De dichtstbijzijnde woningen zijn gelegen op een afstand van minimaal 35 meter ten opzichte van de inrichtingsgrens. Op basis van de VNG-methodiek is derhalve sprake van een goed woon- en leefklimaat, zowel voor een gemengd gebied als voor een stille woonomgeving.

Om de geluidsbelasting op omliggende functies te bepalen is akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie bijlage V. Voor de toetsing in het kader van een goed woon- en leefklimaat wordt in het akoestisch onderzoek tevens aangesloten bij de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit.

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van het huidige aantal voertuigen op een gemiddelde weekdag (1.246), aangevuld met het aantal voertuigen op een piekdag (150). In deze worst-case benadering wordt dus uitgegaan van 1.396 voertuigen op de drukste dag. Op basis van het aantal toekomstige parkeerplaatsen is een verdeling gemaakt van de voertuigen. In de parkeergarage (inclusief dak) wordt 70 % van de voertuigen geparkeerd. Op het buitenterrein de resterende 30 % van de voertuigen. Van de voertuigen komen en gaan 85 % in de dagperiode (07.00 uur - 19.00 uur), 10 % in de avondperiode (19.00 uur - 23.00 uur) en 5 % in de nachtperiode (23.00 uur en 07.00 uur).

Het akoestisch onderzoek concludeert dat er ten gevolge van het toekomstige gebruik van het parkeerterrein inclusief de parkeergarage geen overschrijding optreedt ter plaatse van de geluidgevoelige gebouwen. Het maximale geluidniveau bedraagt 49, 44 en 38 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode ter plaatse van de woningen aan de Cassij 30A tot en met 30^E. Hiermee wordt voldaan aan het maximaal toegestane geluidsniveau. Daarnaast blijkt dat aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit voor maximale geluidniveaus wordt voldaan. Ten slotte blijkt ook dat aan de grenswaarde voor indirecte hinder wordt voldaan.

Conclusie

Het aspect 'geluid' vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat aan het maximaal toegestane geluidsniveau op geluidsgevoelige objecten, de normen uit het Activiteitenbesluit en de grenswaarden voor indirecte hinder wordt voldaan. Daarmee is het voornemen akoestisch inpasbaar en is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

4.8 Geur

De voorgenomen ontwikkeling ligt op gronden met een planologische aanduiding 'milieuzone - geurzone'. Op deze gronden mogen geen geurgevoelige objecten worden gebouwd. Een parkeergarage is geen geurgevoelig object. Daarnaast is er geen sprake van geuremissies door de parkeergarage. Het aspect 'geur' vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.9 Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid op de projectlocatie. Met andere woorden: is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt voor de beoogde bestemming(en)/functie(s)? Is er bodemverontreiniging die de functiedoelen kan frustreren, levert dit gezondheidsrisico's, ecologische risico's of verspreidingsrisico's op en kan er tijdig iets aan gedaan worden? Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand-still-beginsel.

Toetsingskader

In de Wet bodembescherming (Wbb) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Resultaten

Er is vooronderzoek (Witteveen+Bos, d.d. 11 mei 2022, zie bijlage III) en verkennend bodemonderzoek (Witteveen+Bos, d.d. 1 juli 2022, zie bijlage IV) uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat:

- met uitzondering van de zuidelijke hoek van de planlocatie, de bovengrond van de planlocatie sterk (boven interventiewaarden) verontreinigd is met zink, chroom en/of koper;
- de bovengrond op de gehele planlocatie licht tot matig verontreinigd is met diverse zware metalen (kobalt, nikkel, molybdeen, chroom, koper, zink), vluchtige aromatische koolwaterstoffen (tolueen, ethylbenzeen, xylenen), minerale olie, PAK en/of PCB.

Bij indicatieve toetsing wordt de bovengrond geclassificeerd als 'niet toepasbaar' of klasse 'industrie'. Mengmonsters van de ondergrond zijn hierbij indicatief 'altijd toepasbaar'.

In de bovengrond zijn PFOS en PFOA aangetoond. Op basis van een indicatieve toetsing van de gemeten gehalten aan het handelingskader PFAS (d.d. 13 december 2021) voldoet de grond voor PFAS aan de toepassingsklasse 'landbouw/natuur' voor toepassing op de landbodem.

Indien bij grondverzet grond afgevoerd wordt van de locatie, dient er, gezien het sterk heterogeen diffuse karakter van de verontreiniging in het onderzoeksgebied, vanuit te worden gegaan dat de bovengrond ernstig vervuilde grond is (verontreinigd tot boven de interventiewaarden, indicatieve kwaliteitsklasse 'niet toepasbaar'). Deze vrijkomende bovengrond dient te worden afgevoerd naar een erkend verwerker. Grond vrijkomend vanuit de ondergrond, bijvoorbeeld bij de liftschaft is maximaal licht verontreinigd (indicatieve kwaliteitsklasse 'altijd toepasbaar'). Er is sprake van ondergrond dieper dan 0,7 m-mv en er maximaal sprake is van resten/sporen puin. Bij diepere ontgravingen dient de boven- en ondergrond gescheiden te worden ontgraven en behandeld. Vrijkomende ondergrond dient te worden afgevoerd naar een geschikte toepassingslocatie.

Met het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek is de plaatselijke bodemkwaliteit tot de onderzochte diepte voldoende vastgesteld. De op de locatie aangetroffen verontreiniging in de bovengrond dient te worden afgevoerd naar een erkend verwerker. Dit wordt in het contract richting de aannemer meegenomen.

Conclusie

Het aspect 'bodem' zorgt niet direct voor belemmeringen van het voorgenomen planvoornemen. In het kader van grondwerkzaamheden tijdens de uitvoering dient de verontreinigde bovenlaag gesaneerd te worden. De aannemer dient in het werkplan aan te tonen hoe met de sanering wordt omgegaan. Een BUS-melding en eventueel benodigde saneringsbeschikking worden hiervoor op een later moment door de aannemer aangevraagd.

4.10 Externe veiligheid

Het transport, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading vrij kan komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. Daarnaast horen bij externe veiligheid de risico's volgend uit het in werking hebben van windturbines en luchthavens.

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gericht op de bescherming van individuen die zich bevinden in beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten¹. Deze 2 soorten objecten worden ook wel de risico-ontvangers genoemd. In het kader van het vaststellen van nieuwe ruimtelijke plannen zoals een bestemmingsplan of afwijking van een bestemmingsplan moet worden getoetst of het realiseren van het plan een onacceptabel extern veiligheidsrisico oplevert. Bij de toetsing moet gekeken worden naar twee soorten risico's: plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In deze paragraaf wordt eerst het toetsingskader beschreven met de daarbij behorende definities van het plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarna komen de risicobronnen die zich in het gebied bevinden aan de orde en is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

Toetsingskader

Het doel van het externe veiligheidsbeleid is tweeledig:

- de bescherming van personen middels het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten;
- het mogelijk maken om te werken met gevaarlijke stoffen.

De gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen:

- stationaire bronnen, zoals een fabriek of een lpg-vulpunt;
- mobiele bronnen, zoals transport van gevaarlijke stoffen over wegen en door leidingen.

Voor inrichtingen (bedrijven) zijn het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) en de 'Regeling externe veiligheid inrichtingen' (Revi) van belang. In het Bevi wordt externe veiligheid omschreven als 'de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen de inrichting waar een gevaarlijke stof bij betrokken is'.

De richtlijnen voor buisleidingen zijn weergegeven in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als ook de bijbehorende regeling (Revb).

Voor transport is de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' van belang. Daarnaast is er een aantal besluiten en regelingen vastgesteld waarin het beleid verder uitgewerkt is, waaronder het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

¹ In artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is de definitie opgenomen van kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een persoon, die zich gedurende een jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen deze kans 10^{-6} (1 op 1.000.000) bedraagt.

Binnen deze contour mogen in ieder geval geen kwetsbare objecten (onder andere scholen, gebouwen waar zich veel mensen bevinden en gebouwen waar zich minder zelfredzame personen kunnen bevinden) aanwezig zijn of geprojecteerd worden.

Het groepsrisico (GR) is de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico.

Resultaten

Artikel 1 van het Bevi beschrijft een definitie van een kwetsbaar object. De volgende objecten worden aangeduid als kwetsbaar object:

- 1 woningen, woonschepen en woonwagens, niet zijnde woningen, woonschepen of woonwagens die aangemerkt worden als beperkt kwetsbare objecten. Dit zijn: verspreid liggende woningen, woonschepen en woonwagens van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen, woonschepen of woonwagens per hectare, en dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- 2 gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
 - ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
 - scholen;
 - gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- 3 gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren:
 - kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object;
 - complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- 4 kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

Een parkeergarage valt niet onder deze definitie van een kwetsbaar object. Er is geen sprake van verblijf van (kwetsbare) personen en er zijn ook geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig.

Daarnaast worden beperkt kwetsbare objecten in artikel 1 van het Bevi als volgt gedefinieerd:

- 1 verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal 2 woningen per hectare;
- 2 dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- 3 kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1.500 m² per object;
- 4 restaurants, voor zover hierin geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn;
- 5 winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 2.000 m², voor zover zij geen onderdeel uitmaken van een complex waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd, waarvan het gezamenlijk bruto oppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt en waarin een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- 6 sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- 7 sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet bestemd zijn voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;
- 8 bedrijfsgebouwen, voor zover zij geen gebouwen zijn waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn zoals: kantoorgebouwen en hotels met een bruto oppervlak van meer dan 1.500 m² per object / complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk vloeroppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt, en winkels met een totaal

- oppervlak van meer dan 2.000 m² per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- 9 objecten die met onder 1 tot en met 8 genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn;
 - 10 objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

Een parkeergarage valt tevens niet onder de definitie van een beperkt kwetsbaar object uit artikel 1 van het Bevi, omdat geen sprake is van een groot aantal personen gedurende een groot deel van de dag. De parkeergarage heeft geen verblijfsfunctie en wordt niet aangeduid als 'verblijfsobject' in het Basisregister Adressen en Gebouwen (BAG). Personen die hun auto parkeren in de parkeergarage zijn slechts een korte tijd in het gebouw aanwezig. Daarnaast vinden deze persoonsbewegingen gespreid over de dag plaats. Hierdoor is geen aanvullende toetsing in het kader van het plaatsgebonden risico en/of het groepsrisico nodig en vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor het planvoornemen.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid leidt niet tot een belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.11 Archeologie

Voorafgaand aan het vaststellen van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan dient inzicht te zijn verkregen in bekende en te verwachten archeologische waarden op de projectlocatie en in de omgeving, en wat de aard en omvang van de voorgenomen werkzaamheden zijn en of deze een bedreiging vormen voor het bodemarchief. Indien dit het geval is, wordt geadviseerd op welke wijze hiermee in het vervoltraject van de plannen rekening dient te worden gehouden.

Toetsingskader

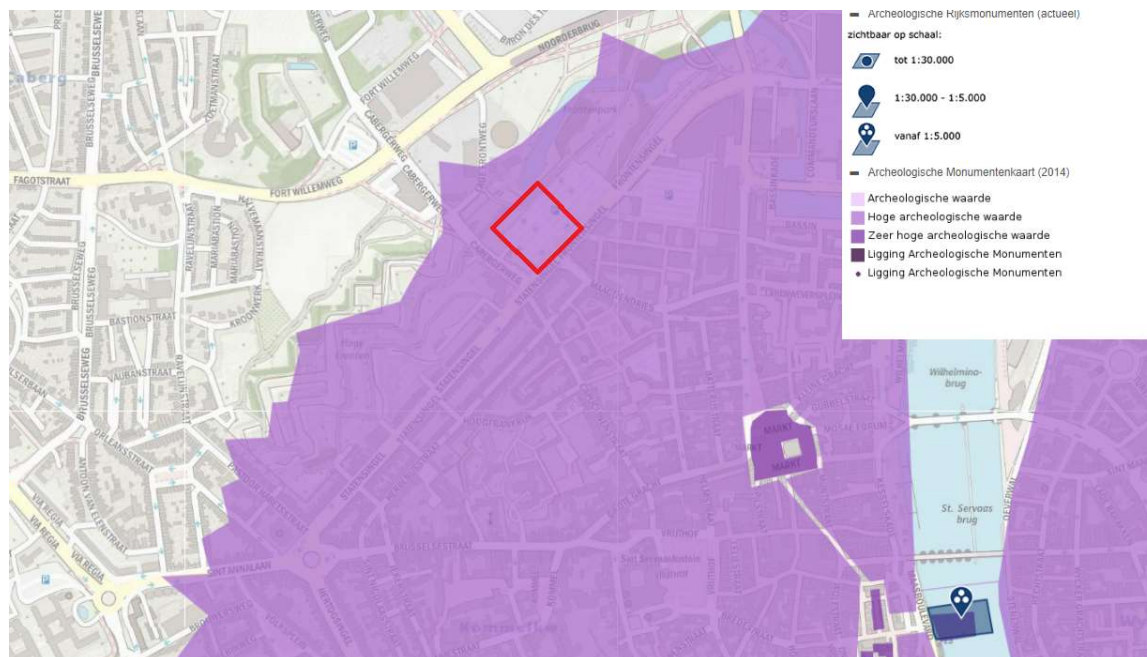
De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van 6 wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet een overgangsregeling opgenomen.

De Erfgoedwet regelt onder andere de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd indien er sprake is van een hoge trefkans of indien het plangebied niet is gekarteerd.

Resultaten

Zoals te zien op afbeelding 4.7 ligt het plangebied (aangegeven met een rode contour) in een gebied met de aanduiding 'Hoge archeologische waarde'. Dit AMK-terrein omvat de gehele binnenstad van Maastricht, waarbij het gaat om een 'terrein met bewoningssporen uit de Late Middeleeuwen tot en met de Nieuwe Tijd'. Binnen het plangebied ligt geen Archeologisch Rijksmonument.

Afbeelding 4.6 Archeologische Rijksmonumenten en AMK terreinen in Nederland (bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)



Op basis van het vigerende bestemmingsplan kennen de gronden binnen het plangebied een dubbelbestemming 'waarde - Maastrichts Erfgoed' met functieaanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone a'. Op deze gronden mag slechts worden gebouwd indien 1) bebouwing mogelijk is krachtens de onderliggende bestemming; en 2) de bouwwerken en bouwwerkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen hiervan aantoonbaar niet leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.

Geen verstoring van archeologisch materiaal vindt plaats indien:

- door bodemingrepen of werkzaamheden bodemverstoring plaatsvindt op minder dan 0,4 meter onder maaiveld;
- het bouwplan of de bouwplannen uitsluitend betrekking heeft of hebben op verandering of vervanging van bestaande bouwwerken, waarbij de bestaande bebouwde oppervlakte gehandhaafd blijft en de bestaande fundering niet wordt gewijzigd en/of uitgebreid;
- op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond, dat op de betrokken locatie geen behoudwaardige archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Er is archeologisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage VII). Hieruit blijkt dat bodemingrepen onder de verharding zouden kunnen leiden tot aantasting van eventuele archeologische resten. Op de gemeentelijke beleidskaart uit 2008 staat het plangebied als ontgrond aangeduid, maar archeologisch onderzoek uit 2018 heeft binnen het plangebied twee vindplaatsen opgeleverd: een deel van de historische buitenmuur van de gracht en een historische riolering. Derhalve wordt vervolgonderzoek zinvol geacht. In overleg tussen de opdrachtgever en de beleidsmedewerker archeologie van de gemeente Maastricht is het volgende afgesproken:

'Wanneer het definitieve ontwerp gereed is, kan in overleg met het bevoegde gezag bepaald worden of de geplande grondroerende werkzaamheden onder archeologische begeleiding uitgevoerd kunnen worden. Op deze manier kan de huidige verhardingsconstructie zo veel mogelijk behouden blijven. In het selectiebesluit zullen we tevens de twee opties (archeologische begeleiding of afzien van archeologisch onderzoek) opnemen.' (e-mail van 03 november 2022).

Conclusie

Het aspect 'archeologie' vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Wanneer het definitieve ontwerp gereed is, wordt met het bevoegd gezag afgestemd of archeologische begeleiding nodig is.

4.12 Cultuurhistorie

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om bij ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de manier waarop er rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden (gebouwd erfgoed, cultuurlandschap en archeologie). Hierbij gaat het om zowel beschermde objecten en structuren, als niet beschermde objecten als structuren.

Toetsingskader

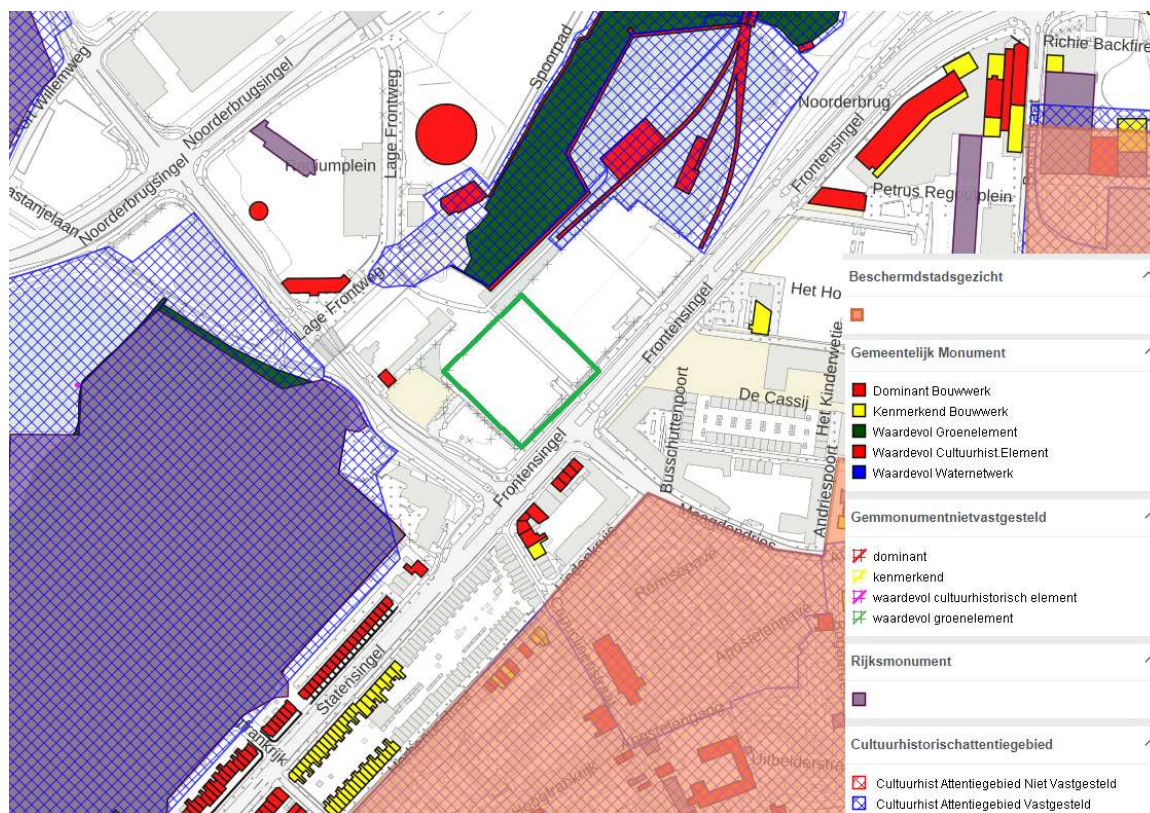
De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet.

Het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is om het op een projectlocatie aanwezige cultuurhistorische erfgoed te behouden. Dit houdt in dat bescherming moet worden geboden aan de aanwezige Rijksmonumenten, provinciale en gemeentelijke monumenten. Met als doel cultuurhistorische belangen te laten meewegen in de ruimtelijke ordening is per 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd.

Resultaten

Op afbeelding 4.7 is een uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Maastricht te zien. Het plangebied is weergegeven middels een groene contour.

Afbeelding 4.7 Uitsnede CHW-kaart gemeente Maastricht met plangebied als groene contour (bron: Gemeente Maastricht)



Rijksmonumenten

In het plangebied zelf zijn geen rijksmonumenten aanwezig. Daarnaast zijn ook geen Rijksmonumenten aanwezig in de directe nabijheid (50 meter) van het plangebied.

Aan de overzijde van de Cabergerweg (op +/- 75 m afstand van het plangebied) ligt de Linie van Du Moulin (Rijksmonument ID 18172). Deze linie is een onderdeel van de Vestingwerken van Maastricht en betreft een circa 15 hectare groot gebied waar acht complete buitenwerken van de 18^e-eeuwse verdedigingsring van Maastricht bewaard zijn gebleven. Er wordt niet gebouwd binnen de cultuurhistorisch gewaardeerde zone en vanwege de afstand, tussenliggende bebouwing en tussenliggende groenstrook doet de voorgenoemen ontwikkeling geen afbreuk aan de cultuurhistorische waardering van het monument.

Gemeentelijke monumenten - beschrijving

Grenzend aan het plangebied liggen enkele gemeentelijke monumenten. Dit betreffen dominante bouwwerken (vestingselementen uit 'De Nieuwe Bossche Fronten'; monumentnummer GM-453) en bijbehorende waardevolle groenelementen. Dominante bouwwerken kennen een beschermd interieur en exterieur. De vestingwerken zijn als 'dominant' gewaardeerd omdat ze architectuurhistorisch, typologisch en cultuurhistorisch van waarde zijn voor de ontwikkeling van de stad Maastricht. De waardevolle elementen zoals gedefinieerd in het aanwijsbesluit van de vestingwerken 'De Nieuwe Bossche Fronten' zijn onder anderen:

- de individuele onderdelen van de vestingstructuur;
- het oorspronkelijk muurwerk;
- de natuurstenen elementen (hardsteen en mergel).

Ook bevindt zich ten noorden van het plangebied een monumentaal spooreplacement (monumentnummer GM-2725). Het spoorenssemble is 'kenmerkend' gewaardeerd vanwege de typologische en cultuurhistorische waarden. Waardevolle elementen die bijdragen aan bovengenoemde waardering zijn onder andere:

- de ijzeren spoorbanen met houten bielzen;
- stootblok met houten stootbalk;
- twee betonnen laadperrons.

Daarnaast bevindt zich ten westen van het plangebied een monumentaal woonhuis (Cabergerweg 3, monumentnummer GM-2723). Dit woonhuis is tevens als 'dominant' gewaardeerd, vanwege het feit dat het pand ruimtelijk bepalend is voor de omgeving, door de prominente ligging aan de Cabergerweg. Daarnaast bezit het ontwerp een hoge mate van architectonische gaafheid. Waardevolle elementen betreffen:

- het rijke metselwerk in rode en gele bakstenen;
- de oorspronkelijke deuren en kozijnen;
- de glas-in-loodramen in de bovenlichten;
- het rijkgedecoreerd fries met kleinen gemetseld pijlertjes.

Ten slotte bevinden zich ten zuiden van het plangebied enkele monumentale woonhuizen (Statensingel 1, 3, 5, 7, monumentnummers GM-214 tot en met GM-217). Als ensemble hebben de panden Statensingel 1, 3, 5 en 7 positieve bouw- en architectuurhistorische waarde vanwege de voor de vroege twintigste eeuw karakteristieke bouwmassa en de met zorg in baksteen uitgevoerde voorgevels. In onderlinge samenhang vormen deze vier gevels een bijzondere markering aan de rand van de binnenstedelijke bebouwing. De vier panden vormen de rand van de binnenstad en versterken de ruimtelijke karakteristiek en de belevingswaarde van het straatbeeld van deze woonbuurt. De panden zijn bijzonder vanwege de architectonische detaillering, vormgeving en materialisering, die tot uitdrukking komt in het gebruik van gevelbanden en waterlijsten en het decoratief gebruik van metselverbanden en gekleurde baksteenpatronen.

Gemeentelijke monumenten - beoordeling

De voorgenoemen ontwikkeling doet geen afbreuk aan de monumentale waardering van de vestingselementen uit 'De Nieuwe Bossche Fronten'. Voor de realisatie van de parkeergarage worden geen natuurstenen elementen of (muur)onderdelen van de vestingwerken aangetast of verwijderd. Ook tast de voorgenoemen ontwikkeling de waardering van het spooreplacement niet aan. De realisatie van de parkeergarage raakt de ijzeren spoorbanen, stootblok en/of laadperrons niet.

Daarnaast doet de voorgenomen ontwikkeling geen afbreuk aan de monumentale waardering van het monumentaal woonhuis aan de Cabergerweg. De ruimtelijke waarde van het monument ten opzichte van de Cabergerweg wordt niet geschaad. De parkeergarage wordt aan de andere zijde van het monument gerealiseerd, op een afstand van ongeveer 35 m. De zichtbaarheid van het monument in zijn omgeving, gezien vanaf de Cabergerweg, wordt niet aangetast. Daarnaast worden geen aanpassingen gedaan aan het monument zelf. Ten slotte doet de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling geen afbreuk aan de monumentale woonhuizen aan de Statensingel 1, 3, 5 en 7. De garage wordt aan de overzijde van de weg gesitueerd. De woonhuizen vormen een bijzondere markering als rand van de aangrenzende woonwijk in oostelijke richting naar de binnenstad. Aan de architectonische detaillering, vormgeving en materialisering wordt geen afbreuk gedaan.

Overige gemeentelijke monumenten bevinden zich op grotere (> 100 meter) afstand van het plangebied. Ten aanzien van deze monumenten vinden dan ook geen nadelige effecten plaats.

Cultuurhistorisch attentiegebied - Noorderbrug

Het plangebied bevindt zich niet binnen de begrenzing van het 'cultuurhistorisch attentiegebied - Noorderbrug'.

Beschermd stadsgezicht

Het plangebied bevindt zich niet binnen de begrenzing van het beschermd stadsgebied.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.13 Ontplobbare oorlogsresten (OO)

Toetsingskader

Sinds de Tweede Wereldoorlog kunnen er in de (water)bodem ontplobbare oorlogsresten aanwezig zijn (voorheen conventionele explosieven (CE) of niet-gesprongen explosieven (NGE)), zoals munitie, vliegtuigbommen, granaten en landmijnen. Bij grondroerende werkzaamheden dient vooronderzoek Ontplobbare Oorlogsresten beschikbaar te zijn. Het vooronderzoek heeft tot doel om te beoordelen of er in het onderzoeksgebied sprake is van aanwijzingen van de aanwezigheid van ontplobbare oorlogsresten, en indien deze aanwijzingen er zijn, om het verdachte gebied af te bakenen. Dit gebeurt op basis van verzameld en geanalyseerd (historisch) feitenmateriaal.

Resultaten

Er is vooronderzoek Ontplobbare Oorlogsresten uitgevoerd (zie bijlage VIII). Er is materiaal aangetroffen, waaruit blijkt dat er mogelijk verschillende typen explosieven in het onderzoeksgebied zijn achtergebleven tijdens WOII. Hierdoor geldt dat het onderzoeksgebied (deels) verdacht is op de aanwezigheid van explosieven/onontpofte oorlogsresten. Op basis van de inventarisatie en analyse van het bronnenmateriaal, is één gedeelte van het onderzoeksgebied verdacht (gebied binnen 100 m vanaf de woning aan de Cabergerweg 1).

Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat de bodem onder het asfalt tot 0.5 m-mv bestaat uit zand. Uit enkele diepere boringen blijkt, dat wat er onder die zandlaag zit, sterk wisselt van metersdikke lagen klei, zand en/of puin. Uit de boringen is op te maken dat de grond tot 0.5 m-mv naoorlogs is geroerd t.b.v. de fundering van de verharding.

Het vooronderzoek Ontplobbare Oorlogsresten concludeert dat grondroerende werkzaamheden binnen het onverdachte op reguliere wijze kunnen worden uitgevoerd. Daar waar grondroerende werkzaamheden gepland zijn in een verdacht deelgebied, moet een opsporingsonderzoek uitgevoerd worden door middel van real-time detectie en begeleiding van de werkzaamheden (zie bijlage VIII). Werkzaamheden in verdacht gebied waarbij de grond tot maximaal 0.5 m-mv geroerd zal worden, kunnen regulier uitgevoerd worden.

Conclusie

Het aspect Ontplobbare Oorlogsresten vormt geen belemmering voor het planvoornemen. Indien grondwerkzaamheden moet worden uitgevoerd ten behoeve van de poeren in verdacht gebied, worden deze werkzaamheden onder begeleiding en met behulp van real-time detectie uitgevoerd. Dit is nader toegelicht in het vooronderzoek Ontplobbare Oorlogsresten in bijlage VIII.

4.14 Lichthinder

Omdat de voorgenomen ontwikkeling een tijdelijke parkeergarage met meerdere etages betreft, is het van belang de verlichtingssituatie te beschouwen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Er kunnen lichteffecten optreden als gevolg van de verlichting van de parkeergarage zelf. Daarnaast kunnen lichteffecten voor de omgeving optreden als gevolg van voertuigbewegingen in de avonduren.

Resultaten

Het voorkomen van lichthinder als gevolg van verlichting van de parkeergarage zelf wordt geborgd via het contract richting de aannemer. In dit contract zijn diverse eisen opgenomen, waaraan de aannemer dient te voldoen in de detailuitwerking. Zo dient aan de gevel van de parkeergarage verlichting te zijn aangebracht die het terrein op gelijk verlichtingsniveau verlicht als de bestaande lichtmasten. Op deze manier wordt geen grotere overgang tussen de lichtsterkte op het omliggende terrein en in de parkeergarage gecreëerd, dan in de huidige situatie het geval is. Daarnaast is opgenomen dat in het lichtplan moet worden gemotiveerd dat sprake is van een zo klein mogelijke lichtuitstraling naar naastgelegen terreinen buiten de parkeergarage. Ten slotte wordt ook op de verlichting gedurende de realisatieperiode voorgeschreven. Tijdens realisatie moet (bouw)verlichting beperkt worden. De aannemer moet in het werkplan het lichteffect motiveren, waarbij als eis geldt dat het verlichtingsniveau (lux op maaiveld) maximaal gelijk mag zijn aan de situatie als in de huidige situatie. De kleurtemperatuur (Kelvin) op het bouwterrein en het omliggende terrein moet tevens gelijk zijn aan de situatie zoals in de huidige situatie. Het lichtplan moet door de aannemer schriftelijk ter goedkeuring worden voorgelegd aan Q-Park. Middels bovenstaande contracteisen wordt geborgd dat het lichtontwerp van de (bouw van de) parkeergarage geen nadelige impact heeft op de omgeving.

Daarnaast is met het huidige ontwerp voorzien in het aanbrengen van zogenaamde 'koplampschotten'. Deze schotten bevinden zich op ieder parkeerdek op bumperhoogte in de parkeergarage. Door deze schotten wordt overstraling van koplampverlichting richting de Frontensingel en de Cabergerweg voorkomen. Hiermee is tevens voorzien in de architectonische eisen vanuit de afdeling Welstand van de gemeente Maastricht.

Conclusie

Het aspect lichthinder vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

5

UITVOERBAARHEID

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1.1 Verklaring van geen bedenkingen

Op grond van artikel 2.27 van de Wabo wijst het Besluit Omgevingsrecht of een bijzondere wet categorieën van gevallen aan waarvoor het bevoegd gezag een verklaring van geen bedenkingen moet afgeven. Voor de voorgenomen ontwikkeling moet afgeweken worden van het bestemmingsplan (conform artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 van de Wabo). Bij afwijking van het bestemmingsplan mogen Burgemeesters en Wethouders een omgevingsvergunning pas verlenen nadat de gemeenteraad heeft verklaard daartegen geen bedenkingen te hebben. De gemeenteraad van Maastricht heeft bij besluit van 28 juni 2011 categorieën van gevallen aangewezen waarin een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) niet is vereist. Onderhavig plan valt onder een van die categorieën, een vvgb is in deze dan ook niet nodig.

5.1.2 Vooroverleg

Het bevoegd gezag is op grond van artikel 6.18 Bor verplicht tijdens de voorbereiding van een omgevingsvergunning die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 Wabo, overleg te plegen met de van toepassing zijnde overlegpartners in het kader van de ruimtelijke ordening. De gemeente Maastricht heeft bij Provincie Limburg en Waterschap Limburg nagevraagd of er in het kader van onderhavige tijdelijke ontwikkeling noodzaak is tot een wettelijk vooroverleg. Beide partijen hebben aangegeven dat het plan geen Provinciale en/of Waterschapsbelangen raakt. Hiermee is geen sprake van noodzaak tot het voeren van een formeel vooroverleg met deze partijen.

5.1.3 Zienswijzen en communicatie

Op de vergunningsaanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure (artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht) van toepassing. De omgevingsvergunning planologisch afwijken wordt ingediend bij het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college). Het college publiceert de ontvangst van de aanvraag. De omgevingsvergunning kent een proceduretijd van 26 weken (met de mogelijkheid tot een verlenging van 6 weken), waarna het college de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan kan vaststellen. Eerst wordt een ontwerp besluit ter inzage gelegd gedurende een periode van zes weken. Gedurende de terinzagelegging kan eenieder een zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren brengen bij de gemeente. De gemeente reageert op de zienswijzen in een reactienota. De vergunning wordt bekend gemaakt in het Gemeenteblad. Tegen het besluit staat beroep open bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS).

In de werkoverleggen met de gemeente Maastricht zijn afspraken gemaakt omtrent communicatie richting omwonenden, informatieavonden voor omwonenden en belanghebbenden door de gemeente, Q-park en de aannemer. In juli 2022 is er tijdens een informatiebijeenkomst voor de bewoners, ondernemers en omwonenden van het Sphinxkwartier een uitgebreide toelichting gegeven op de lopende en komende deelprojecten. Onder andere is de voorgenomen uitbreiding van parkeerplaats Frontenpark toegelicht.

In samenspraak met gemeente Maastricht, Belvédère WOM en de aannemer worden de omwonenden en de gebruikers van parkeerplaats Frontenpark op de hoogte gehouden over de planning en voortgang van de werkzaamheden. Omwonenden worden nog nader geïnformeerd over de verdere procedure. Nog voor de start van de werkzaamheden zal er een informatiebijeenkomst worden georganiseerd. Ook gedurende de werkzaamheden zal er periodiek worden gecommuniceerd en zal in overleg met de aannemer de overlast zoveel mogelijk worden beperkt. Tijdens de bouwwerkzaamheden zal een deel van de huidige parkeerplekken niet beschikbaar zijn. In samenspraak met gemeente Maastricht en Zuid-Limburg Bereikbaar worden bezoekers geïnformeerd en worden mogelijke alternatieve parkeerplekken ingezet.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Q-Park plaatst de parkeergarage voor eigen rekening en risico. De uitvoering wordt uitbesteed aan een nader te bepalen aannemer. Q-Park heeft hier reeds een sluitende begroting voor opgesteld. In het Besluit ruimtelijke ordening is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van artikel 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd. Onderhavig plan wordt gerekend tot de in artikel 6.2.1 onder b van het Bro, de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. Tussen Q-Park Operations Netherlands B.V. en de gemeente Maastricht is een anterieure overeenkomst gesloten. Hieruit volgt dat inzake de voorbereiding en realisatie van de parkeergarage met de daaruit voortvloeiende aanpassingen van het bestaande parkeerterrein in opdracht van en door en voor rekening en risico zijn van Q-Park. Ook is in deze overeenkomst vastgelegd dat mogelijke planschade op de initiatiefnemer kan worden verhaald. Omdat het kosterverhaal anderszins is verzekerd, is het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk. Het plan is hiermee economisch uitvoerbaar.

Bijlage(n)



BIJLAGE: DO ONTWERPTEKENINGEN PARKEERGARAGE FRONTENPARK



BIJLAGE: VOORONDERZOEK BODEM



BIJLAGE: MILIEUHYGIËNISCH VERKENNEND BODEMONDERZOEK

IV

BIJLAGE: VERKEERSONDERZOEK GRENSPAAL12



BIJLAGE: AKOESTISCH ONDERZOEK

VI

BIJLAGE: QUICKSCAN ECOLOGIE

VII

BIJLAGE: ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

VIII

BIJLAGE: VOORONDERZOEK ONTPLOFBARE OORLOGSRESTEN



BIJLAGE: STIKSTOFDEPOSITIE-ONDERZOEK



BIJLAGE: VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELINGSNOTITIE