



Bureau 22

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING PLANETENHOF 31-33 MAASTRICHT

13 maart 2024



Bureau 22 B.V.
Wolfsvenweg 2
6005 NS Weert
Email: kelly@bureau22.nl
Website: www.bureau22.nl

Plangegevens

Naam Plan:	Ruimtelijke onderbouwing Planetenhof 31-33
Contactpersoon:	
Tweede contactpersoon:	

Ingediend:	13 maart 2024
Ontwerp:	3 april 2024
Vastgesteld:	30 mei 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	1
1.1 Aanleiding.....	1
1.2 Situering en begrenzing plangebied.....	2
1.3 Vigerend bestemmingsplan.....	3
1.4 Planvorm.....	5
1.5 Leeswijzer.....	5
2. Planvoornemen.....	6
2.1 Projectlocatie en omgeving.....	6
2.2 Planvoornemen.....	9
3. Beleidskaders.....	11
3.1 Rijksbeleid.....	11
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie.....	11
3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	11
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking.....	12
3.1.4 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.....	13
3.2 Provinciaal beleid.....	13
3.2.1 Omgevingsverordening Limburg 2014.....	13
3.2.2 Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI).....	13
3.2.3 Provinciaal woonbeleid.....	14
3.3 Regionaal beleid.....	15
3.3.1 Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg.....	15
3.4 Gemeentelijk beleid.....	15
3.4.1 Omgevingsvisie Maastricht 2040.....	15
3.4.2 Woonprogrammering Maastricht.....	16
4. Omgevingsaspecten.....	17
4.1 Bedrijven en milieuzonering.....	17
4.2 Geluid.....	18
4.3 Luchtkwaliteit.....	19
4.4 Bodem.....	22
4.5 Externe veiligheid.....	23
4.6 Archeologie.....	25
4.7 Natuur.....	26
4.8 Watertoets.....	27
4.8.1 Beleid.....	27

4.8.2 Situatie planvoornemen.....	29
4.9 Verkeer en parkeren.....	29
4.10 Kabels en Leidingen.....	30
4.11 Milieueffectrapportage.....	30
5. Uitvoerbaarheid.....	31
5.1 Economische uitvoerbaarheid.....	31
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	31
5.3 Procedure.....	31
5.4 Conclusie.....	32

BIJLAGEN:

1. Verkennend bodem- en asbestonderzoek;
2. Tekening nieuwe toestand 'herinrichting woonwagenstandplaats Planetenhof 31-33 te Maastricht' met tekeningnr. 2202/02J.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld voor het realiseren van een extra standplaats aan de Planetenhof 31-33 te Maastricht, hierna de 'planlocatie' genoemd, waardoor er een extra woonwagen (nieuw huurchalet) met berging kan worden gerealiseerd.

De raad van de gemeente Maastricht heeft op 9 februari 2021 het '*Addendum woonvisie Maastricht 2018: Doelgroep woonwagenbewoners*' vastgesteld. Daarin is besloten dat er in Maastricht 18 nieuwe standplaatsen met een huurwoonwagen worden gerealiseerd in de periode 2024 tot en met 2029. Dit is gelijktijdig opgenomen in de woonprogrammering. Van de 18 standplaatsen met huurwoonwagen kunnen er 10 gerealiseerd worden door het uitbreiden van bestaande woonwagenlocaties. Eén van die woonwagenlocaties is de locatie aan de Planetenhof.

Om uitbreiding van deze locatie mogelijk te maken zodat er een nieuwe huurwoonwagen gerealiseerd kan worden is het nodig om de standplaats aan de Planetenhof 31 te splitsen.

Op de planlocatie is een woonwagen (huisnummer 31) aanwezig en waren tot voor kort diverse bergingen/schuren, paardenstallen met uitloop en een grasveldje aanwezig. In juni 2023 zijn de opstallen binnen het plangebied gesloopt, behoudens de woonwagen met huisnummer 31 en de bijbehorende berging en schuur.

Beoogd wordt om de standplaats te splitsen in een standplaats voor huisnummer 31 en een standplaats voor het nieuw te realiseren huisnummer 33, waarbij de woonwagen met huisnummer 31 blijft staan met één berging en één schuur (welke samen de nieuwe standplaats 31 vormen). Beoogd wordt een nieuwe standplaats met een nieuw chalet en berging te realiseren (welke samen de nieuwe standplaats 33 vormen).

Op grond van het bestemmingsplan 'Maastricht West' zijn er maximaal 5 wooneenheden toegestaan binnen het bestemmingsvlak 'Wonen' waar de planlocatie binnen valt. Met dit planvoornemen wordt een 6^e wooneenheid toegevoegd aan het bestemmingsvlak. Het toevoegen van een 6^e wooneenheid is derhalve strijdig met het vigerend bestemmingsplan.

Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken is op 28 juni 2023 een omgevingsvergunning aangevraagd voor het splitsen en herinrichten van de standplaats. Deze aanvraag omvat tevens het realiseren van een berging en een erfafscheiding op de nieuwe standplaats. Voor deze activiteiten is de uitgebreide procedure echter niet van toepassing, deze ruimtelijke onderbouwing ziet daar dan ook niet op en ziet ook niet op de activiteit bouwen.

Deze ruimtelijke onderbouwing ziet enkel op het toevoegen van een extra standplaats met een mogelijkheid voor het realiseren van een 6e wooneenheid binnen het bestemmingsvlak. Gezien de strijdigheid met het bestemmingsplan op dit punt, behelst de aanvraag omgevingsvergunning van op 28 juni 2023 mede een verzoek tot medewerking aan een buitenplanse afwijking op grond van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 van de Wet Algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo).

1.2 Situering en begrenzing plangebied

De locatie Planetenhof 31 – 33 te Maastricht, hierna ook genoemd ‘het plangebied’, is gelegen in de wijk ‘Daalhof’, in het zuidwesten van Maastricht. Het plangebied heeft een oppervlakte van 678,5 m² en is gelegen tussen de Planetenhof, Neptunushof en de Trichterbaan. Het plangebied betreft een gedeelte van het kadastrale perceel gemeente Maastricht, sectie K, nummer 5036.

Navolgende figuur geeft de ligging van het plangebied weer, waarbij het plangebied blauw is omkaderd.



Figuur 1: Plangebied (blauw omkaderd)

Navolgende figuur geeft de luchtfoto van het plangebied weer, waarbij het plangebied met een blauwe lijn is omkaderd.

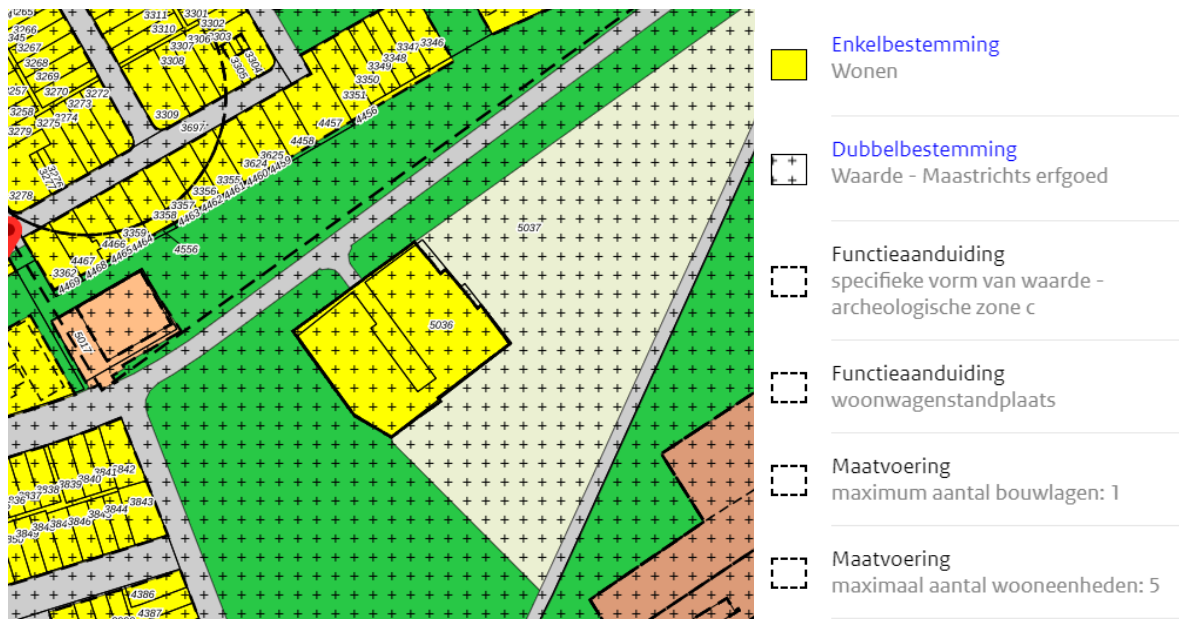


Figuur 2: Luchtfoto plangebied (april 2023, opstallen zijn hier nog niet gesloopt).

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied is het bestemmingsplan 'Maastricht West' vigerend. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Maastricht op 18-09-2012 en is deels onherroepelijk in werking. Het plangebied heeft de enkelbestemming 'Wonen' met dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts erfgoed' en de functieaanduidingen 'specifieke vorm van waarde – archeologische zone c' en 'woonwagenstandplaats'. De maatvoeringsaanduidingen zijn 'maximum aantal bouwlagen: 1' en 'maximaal aantal wooneenheden: 5'.

Navolgende figuur geeft een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan weer.



Figuur 3: Uitsnede bestemmingsplan 'Maastricht West'.

Strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan

Bestemmingsplan 'Maastricht West'

Ter plaatse van de maatvoeringsaanduiding 'maximaal aantal wooneenheden: 5' zijn maximaal 5 wooneenheden toegestaan binnen het bestemmingsvlak 'Wonen' waarbinnen het plangebied zich bevindt. Met dit planvoornemen wordt een 6^e wooneenheid (standplaats met huurchalet, welke gezamenlijk een ondeelbare wooneenheid vormen) toegevoegd aan het bestemmingsvlak. Het toevoegen van een 6^e wooneenheid is derhalve strijdig met het vigerend bestemmingsplan.

Facetbestemmingsplan 'Woningsplitsing en woningomzetting'

Tevens geldt ter plaatse het Facetbestemmingsplan 'Woningsplitsing en woningomzetting'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Maastricht op 28 mei 2019 en is onherroepelijk. Het splitsen van de standplaats op zich is niet strijdig met het bestemmingsplan, nu er enkel een verbod is opgenomen voor het splitsen van woningen. Een woning is in het bestemmingsplan onder artikel 1.7 van dat bestemmingsplan gedefinieerd als 'een zelfstandig (gedeelte van een) gebouw, dat dient voor de huisvesting van één huishouden. Kenmerkend voor de woning is de aanwezigheid van eigen voorzieningen, waaronder minimaal een toiletruimte, badruimte en een keuken met kooktoestel.' Een standplaats valt niet onder deze begripsbepaling. Een woonwagen/chalet is wel een woning die onder deze definitie valt. In onderhavig geval wordt er echter geen woning gesplitst, er wordt een nieuwe woning toegevoegd. Er is dus geen sprake van strijdigheid met dit bestemmingsplan.

Facetbestemmingsplan Parkeren

Hieraan wordt getoetst in paragraaf 4.9.

Verder gelden ter plaatse de facetbestemmingsplannen 'Opheffen verbod herbouw', 'Short Stay' en 'Flitsbezorging'. Het plan in casu is niet in strijd met deze facetbestemmingsplannen.

De strijdigheid zit dan ook in het realiseren van de 6^e wooneenheid op de woonwagenlocatie in relatie tot het bestemmingsplan 'Maastricht West'.

1.4 Planvorm

De beoogde planontwikkeling is niet mogelijk op basis van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 1 of 2 van de Wabo. Om die reden dient de buitenplanse afwijkingsprocedure op grond van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 van de Wabo te worden doorlopen.

De bestemming 'Wonen' blijft de hoofdbestemming. Door een combinatie van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 Wabo en artikel 2.1, lid 1 onder c Wabo kan er een vergunning met buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan worden verleend om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.

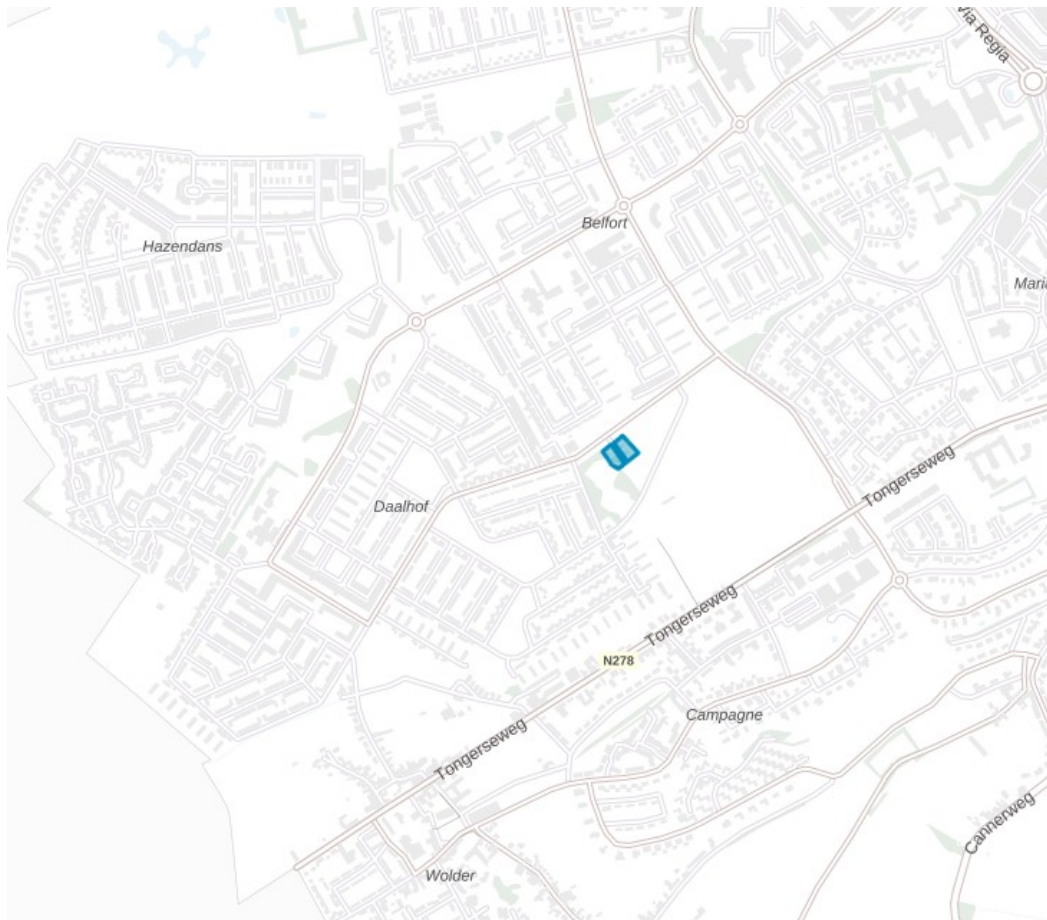
1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing geeft een beeld van de beoogde situatie binnen het plangebied. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de relevante beleidskaders met betrekking tot de beoogde herontwikkeling. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van relevante milieu hygiënische en planologische aspecten. In hoofdstuk 5 komt de uitvoerbaarheid van het plan aan orde, om af te sluiten met de conclusie.

2. Planvoornemen

2.1 Projectlocatie en omgeving

Het plangebied is gelegen aan de noordoostzijde van de wijk Daalhof, aan de Planetenhof. De woonwagenlocatie, thans bestaande uit 5 woonwagens, ligt aan een hofje langs de weg Planetenhof. De Planetenhof is een weg aan de rand van de wijk Daalhof, welke één van de entrees is tot de wijk. Op onderstaande figuur is de locatie van het plangebied weergegeven binnen de blauwe belijning.



Figuur 4: Plangebied (blauw omkaderd) en omgeving

De Planetenhof is een solitair gelegen woonwagenlocatie, omringd door groen. Aan de overzijde van de weg is een groenstrook gelegen, waar achter de woningen aan de Horlogiersdreef zich bevinden. Schuin aan de overkant van de woonwagenlocatie is een tandheelkundig centrum gelegen. Aan de westzijde van de woonwagenlocatie bevindt zich de entree tot de wijk Daalhof. De bebouwing wordt gekenmerkt door rijwoningen in twee bouwlagen met kap met een voortuinstructuur. Rondom de directe omgeving van de woonwagenlocatie is verder geen sprake van bebouwing.

De volgende foto's geven een impressie weer van de ligging van de woonwagenlocatie in de wijk Daalhof.



Figuur 5: Luchtfoto plangebied (blauw omkaderd) en omgeving, noordwestzijde.



Figuur 6: Luchtfoto plangebied (blauw omkaderd) en omgeving, zuidoostzijde.



Figuur 7: Entree wijk Daalhof, westzijde Planetenhof.



Figuur 8: Impressie oostzijde Planetenhof.



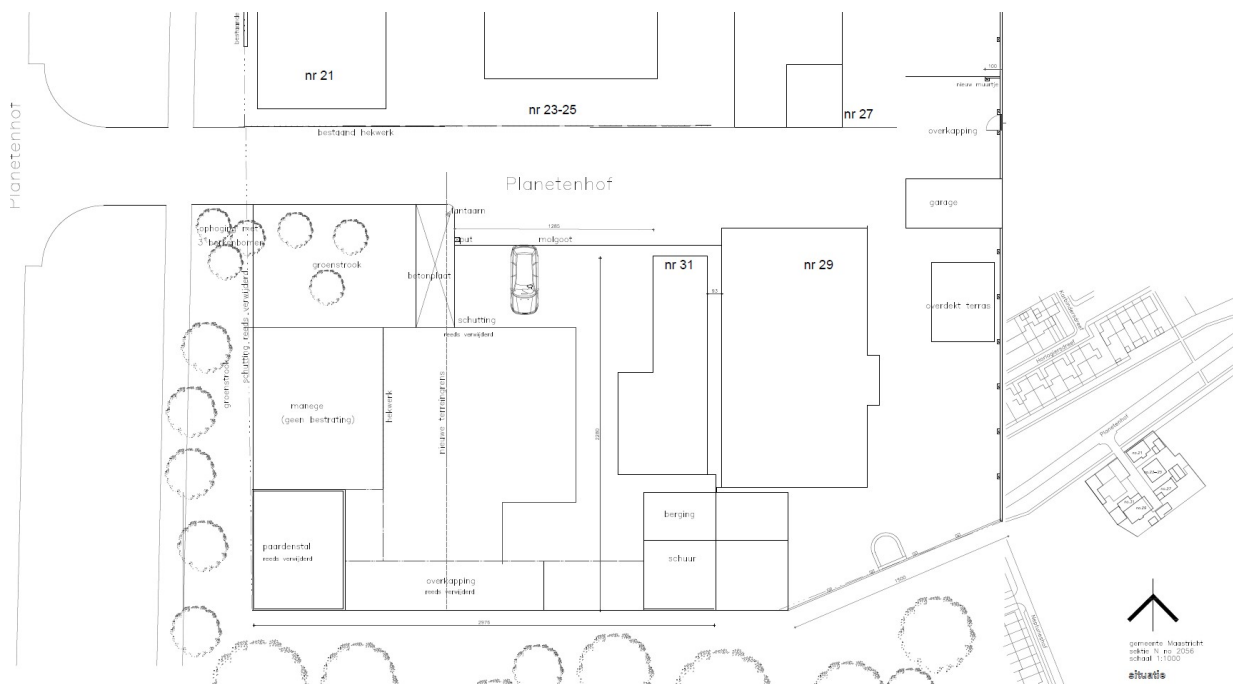
Figuur 9: Entree woonwagenlocatie Planetenhof.



Figuur 10: Plangebied na sloop van de opstallen (juni 2023).

Op de woonwagenlocatie bevindt zich een doodlopende weg met aan weersijden chalets (3 stuks) en een tweetal oudere woonwagens. Parkeren vindt plaats op eigen terrein. Op elke standplaats is plek voor 1 á 2 auto's, daarnaast zijn er een parkeerplekken langs de doodlopende weg gelegen.

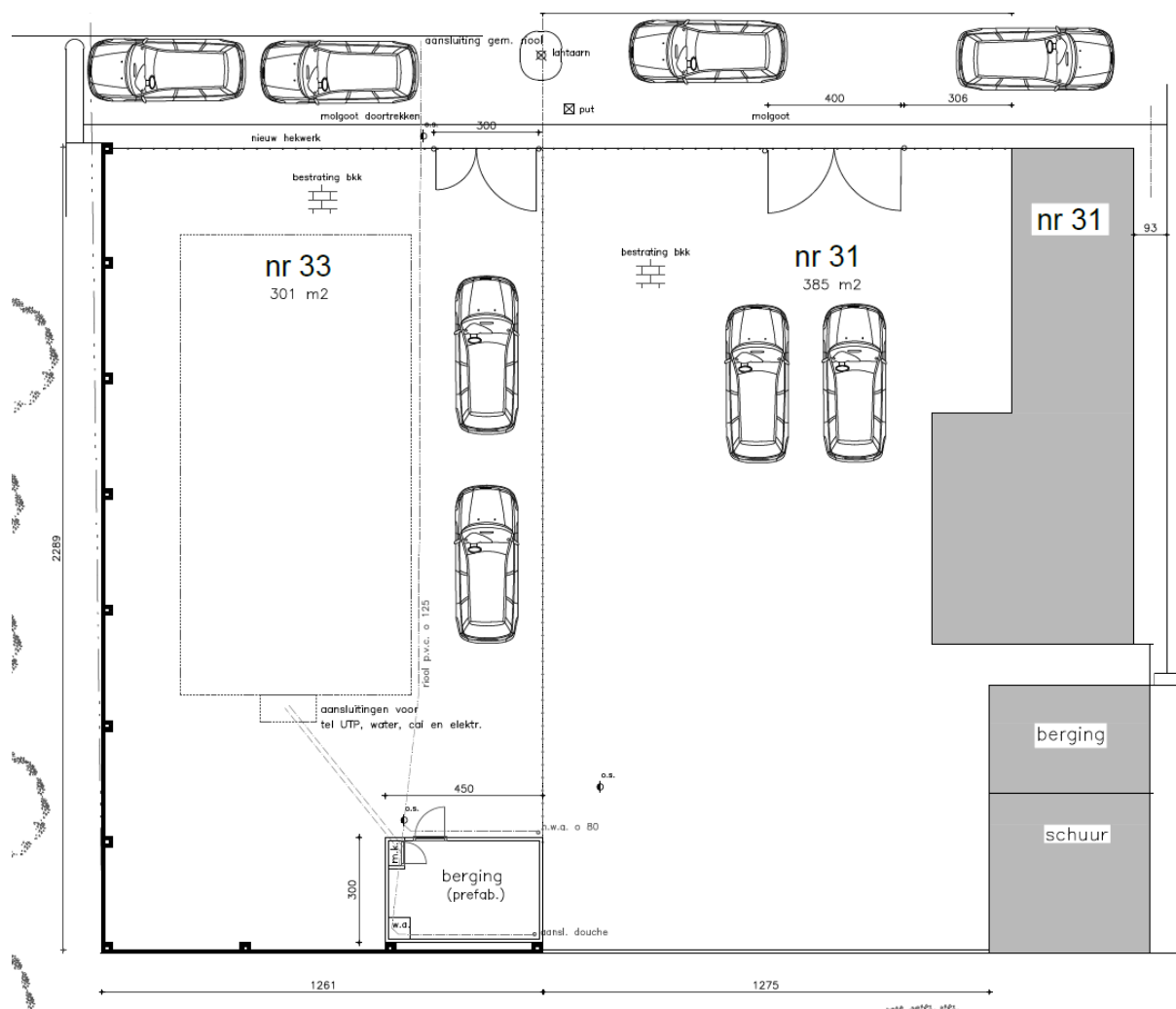
Op onderstaande figuur is de huidige situatie binnen het plangebied weergegeven.



Figuur 11: Tekening bestaande situatie plangebied (voor de sloop van de opstallen in juni 2023).

2.2 Planvoornemen

Beoogd wordt om het plangebied te splitsen in een standplaats voor huisnummer 31 en een standplaats voor het nieuw te realiseren huisnummer 33, waarbij de woonwagen met huisnummer 31 blijft staan met één berging en één schuur (welke samen de nieuwe standplaats 31 vormen). Op de af te splitsen nieuwe standplaats nr. 33 wordt een nieuw huurchalet en een berging gerealiseerd. De oppervlakte van de nieuwe standplaats is 301 m². De afmetingen van de nieuw te plaatsen woonwagen (huurchalet) zijn 13 meter lang en 6 meter breed (78 m²). De nokhoogte van het nieuwe huurchalet bedraagt ca. 4,5 meter. Op onderstaande figuur is de beoogde situatie weergegeven. De tekening is tevens opgenomen in bijlage 2.



Figuur 12: Tekening beoogde situatie plangebied.

De nieuwe woonwagen betreft een standaard huurchalet met een prefab berging zoals dat standaard wordt toegepast door de Maastrichtse woningcorporaties. Om de uniformiteit te waarborgen op de diverse woonwagenlocaties in Maastricht en omgeving is deze standaard in het leven geroepen als uniform huurproduct.

3. Beleidskaders

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

De Rijksoverheid heeft met betrekking tot de fysieke leefomgeving de Nationale Omgevingsvisie opgesteld. De verantwoordelijkheid voor de fysieke leefomgeving is gedeeld tussen gemeenten, waterschappen, provincies en de Rijksoverheid. Er zijn belangen en uitdagingen die de lokale, regionale en provinciale niveaus overstijgen en nationale politiek-bestuurlijke aandacht vereisen. De nationale belangen zijn vaak sectoraal van aard. De uitdagingen die voortvloeien uit de nationale belangen van het Rijk zijn samengevat in vier integrale prioriteiten:

- Klimaat & Energie: Het bieden van ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Duurzame Economie: Het stimuleren van duurzaam economisch groeipotentieel.
- Stad & Regio: Streven naar sterke en gezonde steden en regio's.
- Landelijk Gebied: Zorgen voor de toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Deze vier prioriteiten omvatten complexe en omvangrijke uitdagingen die voortkomen uit of verband houden met grote maatschappelijke veranderingen. Politieke en maatschappelijke beslissingen zijn met name vereist om voortgang te boeken op deze prioriteiten op een wijze die breed draagvlak geniet en bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Bij de afwegingen tussen belangen staat het evenwichtige gebruik van de fysieke leefomgeving centraal, zowel boven- als ondergronds. Het voornaamste spanningsveld in deze afwegingen betreft de balans tussen bescherming en ontwikkeling. Om richting te geven aan dit afwegingsproces worden drie afwegingsprincipes gehanteerd:

- Combinaties van functies hebben de voorkeur boven enkelvoudige functies;
- De kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal in de besluitvorming;
- Afwentelen van problemen wordt actief voorkomen.

Conclusie

Bij voorliggend initiatief is sprake van een dermate kleinschalige ontwikkeling dat nationale belangen niet in het spel zijn. De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Nationale Omgevingsvisie.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Deze visie fungeert als een specifieke herziening van het beleid met betrekking tot mobiliteit en ruimtelijke ordening. Het nieuwe beleid heeft de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 vervangen. De structuurvisie behandelt o.a. de volgende gebieden:

- Rijksverantwoordelijkheden met betrekking tot basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het behoud van unieke ruimtelijke waarden;

- Rijksbelangen met betrekking tot (inter-)nationale hoofdnetwerken voor mobiliteit en energie;
- Rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan de versterking van de economische structuur.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid geven aanleiding tot nationale uitdagingen die regionaal tot uiting komen. Voor de aanpak van deze nationale uitdagingen worden diverse instrumenten op rijksniveau ingezet, waarbij financiering slechts één van de beschikbare middelen is. Bovendien dragen decentrale overheden en marktpartijen bij aan de verwezenlijking van deze nationale doelen.

Conclusie

Bij voorliggend initiatief is sprake van een dermate kleinschalige ontwikkeling dat nationale belangen niet in het spel zijn. De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Met ingang van 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen. Conform deze bepaling is het verplicht om in de ruimtelijke onderbouwing waarin een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, de ladder van duurzame verstedelijking op te nemen. De ladder richt zich op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Per 1 juli 2017 heeft een vereenvoudiging van de Ladder voor duurzame verstedelijking plaatsgevonden, waarbij de kern van de gewijzigde Ladder als volgt is geformuleerd:

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

In artikel 1.1.1 Bro is een stedelijke ontwikkeling gedefinieerd als een *"ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen"*. De beoordeling of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van die ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Woningbouwlocaties met twaalf woningen of meer worden beschouwd als een stedelijke ontwikkeling die onderhevig is aan de Ladder.

De voorgenomen ontwikkeling betreft het realiseren van één nieuwe standplaats met chalet (welke samen een ondeelbare wooneenheid vormen).

Conclusie

In conclusie kan worden gesteld dat de beoogde herontwikkeling geen stedelijke ontwikkeling met zich meebrengt. Daarom is toepassing van de Ladder niet noodzakelijk voor deze specifieke ontwikkeling.

3.1.4 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening zijn diverse nationale belangen vastgelegd die verplicht doorwerken voor lagere overheden. Deze belangen omvatten onder andere Rijkswaarse, het project Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, grote rivieren, de Waddenzee en waddengebied, defensie, het Natuurnetwerk Nederland (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur), erfgoederen van universele waarden, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en het IJsselmeer-gebied.

Conclusie

Er zijn vanuit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening geen regels die van belang zijn voor deze ontwikkeling.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsverordening Limburg 2014

Op 12 december 2014, laatst gewijzigd in december 2022, heeft de provincie Limburg de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' vastgesteld als een juridisch bindend kader voor het omgevingsbeleid van het POL2014. Het hoofdstuk Ruimte binnen deze verordening omvat diverse instrumenten die gericht zijn op de implementatie van het ruimtelijk beleid van het POL2014.

Gezien de nieuwe Omgevingsverordening wordt ingevoerd gelijktijdig met de Omgevingswet, blijft de huidige Omgevingsverordening 2014 van kracht tot de invoering van de Omgevingswet. In dit kader zal deze verordening ook worden opgenomen ten behoeve van onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie

Concluderend blijkt uit de kaarten van de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' dat de planlocatie niet is gelegen in een van de boring vrije zones of andere beschermingsgebieden. Derhalve zijn er vanuit de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' geen belemmeringen voor het voorgestelde plan.

3.2.2 Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI)

De Provinciale Omgevingsvisie Limburg is op 1 oktober 2021 vastgesteld door Provinciale Staten en is op 25 oktober 2021 in werking getreden. De Provinciale Omgevingsvisie Limburg omvat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving, waarbij diverse onderwerpen worden behandeld, waaronder wonen, infrastructuur, milieu, water, natuur, landschap, bodem, ruimtelijke economie, luchtkwaliteit, cultureel erfgoed, gezondheid, veiligheid, en een gezonde leefomgeving. Deze visie schetst het gewenste beeld van de Limburgse leefomgeving tussen 2030-2050 en geeft aan waar Limburg in 2030 ten minste moet staan om deze

langetermijndoelen te bereiken. Drie hoofdoopgaven worden benoemd: een aantrekkelijke, sociale, gezonde, en veilige leefomgeving, een toekomstbestendige, innovatieve, en duurzame economie (inclusief landbouwtransitie), en klimaatadaptatie en energietransitie.

De provincie streeft naar een goed vestigingsklimaat met sterke sociale cohesie en goede omgevingskwaliteiten. Participatie tussen overheid, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, en inwoners is een centraal uitgangspunt. De afweging tussen het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving gebeurt op basis van Limburgse principes, waaronder het streven naar een inclusieve, gezonde, en veilige samenleving, het centraal stellen van kenmerken en identiteit van gebieden met ruimte voor maatwerk, het koesteren van variatie in gebieden, en het zorgvuldig omgaan met ruimte en voorraden.

De Provinciale Omgevingsvisie Limburg bestaat uit twee delen: een gedetailleerd thematisch deel over provinciale ambities en opgaven, en een gebiedsgericht deel waarin de thema's op hoofdlijnen worden verbonden op regionale schaal voor de drie regio's Noord-, Midden-, en Zuid-Limburg.

Voor onderhavig plan is met name het aspect 'Wonen en leefomgeving' relevant. De provincie streeft naar een toekomstbestendige Limburgse woningmarkt met voldoende woningen van de juiste kwaliteit op de juiste locaties. De Provinciale Omgevingsverordening faciliteert flexibiliteit op de woningmarkt en stimuleert diverse woonvormen in zowel bestaande bouw als nieuwbouw. Er wordt speciale aandacht besteed aan de betaalbaarheid van woningen, en de ladder voor duurzame verstedelijking wordt ingezet om de ruimte in bebouwd gebied optimaal te benutten, met aandacht voor hergebruik en herbestemming van leegstaand vastgoed.

Conclusie

Onderhavig plan sluit aan bij de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie. Er wordt een woning toegevoegd voor een specifieke doelgroep (woonwagendbewoners) waarmee de juiste kwaliteit op de juiste locatie wordt gerealiseerd.

3.2.3 Provinciaal woonbeleid

Op 9 maart 2023 is de Woondeal Limburg ondertekend door de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Provincie Limburg, alle Limburgse gemeenten, Waterschap Limburg en de Limburgse woningcorporaties. In de Woondeal Limburg is de Nationale Woon- en Bouwagenda regionaal uitgewerkt. De Provincie stelt tevens jaarlijks een woonmonitor vast. In de Limburgse Woonmonitor van 2023 wordt inzicht gegeven in de voortgang op de in de Woondeal Limburg vastgelegde doelen. Afsproken is om 26.550 woningen voor de periode tot en met 2030 te bouwen. Eveneens is er een ambitie genoemd om 20.000 extra woningen te bouwen indien de situatie erom vraagt.

De vraag naar woningen is in 2022 toegenomen en het woningtekort is gestegen. Het aantal inwoners en aantal huishoudens in Limburg zullen de komende jaren blijven groeien. Het woningtekort in Limburg was op 1 januari 2023 3%. Het woningtekort zal in Zuid- en Midden-Limburg dalen. In Zuid-Limburg kunnen na 2030 zelfs overschotten ontstaan. De Limburgse woningvoorraad bestaat voor 60% uit koopwoningen, 26% uit huurwoningen die in eigendom zijn van corporaties en 14% uit woningen die eigendom zijn van particulieren. Ruim 16.500 woningen

staan leeg (3,2%). De vraag naar particuliere huurwoningen is gestegen door een tekort aan sociale huurwoningen en betaalbare koopwoningen.

Conclusie

Onderhavig plan sluit aan bij de uitgangspunten uit de Woondeal Limburg. Er wordt een sociale huurwoning toegevoegd aan het segment.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg

Op 27 september 2016 heeft de raad van de gemeente Maastricht de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (SVWZL) vastgesteld. Het plan is voorgelegd aan de regio en is akkoord bevonden. Het hoofddoel van deze visie is het tot stand brengen van een goed woon- en leefklimaat in Zuid-Limburg door een goed functionerende woningmarkt met aantrekkelijke, elkaar aanvullende woonmilieus, wat essentieel is voor het benutten van de economische potentie van de regio.

De SVWZL vindt zijn basis in het in samenwerking met de provincie en andere betrokken partijen ontwikkelde Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), dat in december 2014 is vastgesteld. De structuurvisie richt zich op de transformatieopgave, waarbij de totale woningbehoefte wordt bepaald op basis van het aantal huishoudens, rekening houdend met de bestaande woningvoorraad en leegstand.

In de regio zijn specifieke afspraken gemaakt, waaronder het schrappen van programma's zonder toegevoegde waarde, het tweejaarlijks vaststellen van de transformatieopgave per gemeente, prioriteit geven aan de herinvulling van waardevol bestaand vastgoed zoals monumenten, en het instellen van compensatiemaatregelen bij nieuwe initiatieven, zoals sloop, financiële compensatieregelingen en het schrappen van bestaande plancapaciteit.

Conclusie

Bij voorliggend project is er sprake van het toevoegen van één wooneenheid. De beoogde ontwikkeling is in lijn met de afspraken, zoals beschreven in de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Maastricht 2040

Op 6 oktober 2020 heeft de gemeenteraad van Maastricht de Omgevingsvisie Maastricht 2040 vastgesteld. Deze visie is de strategische leidraad voor de fysieke leefomgeving van Maastricht tot 2040, met speciale aandacht voor duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. Het document richt zich tevens op nieuwe ontwikkelingen in de stad, waarbij flexibiliteit en aanpassingsvermogen van groot belang zijn om de groei van bewoners en sociaaleconomische activiteiten adequaat op te vangen.

De Omgevingsvisie Maastricht 2040 is opgebouwd uit twee delen: deel 1 omvat de integrale visie voor de fysieke leefomgeving, terwijl deel 2 specifieke onderwerpen als mobiliteit, wonen en energie uitwerkt. In deel 1 worden verschillende gebiedsprofielen gehanteerd, waarbij het plangebied zich bevindt in het gebiedsprofiel 'Stadsrand met dorpskern'.

In de groene randen/stadslandschappen wordt in principe geen nieuwbouw toegestaan en worden het landschap en de aanwezige natuurwaarden gekoesterd. Het principe compacte stad in een weids landschap wordt vastgehouden. In het stadslandschap staat het versterken van het bijzondere landschappelijke karakter in relatie tot bestaande (monumentale) bebouwing centraal. Beperkte uitbreiding van bestaande monumentale ensembles is mogelijk, mits deze bijdragen aan de landschappelijke kwaliteit van het gebied (bron: Omgevingsvisie Maastricht). Het gaat om de toevoeging van een woonwagendstandplaats middels de splitsing van een bestaande standplaats, binnen de contour van een bestaand woonwagenterrein en betreft dus geen uitbreiding van het woonwagenterrein.

Binnen dit gebiedsprofiel 'stadsrand met dorpskern' gelden specifieke richtlijnen, waaronder het handhaven van het bestaande woonmilieu zonder netto toevoeging van nieuwe huizen. Verdunning wordt toegepast waar nodig, met aandacht voor een diverser aanbod van woningtypes (koop- en huur, verschillende prijsklassen). Het benutten van verdunningskansen wordt gestimuleerd om ruimte te creëren voor vergroening en wateropvang. Ontmoetingsplekken, zoals onderwijslocaties gecombineerd met andere functies, worden benadrukt als centrale punten in de buurten. Parkeerplaatsen dienen op loopafstand beschikbaar te zijn, bij voorkeur in hofjes en 'parkeerkoffers'. Tevens wordt aandacht besteed aan het behouden en waar mogelijk versterken van verbindingen naar groene buitengebieden.

Conclusie

De conclusie is dat de voorgestelde ontwikkeling in lijn is met de principes zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie Maastricht 2040, aangezien een woonwagen als een specifiek woningtype wordt beschouwd dat aansluit bij het beoogde woonmilieu aan de Planetenhof.

3.4.2 Woonprogrammering Maastricht

In de Woonprogrammering 2021-2030 is een specifieke paragraaf opgenomen voor woonwagendbewoners. Als gevolg van gewijzigd rijksbeleid wordt in de woonprogrammering een uitbreiding van het aantal woonwagendstandplaatsen opgenomen. Deze uitbreiding is bedoeld om woonwagendbewoners een vergelijkbare kans te bieden op een standplaats als huurders die op zoek zijn naar grondgebonden woningen in het stadsrandmilieu, dat als een vergelijkbaar woonproduct wordt beschouwd. Er zijn in de komende jaren 18 aanvullende (huur-)standplaatsen nodig.

Daarnaast is het wenselijk om de huidige toewijzingspraktijk (wachtlisterij en specifieke bemiddelingen) te evalueren en indien nodig aan te passen, rekening houdend met de traditioneel sterke familiebanden binnen deze gemeenschappen.

Uit de woningmarktanalyse blijkt dat er momenteel onvoldoende balans is tussen de positie van belangstellenden voor standplaatsen/huurwoonwagens en die van belangstellenden voor grondgebonden sociale huurwoningen. Om deze balans te verbeteren, is het beleidsmatig

wenselijk om het aantal standplaatsen met huurwoonwagens uit te breiden. Een evenwicht op stedelijk niveau wordt bereikt met een uitbreiding van 18 standplaatsen/huurwoonwagens, waarbij specifieke aandacht nodig is voor de betaalbaarheid.

De vertaling van deze inzichten naar de woonprogrammering omvat de opname van de aanleg van 18 standplaatsen tot 2030, gefaseerd aan te leggen vanaf 2024 met gemiddeld 3 plaatsen per jaar.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is een direct uitvloeisel uit de woonprogrammering. Door het aanleggen van een extra standplaats met woonwagen (chalet) wordt in deze behoefte voorzien.

4. Omgevingsaspecten

4.1 Bedrijven en milieuzonering

Bij een ruimtelijke ontwikkeling is het van belang om rekening te houden met milieuzonering van zowel bestaande als toekomstige bedrijven, met als doel de kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit kan worden bereikt door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand te waarborgen tussen milieubelastende activiteiten, zoals bedrijven of inrichtingen, en gevoelige functies, zoals woningen. Aan de ene kant is het van belang om hinder en gevaar voor gevoelige bestemmingen te voorkomen, terwijl aan de andere kant bedrijven de zekerheid moeten hebben dat hun activiteiten niet worden beperkt door nieuwe gevoelige functies.

De milieuzonering maakt gebruik van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in de handreiking "Bedrijven en Milieuzonering". Deze lijst geeft richtafstanden voor milieubelastende activiteiten, waarbij de afstanden zijn gericht op vier ruimtelijk relevante milieuaspecten: geur, stof, geluid en gevaar. Het betreft richtafstanden en geen harde afstandseisen.

De richtafstanden zijn afgestemd op twee omgevingstypen: rustige woonwijk en gemengd gebied.

Conclusie

Het plangebied wordt getypeerd als een rustige woonwijk. De Planetenhof 31 wordt omringd door woningen en enkele maatschappelijke bestemmingen (de tandheelkundige praktijk aan de overzijde van de weg en de begraafplaats aan de achterzijde van de Planetenhof). Aan de zuidwestzijde van het plangebied is een televisietoren gelegen.

Op grond van de VNG-uitgave bedrijven en milieuzonering hoort de tandheelkundige praktijk bij milieucategorie 1 waar in een rustige woonwijk een richtafstand van 10 meter voor geldt. Gezien de tandheelkundige praktijk op ca. 45 meter van het plangebied is gelegen, levert dit geen belemmeringen op.

Voor een televisietoren (nutsvoorziening) geldt een richtafstand van 10 meter. Gezien de televisietoren op ca. 132 meter van het plangebied is gelegen, levert dit geen belemmeringen op.

Hierdoor kan worden gesteld dat in de toekomstige situatie de beoogde wooneenheid een gunstig woon- en leefklimaat zal hebben, en dat de bestaande bedrijven in de omgeving geen hinder zullen ondervinden in hun bedrijfsvoering.

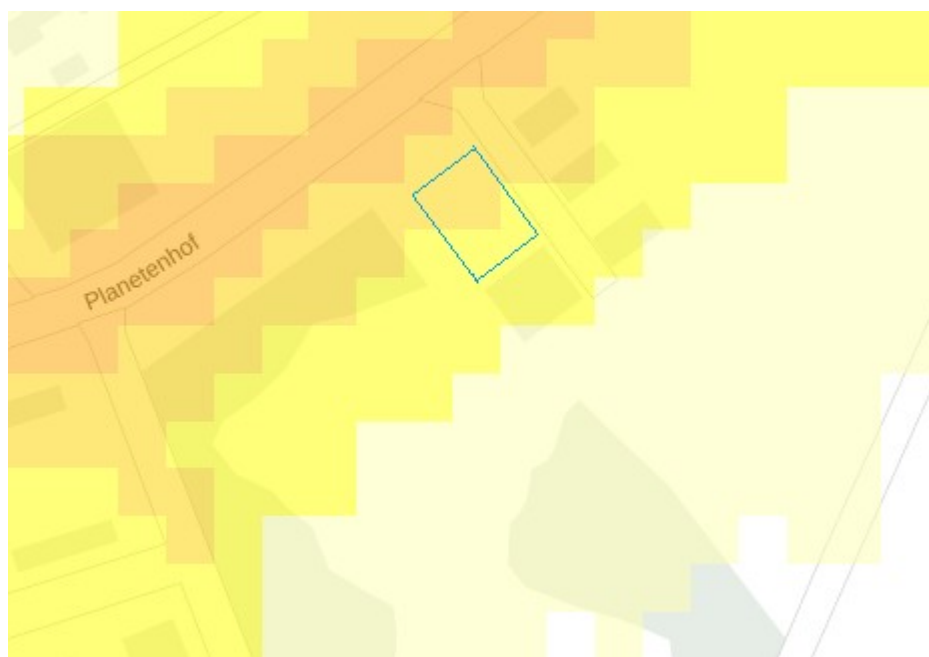
4.2 Geluid

Geluid kan zowel hinderlijk als schadelijk zijn voor de gezondheid. In het geval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarbij geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd, is het noodzakelijk om deze ontwikkeling te toetsen aan de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet schijft voor welke geluidsniveaus als acceptabel worden beschouwd en welke niet, en legt deze vast in geluidsnormen. Bovendien bepaalt de Wgh hoe moet worden omgegaan met geluidhinder als gevolg van wegverkeer, industrie en spoorwegen in gebieden waar ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling waarbij geluidgevoelige objecten betrokken zijn en zich bevinden binnen de onderzoekszone van een (spoor)weg, is het vereist om een onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op deze gebouwen of terreinen. De Wgh schrijft voor dat elke weg een onderzoekszone heeft, met uitzondering van woonerven en wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt.

Toets

Het plangebied ligt buiten zones van geluid van treinverkeer, vliegverkeer, industrielawaai of windturbines. De Planetenhof is een weg waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt. Om die reden in het kader van ruimtelijke ordening onderzocht te worden wat de gecumuleerde geluidsbelasting, exclusief aftrek is.



Figuur 13: Uitsnede uit geluidsbelastingskaart met het plangebied blauw omkaderd (Bron: RIVM).

De maximale gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ter plaatse tussen de 56 en 60 dB (Lden) (matig) aan de noordzijde van het plangebied en tussen de 51 en 55 dB (Lden) (redelijk) aan de zuidzijde van het plangebied. Op grond van artikel 76a Wgh dient bij de beslissing op een aanvraag om een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2° of 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (bij een afwijking langer dan 10 jaar) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te worden gehanteerd (art. 82 lid 1 Wgh). Deze waarde wordt in onderhavig geval overschreden. Op grond van artikel 83 lid 1 Wgh kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld als de cumulatieve geluidsbelasting onder de 58 dB blijft. Daar wordt in onderhavig geval aan voldaan. Bestaande geluidsgevoelige bestemmingen gelegen in een geluidszone van bestaande wegen hoeven echter niet getoetst te worden. Omdat er ter plaatse reeds sprake is van een woonwagenlocatie (bestaand geluidsgevoelig object) en omdat de maximale gecumuleerde geluidsbelasting 55 dB bedraagt is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Conclusie

Vanuit het aspect geluidhinder bestaan er derhalve geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling op deze locatie. Hierdoor kan gesteld worden dat er ter plaatse sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat ten aanzien van geluid.

4.3 Luchtkwaliteit

De overheid tracht met wet- en regelgeving een goede luchtkwaliteit te waarborgen en burgers te beschermen tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer worden de luchtkwaliteitseisen beschreven. De belangrijkste criteria voor ruimtelijke ontwikkelingen met betrekking tot luchtkwaliteitseisen luiden als volgt:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijving van een grenswaarde;
- Een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Een project draagt 'niet in betekenende maten (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- Een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Luchtverontreiniging kan afkomstig zijn van diverse bronnen, waaronder verkeer, industrie, landbouw en concentraties van schadelijke stoffen zoals fijn stof en stikstofdioxide. De Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening zijn gekoppeld, waardoor ruimtelijke plannen getoetst moeten worden aan de richtwaarden en grenswaarden voor luchtvervuilende stoffen uit de Wet milieubeheer. Een goede luchtkwaliteit is één van de te beschermen belangen in een goede ruimtelijke ordening.

De 3% grens

Bij overschrijding van grenswaarden worden aanvullende eisen gesteld aan ruimtelijke plannen die "in betekenende mate" bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) hanteert een toename van maximaal 3% als grens voor "niet in betekenende mate" bijdragen aan de luchtkwaliteit.

De 3% grens betreft 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijnstof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt neer op 1,2 microgram/m³ voor zowel fijnstof als NO2.

Indien de concentratie van PM10 of NO2 onder de 3% grens blijft, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet noodzakelijk.

Blootstelling aan verontreiniging

In de Wet milieubeheer is de Europese richtlijn luchtkwaliteit geïmplementeerd, met als doel de bescherming van mensen tegen de risico's van luchtverontreiniging. Deze richtlijn legt specifieke grenswaarden vast voor fijn stof:

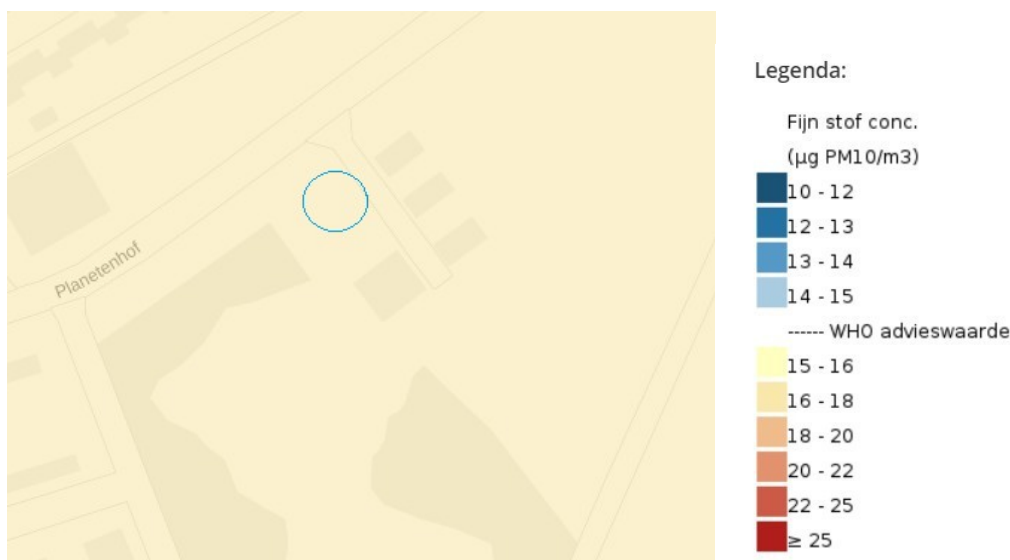
- De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van PM10 is 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- De grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie van PM10 is 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentratie fijnstof mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar hoger zijn dan deze waarde.
- De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van PM2,5 is 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

De Europese richtlijn luchtkwaliteit geeft de volgende grenswaarde voor stikstofdioxide:

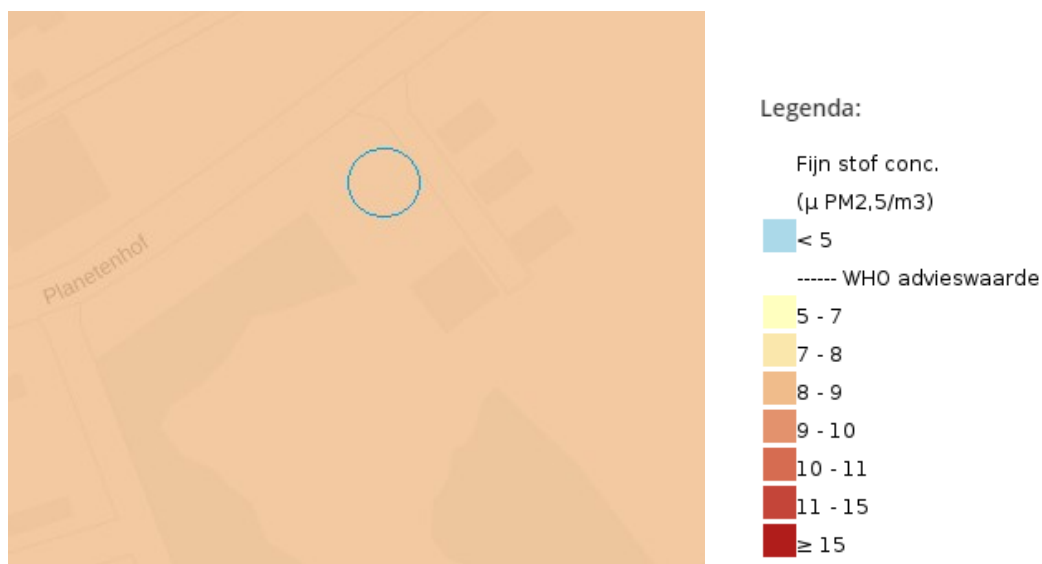
- De grenswaarde jaargemiddelde concentratie van NO2 is 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Toets

Navolgende figuren geven de jaargemiddelde concentratie van PM10 en PM2,5 binnen de planlocatie en de directe omgeving weer.



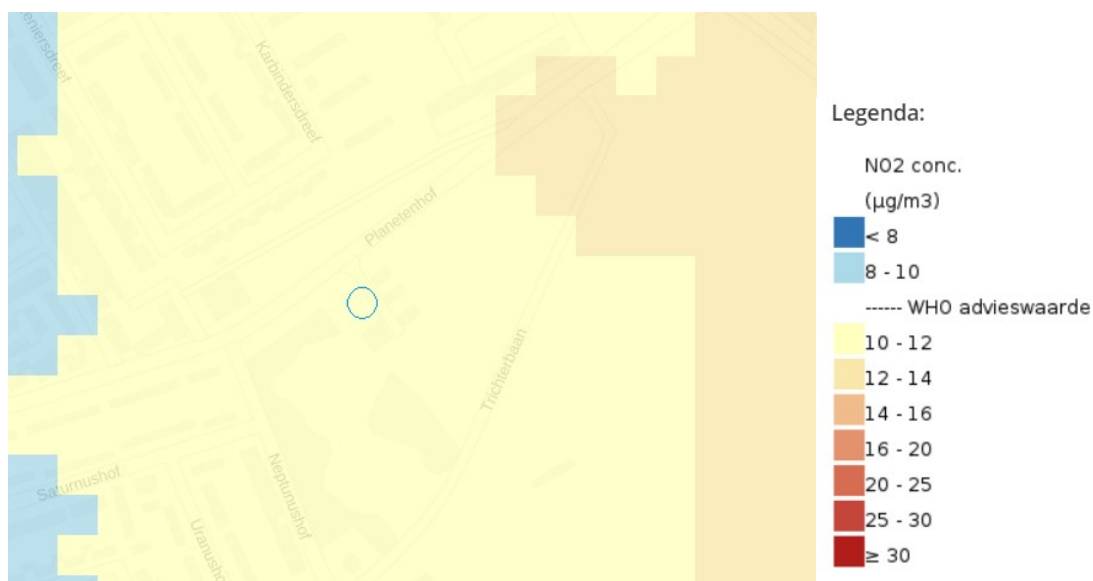
Figuur 14: Uitsnede fijnstof 2021 PM10 met het plangebied omcirkeld (Bron: RIVM).



Figuur 15: Uitsnede fijnstof 2020 PM_{2,5} met het plangebied omcirkeld (Bron: RIVM).

Binnen de planlocatie is sprake van jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van 15-16 μ g/m³. De jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} bedraagt 8-9 μ g/m³. De luchtkwaliteit blijft hiermee onder de grenswaarden en is hiermee acceptabel.

Navolgende figuur geeft de jaargemiddelde concentratie van NO₂ (stikstofdioxide) binnen de planlocatie en directe omgeving weer.



Figuur 16: Uitsnede stikstofdioxide 2020 NO₂ met het plangebied omcirkeld (Bron: RIVM).

Binnen de planlocatie is sprake van jaargemiddelde concentratie NO₂ van 10-12 μ g/m³. De luchtkwaliteit blijft hiermee onder de grenswaarde van 40 μ g/m³ en is hiermee acceptabel.

Conclusie

Nu de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} (fijnstof) en NO₂ (stikstofdioxide) onder de wettelijke grenswaarden blijven is de luchtkwaliteit binnen het plangebied acceptabel en wordt er voldaan aan een goed woon- en leefklimaat voor wat betreft de luchtkwaliteit.

4.4 Bodem

Bij het afwijken van het bestemmingsplan en bij het realiseren van een wooneenheid in het algemeen dient aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik.

Toets

Op 3 augustus 2022 is door Geonius reeds een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd conform NEN 5725 (Strategie voor het uitvoeren van milieu hygiënisch vooronderzoek, oktober 2017), de NEN 5707+C2 (Bodem – Inspectie en monsterneming van asbest in bodem en partijen grond, december 2017) en de NEN 5740 (Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek, januari 2009 en wijzigingsblad NEN 5740, februari 2016). Het gehele onderzoek is in bijlage 1 opgenomen.

Na uitvoering van het verkennend bodemonderzoek blijkt het volgende:

- De bovengrond (0-0,5 á 0,6 m-mv) ter plaatse van de onderzoekslocatie is maximaal licht verontreinigd met zware metalen, minerale olie en PCB.
- De ondergrond (0,5-2,0 m-mv) ter plaatse van de onderzoekslocatie is niet verontreinigd aan de geanalyseerde parameters.
- Uit de toetsing van de analyseresultaten aan de toepassingsnormen (voor het toepassen van grond en baggerspecie) uit het Handelingskader PFAS blijkt dat de kwaliteit van de onderzochte bodem voor de stofgroep PFAS, indicatief voldoet aan klasse Achtergrondwaarde. Derhalve is geen puntbron van PFAS op de locatie aanwezig.
- Indien de resultaten indicatief worden getoetst aan het Besluit en de Regeling Bodemkwaliteit varieert de kwaliteit van "Achtergrondwaarde" tot "Niet toepasbaar" wegens de aanwezigheid, niet boven de interventiewaarde, van minerale olie in de bovengrond.
- Op basis van de vastgestelde bodemkwaliteit dient de hypothese "verdacht" voor de bovengrond en de hypothese "onverdacht" voor de ondergrond te worden aanvaard.
- Met voldoende betrouwbaarheid is zowel visueel als analytisch vastgesteld dat op de locatie geen asbest in de bodem aanwezig is. Vervolgonderzoek en maatregelen zijn niet noodzakelijk.

Conclusie

Op basis van de resultaten van onderhavig verkennend bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat er voor wat betreft het aspect bodem geen milieu hygiënische belemmeringen bestaan voor het huidige en geplande gebruik van de locatie.

4.5 Externe veiligheid

Het Rijksbeleid voor externe veiligheid ziet op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- Het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen door bedrijven;
- Het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, waterwegen, spoorwegen en buisleidingen);
- Het gebruik van luchthavens.

Een nieuwe planologische ontwikkeling moet voldoen aan normen die zijn vastgesteld in verschillende wet- en regelgeving. Deze normen zijn onder andere opgenomen in:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en bijbehorende regeling (Revi)
- Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations
- Circulaire effectafstanden externe veiligheid LNG-tankstations
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en bijbehorende regeling (Revb)
- Structuurvisie buisleidingen
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en Regeling basisnet
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en bijbehorende regeling (Rarro)

Het type bron (zoals bedrijven, vervoer van gevaarlijke stoffen, hoogspanningslijnen en buisleidingen) is bepalend voor het risico.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Plaatsgebonden risico en groepsrisico vormen de kern van het Nederlandse externe veiligheidsbeleid. Het plaatsgebonden risico geeft de kans per jaar weer dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom een bron van gevaar (zoals een bedrijf, weg of spoorlijn), waarbij de 10-6 contour (kans op 1 op 1 miljoen op overlijden) als grenswaarde geldt. Voor kwetsbare objecten fungeert deze norm als grenswaarde, en beperkt kwetsbare objecten zijn dus slechts toegestaan met voldoende onderbouwing en afweging van de risico's.

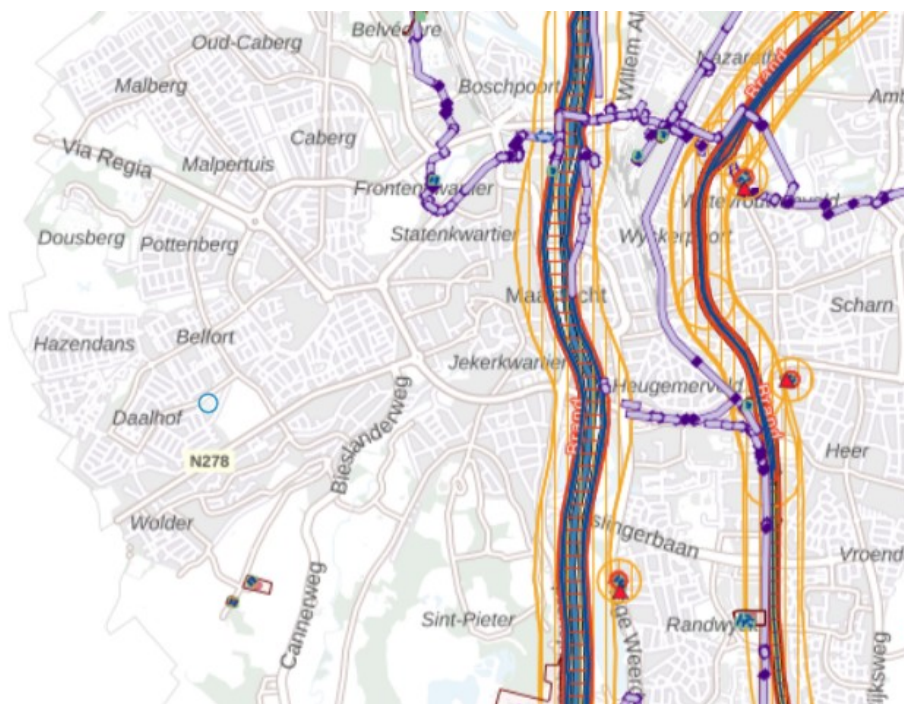
Het groepsrisico geeft de kans weer dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het biedt inzicht in de mogelijke maatschappelijke ontwrichting bij een ramp en wordt weergegeven in een grafiek waarin het overlijdensrisico van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde als referentiepunt in de verantwoording, zonder specifieke norm.

Transport gevaarlijke stoffen (wegen, spoor, water, hoogspanningslijn en buisleidingen)

Het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling basisnet regelen een plafond voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Basisnet worden routes aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en worden randvoorwaarden aan de ruimtelijke ordening gesteld.

Toets

Het aspect externe veiligheid is voor deze ontwikkeling beoordeeld aan de hand van de provinciale risicokaart.



Figuur 17: Uitsnede risicokaart met het plangebied omcirkeld (Bron: Provincie Limburg).

Risicovolle inrichtingen

Op ongeveer 1,2 kilometer van het plangebied ligt de meest dichtbijgelegen risicovolle locatie. Het betreft een locatie opslagtank gas. Het plangebied ligt derhalve niet binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting.

Wegen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen ver de weg vindt plaats via de autosnelweg A2. De autosnelweg A2 is gelegen op een afstand van ongeveer 3,7 kilometer van het plangebied. Het plangebied ligt derhalve niet binnen het invloedsgebied van een weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Spoor

Op ongeveer 3,3 kilometer ten oosten van het plangebied ligt de spoorweg Maastricht – Eindhoven, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het plangebied ligt derhalve niet binnen het invloedsgebied van een spoor waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Water

Over de Maas vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De Maas is gelegen op een afstand van ca. 2,6 kilometer van het plangebied. Het plangebied ligt derhalve niet binnen het invloedsgebied van een vaarweg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Hoogspanningslijnen en ondergrondse (gas)leidingen

Het plangebied is gelegen op een afstand van ongeveer 2,2 kilometer tot de buisleiding die is gelegen ter hoogte van de Frontensingel/Statensingel en op een afstand van 5,2 kilometer van een hoogspanningslijn. Gelet op de afstand is er geen belemmering ten aanzien van de geplande ontwikkeling.

Conclusie

De algehele conclusie is dat er geen sprake is van een belemmering voor de beoogde ontwikkeling ten aanzien van het aspect externe veiligheid.

4.6 Archeologie

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

Toets

De planlocatie is gelegen binnen archeologische beleidszone C. Dit houdt in dat plangebieden met een oppervlakte van 2.500 m² of meer en waarbinnen bodemingrepen met een diepgang van 40 cm of meer plaatsvinden, onderzoeksplichtig zijn voor archeologie.

Gezien de omvang van de planlocatie (< 2500 m²) en de ligging ten opzichte van de nabijge bekende archeologische vindplaatsen (> 50 m afstand) is archeologisch onderzoek voorafgaande aan de werkzaamheden niet noodzakelijk. Dit advies vervalt een jaar na datum en/of wanneer planaanpassing plaatsvindt.

Vergunningsvoorwaarden (meldingsplicht):

- Indien tijdens de werkzaamheden resten of sporen aangetroffen worden, waarvan redelijkerwijs vermoed kan worden dat het om archeologische resten of sporen gaat, dient hier conform artikel 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet 2015 terstond melding te worden gemaakt bij de archeologen van de Gemeente Maastricht (namens bevoegd gezag, in deze Burgemeester en wethouders Maastricht).
- De initiatiefnemer dient de archeologen van de Gemeente Maastricht (namens bevoegd gezag, in deze Burgemeester en wethouders Maastricht) op de hoogte te stellen van de startdatum van de graafwerkzaamheden om inspectie ter plaatse mogelijk te maken.

Conclusie

Voor dit planvoornemen bestaan geen belemmeringen in relatie tot archeologie.

4.7 Natuur

De Wet natuurbescherming biedt het juridisch kader voor de bescherming van zowel natuurgebieden als soorten. Voor wat betreft soorten- en gebiedsbescherming is de provincie doorgaans het bevoegde gezag, tenzij de ruimtelijke ingreep grote nationale belangen raakt, dan is het Rijk bevoegd gezag.

Gebiedsbescherming

Gebiedsbescherming richt zich op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moeten mogelijke significante effecten van projecten, plannen en activiteiten op deze gebieden worden geïdentificeerd en beoordeeld.

Soorten bescherming

Voor het waarborgen van de instandhouding van wettelijk beschermde soorten is het noodzakelijk om negatieve effecten op deze soorten te vermijden. Bij de ontwikkeling van een plan waarbij functies worden gewijzigd, dient voorafgaand aan de uitvoering van het plan een beoordeling plaats te vinden om mogelijke impact op deze beschermde soorten in kaart te brengen.

Toets

Gebiedsbescherming

Het dicht bij gelegen Natura 2000-gebied 'Sint Pietersberg & Jekerdal' ligt op circa 1,3 km afstand van het plangebied. Gezien de kleinschaligheid van het planvoornemen en de afstand van het plan tot beschermde gebieden leidt deze ontwikkeling niet tot een effect in het kader van gebiedsbescherming.

Soorten bescherming

Recente waarnemingen in de omgeving van de plangebied zijn raadpleegbaar via www.waarneming.nl. Het afgelopen jaar zijn er geen waarnemingen gedaan van zeldzame soorten binnen dit gebied. Tevens wordt de woonwagenlocatie nu al als zodanig gebruikt, waardoor het onwaarschijnlijk is dat beschermde flora- en faunasoorten ter plaatse aanwezig zijn.

Er wordt geen groen verwijderd. De aanwezige groenelementen blijven intact.



Figuur 18: Verhoging met 3 berkenbomen langs het plangebied.

Conclusie

Er is vanuit het aspect natuur geen belemmering te verwachten voor voorgestane ontwikkeling op deze locatie.

4.8 Watertoets

4.8.1 Beleid

Op grond van de Waterwet zijn er diverse beleidsnota's en structuurvisies ten aanzien van waterbeleid vastgesteld. In deze paragraaf worden de belangrijkste behandeld.

Nationaal:

- Nationaal Waterplan;
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waternet.

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan Limburg 2022-2027

Waterschap:

- Waterbeheerprogramma Waterschap Limburg 2022-2027
- Legger en Keur Waterschap Limburg 2019

Gemeentelijk:

- Waterplan Maastricht.
- Hemel- en grondwaterverordening Maastricht 2022.

Het Provinciaal Waterprogramma legt de doelstellingen vast die de Provincie Limburg in de komende planperiode wil bereiken op het gebied van water. De focus ligt op het realiseren van een duurzaam, robuust en ecologisch gezond watersysteem dat adequaat kan omgaan met zowel wateroverlast als droogte, en dat voorziet in voldoende water van goede kwaliteit. De provinciale belangen met betrekking tot water omvatten:

- Een integrale en realistische aanpak van hoogwaterbescherming, wateroverlast, watertekort, verdroging en de verbetering van de waterkwaliteit in het stroomgebied van de Maas.
- Het samenhangend benaderen en aanpakken van de zoetwatervoorziening (voor drinkwater en andere functies), natuurherstel, watersysteemherstel, waterveiligheid, landbouw, landschap en de problematiek rond stikstof.
- Het realiseren van een ecologisch gezond, veerkrachtig en adaptief watersysteem dat in staat is weersextremen zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze op te vangen.

Het Waterbeheerplan streeft naar een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg, waarin de waterschappen invulling geven aan hun taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten, en voldoende en schoon water. Dit plan legt vast hoe het waterschap het watersysteem en waterkeringen wil optimaliseren en onderhouden. Enkele voorbeelden van maatregelen die in dit kader genomen kunnen worden, zijn onder andere:

- Het aanleggen en verbeteren van dijken om overstromingen te voorkomen.
- Het aanpakken van knelpunten die leiden tot wateroverlast.
- Het herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van rioolwaterzuiveringsinstallaties.

De Legger en Keur van Waterschap Limburg geeft aan waar dat watergangen zich bevinden, welke voorschriften daarvoor gelden, en wie verantwoordelijk is voor het onderhoud. In de 'Uitvoeringsregels Keur Waterschap Limburg 2019' zijn stroomschema's regels opgenomen ten aanzien van de zorgplicht en vergunningplicht.

In het Waterplan Maastricht is een gezamenlijk streefbeeld opgenomen voor oppervlaktewater en grondwater, riolering, afvalwaterbehandeling en watergebruik. Hieruit vloeit voort dat hemelwater lokaal geïnfiltreerd of geborgen moet worden. Er wordt een gescheiden rioolstelsel nagestreefd. Maximaal 20% van de verharding mag bij nieuwbouw worden aangesloten op de riolering.

In de Hemel- en Grondwaterverordening Maastricht 2022 is een eis opgenomen voor nieuwbouw. Hemelwater van nieuwe gebouwen mag niet in een openbaar riool worden geloosd, tenzij er een hemelwaterberging is aangebracht en in stand wordt gehouden.

4.8.2 Situatie planvoornemen

Grondwater en waterkwaliteit

Uit het POVI blijkt dat het besluitgebied niet valt binnen een boringsvrije zone. Er zijn geen plannen voor diepe grondwaterboringen binnen het besluitgebied. De afwezigheid van een boringsvrije zone in de omgeving vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, aangezien er geen diepe grondboringen of grondwateronttrekkingen gepland zijn.

Oppervlaktewater en watergangen

In het plangebied en de directe omgeving is geen primair oppervlaktewater aanwezig. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen watergangen gelegen die op de legger of keur zijn vastgelegd.

Hemel- en afvalwater

Het nieuwe chalet wordt voor het afvalwater aangesloten op de reeds aanwezige riolering. Er rekening gehouden met een berging van 80mm voor het hemelwater, dit water wordt middels grindkoffers geïnfiltreerd op de standplaats.

Conclusie

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling treden er geen negatieve effecten op met betrekking tot de waterhuishouding ter plaatse.

4.9 Verkeer en parkeren

Op grond van artikel 3.1 van het Facetbestemmingsplan Parkeren, dat door de raad van de gemeente Maastricht is vastgesteld op 29 mei 2018 en onherroepelijk is, mogen gronden 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. Daarbij dienen ruimtelijke ontwikkelingen te voldoen aan de 'Nota parkeernormen gemeente Maastricht 2021'. In de nieuwe nota parkeernormen zijn ook normen voor fietsparkeren opgenomen.

Toets

Parkeerbalans

Het plangebied is gelegen in zone 4. De nieuwe woonwagen wordt als een sociale huurwoning verhuurd door de woningcorporatie binnen de liberalisatiegrens. Voor een woning, sociale huur, grondgebonden, komt de parkeernorm uit op 1,1 parkeerplaats per woning. In de parkeer-behoefte van 1 parkeerplaats wordt voorzien op eigen terrein. Daarnaast worden er 2 extra parkeerplaatsen gerealiseerd aan de voorzijde van de nieuwe standplaats ten behoeve van bezoekersparkeren op de woonwagenlocatie. De nieuwe wooneenheid levert geen noemenswaardige extra verkeersgeneratie op.

Verkeersaantrekkende werking

De ontwikkeling leidt niet tot een significante verandering wat betreft verkeersaantrekkende werking.

Bevoorrading

De ontwikkeling leidt niet tot een significante verandering in de bevoorrading

Fietsparkeren

Voor een woning geldt een fietsparkeernorm van 5,5 (waarvan 0,5 bezoekersparkeren). Totaal: $5,0 + 0,5 = 5,5 > 6$. Het plan zorgt derhalve voor een toename van 6 fietsparkeerplaatsen. De fietsen kunnen gestald worden in de berging. De berging is bereikbaar via de tuin.

Conclusie

Het planvoornemen voldoet hiermee ruim aan de 'Nota parkeernormen gemeente Maastricht 2021'. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling, treden er geen negatieve effecten op met betrekking tot het parkeren.

4.10 Kabels en Leidingen

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen kabels of leidingen gelegen die van invloed zijn op de beoogde ontwikkeling. Het betreft een bestaande woonwagenlocatie met reguliere huisaansluitingen, waar op het nieuwe chalet kan worden aangesloten.

Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.11 Milieueffectrapportage

De regels met betrekking tot milieueffectrapportage (m.e.r.) zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt beoordeeld of een m.e.r. moet worden opgesteld. Een m.e.r. is in ieder geval vereist als een passende beoordeling op basis van artikel 2.8 lid 1 van de Wet natuurbescherming nodig is. Daarnaast bevat de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage drempelwaarden voor ontwikkelingen. Als een ontwikkeling de genoemde drempelwaarde overschrijdt, is een m.e.r. verplicht.

Op basis van een uitspraak van het Europese Hof en een daarop aangepast Besluit milieueffectrapportage, mag de omvang van het project niet het enige criterium zijn om te bepalen of een m.e.r. nodig is. Zelfs als een project onder de drempelwaarde van lijst C of D, zoals opgenomen in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage valt, kan het project nog steeds nadelige gevolgen voor het milieu hebben. In dergelijke gevallen moet een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsvinden.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling komt in lijst C en D van de bijlage van het Besluit m.e.r. niet als activiteit voor. Op basis van deze bijlage is geen (vormvrije) m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Op 1 juli 2008 is de Grondexploitatiewet (Grexxwet) in werking getreden. Volgens de Grexxwet moet een gemeente bij het vaststellen van een planologische maatregel die mogelijkheden biedt voor de bouw van één of meer hoofdgebouwen, maatregelen hebben genomen om ervoor te zorgen dat de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan.

Het plan voor de extra sociale huurwoonwageningen is overeenkomstig woonbeleid. De vergoeding voor ambtelijke inzet kan via de legesverordening lopen. Er is dus geen anterieure overeenkomst noodzakelijk.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Met de bewoners van de woonwagenlocatie en met de naastgelegen tandartspraktijk is een omgevingsdialoog gevoerd. De bewoners ondersteunen het aanleggen van een nieuwe standplaats, dit is ook een uitdrukkelijke wens vanuit de Maastrichtse woonwagenbewoners en vloeit rechtstreeks voort uit het behoefte onderzoek naar standplaatsen dat is uitgevoerd. Samen met de bewoners van de woonwagenlocatie wordt gekeken naar de toewijzing van de standplaats met huurchalet. Het is daarbij van belang dat familiebanden worden gerespecteerd.

5.3 Procedure

Het realiseren van een nieuwe standplaats met chalet is niet rechtstreeks toegestaan op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht West', nu er maximaal 5 wooneenheden zijn toegestaan binnen het bestemmingsvlak 'Wonen' waarbinnen het plangebied zich bevindt. Met dit planvoornemen wordt een 6e wooneenheid (standplaats met huurchalet, welke gezamenlijk een ondeelbare wooneenheid vormen) toegevoegd aan het bestemmingsvlak. Het toevoegen van een 6e wooneenheid is derhalve strijdig met het vigerend bestemmingsplan. Om die reden behelst de aanvraag omgevingsvergunning van 28 juni 2023 mede een verzoek tot medewerking aan een buitenplanse afwijking op grond van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 van de Wet Algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo). Ten behoeve van dit projectafwijkingsbesluit is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld, waarmee onderbouwd is dat er vanuit ruimtelijk, stedenbouwkundig en milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaar bestaat tegen voorgenomen ontwikkeling.

5.4 Conclusie

Het realiseren van een nieuwe standplaats met chalet is niet rechtstreeks toegestaan op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht West'.

Tegen het realiseren van het project bestaat vanuit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt geen bezwaar aangezien aan de volgende uitgangspunten c.q. randvoorwaarden wordt voldaan:

- Het project is niet strijdig met het Rijks-, provinciale en regionale beleid;
- Het project pas binnen het gemeentelijke beleid en voldoet aan de door de gemeente gestelde randvoorwaarden;
- Door de realisering van het project treden er geen belemmeringen op ten aanzien van bedrijven en woningen in de omgeving;
- De milieuaspecten geluid, luchtkwaliteit, bodem en externe veiligheid vormen geen beletsel voor het realiseren van het project;
- Het project heeft geen negatieve invloed op de aspecten archeologie, kabels en leidingen, verkeer en parkeren, waterhuishouding, en natuur en landschap;
- De financiële consequenties van het project worden volledig gedragen door de initiatiefnemer.

Op grond van vorenstaande overwegingen kan worden geconcludeerd dat het realiseren van een nieuwe standplaats met chalet aan de Planetenhof niet bezwaarlijk is en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.