

Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. omgevingsvergunning verbreding Terblijterweg

Gemeente Maastricht

- ☐ Concept
- ☐ Ontwerp
- ☒ Vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maastricht d.d. 17.01.2014

Kenmerk
IDN-code

: VPA 2013.38
: NL.IMRO.0935.ovTerblijterweg-vg01

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
2 Ruimtelijke onderbouwing	5
2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie	5
2.2 Het bouwplan	6
2.3 Vigerende bestemmingsplannen	8
2.4 Beleidskader	12
2.4.1 Europees en Rijksbeleid	12
2.4.2 Provinciaal beleid	14
2.4.3 Gemeentelijk beleid	15
2.5 Milieuaspecten	22
2.5.1 Bodem	22
2.5.2 Geluid	22
2.5.3 Externe veiligheid	23
2.5.4 Luchtkwaliteit	26
2.6 Water	27
2.7 Archeologie	29
2.8 Flora en Fauna	29
2.9 Overige milieuaspecten	29
2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving	30
2.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
2.12 Economische uitvoerbaarheid	30
3 Motivering	31
Bijlage 1: Verbeelding	32

Separate bijlagen:

1. Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., Wegaanpassing Terblijerweg te Maastricht-akoestisch onderzoek, rapportnummer 20130763-05, d.d. 25.09.2013;
2. Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., Wegaanpassing Terblijerweg te Maastricht-onderzoek externe veiligheid, rapportnummer 20130763-03, d.d.10.07.2013;
3. DPA Cauberg-Huygen B.V., Wegaanpassing Terblijerweg te Maastricht-onderzoek luchtkwaliteit, rapportnummer 20130763-07, d.d.23.12.2013.

1 Inleiding

De gemeente Maastricht heeft een inrichtingsplan vervaardigd ten behoeve van de verbreding van de Terblijerweg tussen het Stadionplein en de bestaande sporthal (ter hoogte van de parkeerplaats bij stadion De Geusselt). De noodzaak van deze verbreding is gelegen in de autonome groei van het autoverkeer op de Terblijerweg en in de toename van functies in het Geusselpark (onder meer Geusseltbad en UWC Maastricht). Deze nieuwe functies zorgen afzonderlijk voor een extra toename van het autoverkeer op de Terblijerweg. De Terblijerweg is daarnaast een calamiteitenroute tijdens en na de werkzaamheden ten behoeve van de ondertunneling van de A2. Met deze verbreding zal ook de verkeerskundige situatie in de aansluitende Dr. Schaepmanstraat en Olympiaweg gedeeltelijk wijzigen. In 2006 is in het kader van het Masterplan Geusselt reeds besloten de weg te verbreden. De verbreding zal, vanwege tijdgebonden subsidiemogelijkheden, eind 2014 gerealiseerd moeten zijn.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met de regels behorende bij de vigerende bestemmingsplannen 'Geusselt' en 'Scharn-Noord' (inclusief herziening 2001). Daarnaast is het plan in strijd met het nieuwe, d.d. 18.06.2013 vastgestelde conserverende bestemmingsplan 'Maastricht Noordoost'. Omdat tegen dit plan een voorlopige voorziening is aangevraagd en het plan derhalve nog niet de status van 'onherroepelijk' heeft gekregen, wordt dit plan in het kader van het onderhavige plan nog niet als vigerend beschouwd.

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maastricht is bereid de strijdigheid met deze bestemmingsplannen weg te nemen, waarbij gekozen is voor een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a., sub 3° Wabo als te voeren ruimtelijke procedure. Als onderdeel van de genoemde procedure ten behoeve van de omgevingsvergunning dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afweging ten behoeve van de realisering van het plan dienen te zijn verwoord. Het voorliggende plan voorziet in deze vereisten. De ten behoeve van deze omgevingsvergunning te volgen procedure is geregeld in paragraaf 3.3 Wabo.

Documenten bij deze ruimtelijke onderbouwing

Bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing behoren de volgende documenten:

- een verbeelding (een eenvoudige verbeelding met de begrenzing van projectlocatie en een koppeling naar de ruimtelijke onderbouwing met bijlage); de analoge versie van deze verbeelding is opgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing;
- een akoestisch onderzoek;
- een luchtkwaliteitonderzoek;
- een onderzoek externe veiligheid buisleidingen.

Leeswijzer

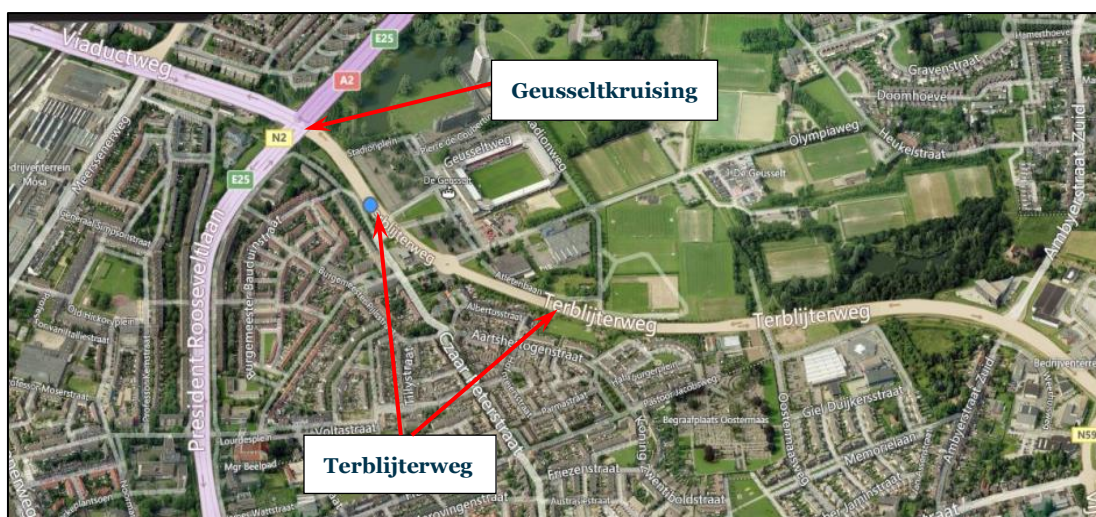
Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 vormt de feitelijke ruimtelijke onderbouwing. In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 2.1 de projectlocatie beschreven en wordt in paragraaf 2.2 het bouwplan voor deze locatie plan besproken. In paragraaf 2.3 wordt de planologisch-juridische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

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

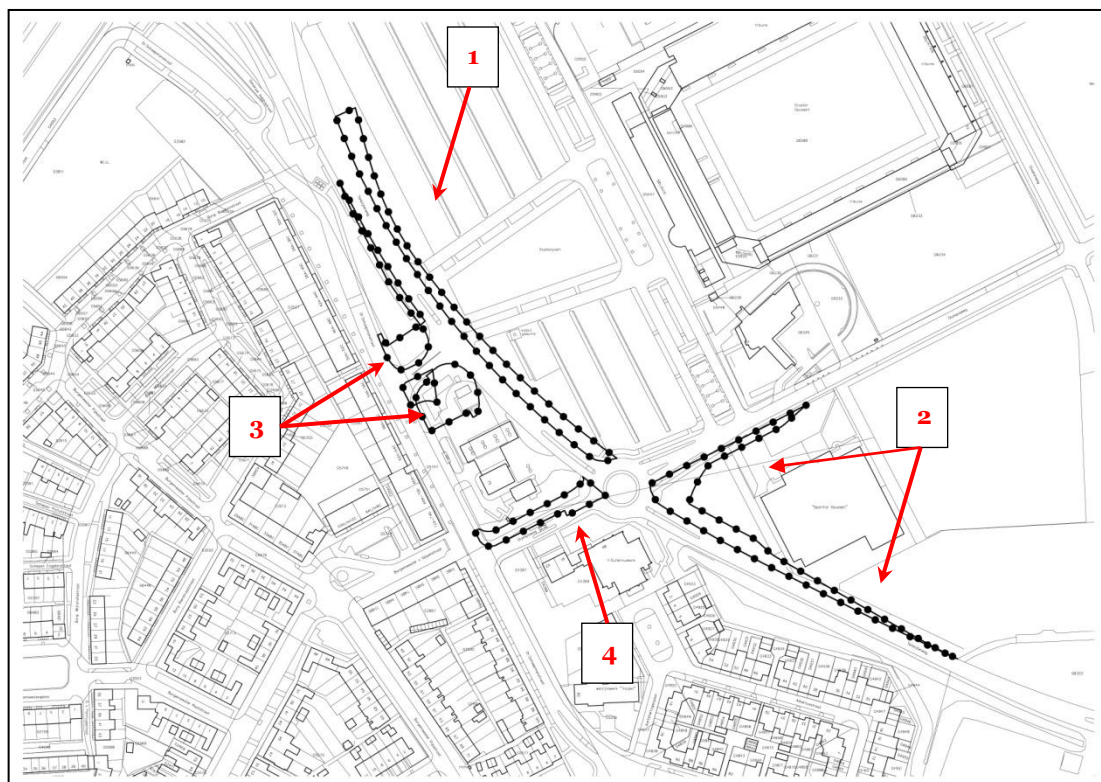
2 Ruimtelijke onderbouwing

2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie

De projectlocatie Terblijerweg is gelegen aan de noordoostzijde van de gemeente Maastricht. De Terblijerweg vormt de verbinding tussen de Geusseltkruising en de N590 in de richting van Valkenburg. Op onderstaande luchtfoto is de ligging van deze weg weergegeven:



De begrenzing van de projectlocatie is opgenomen op de verbeelding behorende bij deze ruimtelijke onderbouwing. Op de onderstaande verkleinde weergave is deze aangeduid:



De projectlocatie omvat alleen de gronden die noodzakelijk zijn voor de verbreding van de Terblijerweg; de bestaande weg is daarbij niet meegenomen. De projectlocatie bestaat uit vier kleinere deelgebieden (genummerd op bovenstaande afbeelding), vanwege de aansluiting op bestaande structuren. Komende vanaf de Geusseltkruising is het eerste deelgebied gelegen tussen de parkeerplaats langs het Stadionplein en de huidige rotonde bij de Olympiaweg (1). In dit gebied wordt aan de zuid(west)zijde aangesloten op de bestaande Terblijerweg. Het tweede deelgebied ligt in het verlengde daarvan vanaf de huidige rotonde tot circa 100 meter voor de recent aangelegde kruising met de Discusworp (2). In dit deelgebied wordt eveneens aan de zuid(west)zijde aangesloten op de bestaande Terblijerweg. Het derde gebied ligt ter hoogte van de huidige kruising met de Dr. Schaepmanstraat, die in de huidige vorm ter plaatse komt te vervallen (3); wel zal een nieuwe afslag in één richting komen naar de Dr. Schaepmanstraat. Ook zal hier de nieuwe ontsluiting van het tankstation worden gerealiseerd. Het vierde deelgebied betreft het gedeelte van de Olympiaweg tussen de huidige rotonde en de Dr. Schaepmanstraat (4). Hier wordt de nieuwe aansluiting met de Terblijerweg gerealiseerd ter vervanging van de huidige aansluiting nabij het tankstation. Ook de thans aanwezige bushalte met busluis zal komen te vervallen en elders worden teruggeplaatst. Langs deze weg wordt een fiets- en voetpad aangelegd.



Te vervallen kruising met Dr. Schaepmanstraat



Locatie nieuwe aansluiting aan de Olympiaweg

De wijze waarop de verbreding van de Terblijerweg zal worden uitgevoerd is besproken in paragraaf 2.2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.2 Het bouwplan

In deze beschrijving van het bouwplan wordt de eindsituatie beschreven. Dat houdt in dat ook de bestaande delen van de huidige Terblijerweg worden meegenomen in de beschrijving van het plan.

In algemene zin wordt de Terblijerweg uitgebreid van 2x1 rijstrook naar 2x2 rijstroken. Hiermee wordt niet alleen de capaciteit van de Terblijerweg verdubbeld, maar ontstaat in combinatie met de aanleg van aparte links- en rechtsaffers voor het afslaand verkeer een betere doorstroming van het doorgaand autoverkeer. Onderstaand is het traject van de verbreding in een aantal delen uiteengezet en aangevuld met verhelderende situatietekeningen.

Trajectdeel Geusseltkruising-kruispunt Olympiaweg

Autoverkeer

Vanuit de richting van de Geusseltkruising zal de Terblijerweg worden uitgevoerd met twee rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer en een rechtsaffer richting Dr. Schaepmanstraat (op deze afslag zal sprake zijn van éénrichtingsverkeer). Vervolgens verloopt de weg in de richting van een nieuw in te richten kruispunt met de Olympiaweg, alwaar een verkeersregelininstallatie (VRI) zal worden geplaatst. Vanaf dit punt kan het autoverkeer de Terblijerweg vervolgen met in eerste instantie twee rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer, die vervolgens worden samengevoegd tot één rijstrook richting het kruispunt Discusworp-Oostermaasweg of linksaf slaan via de aan te leggen linksaffer richting Geusseltstadion

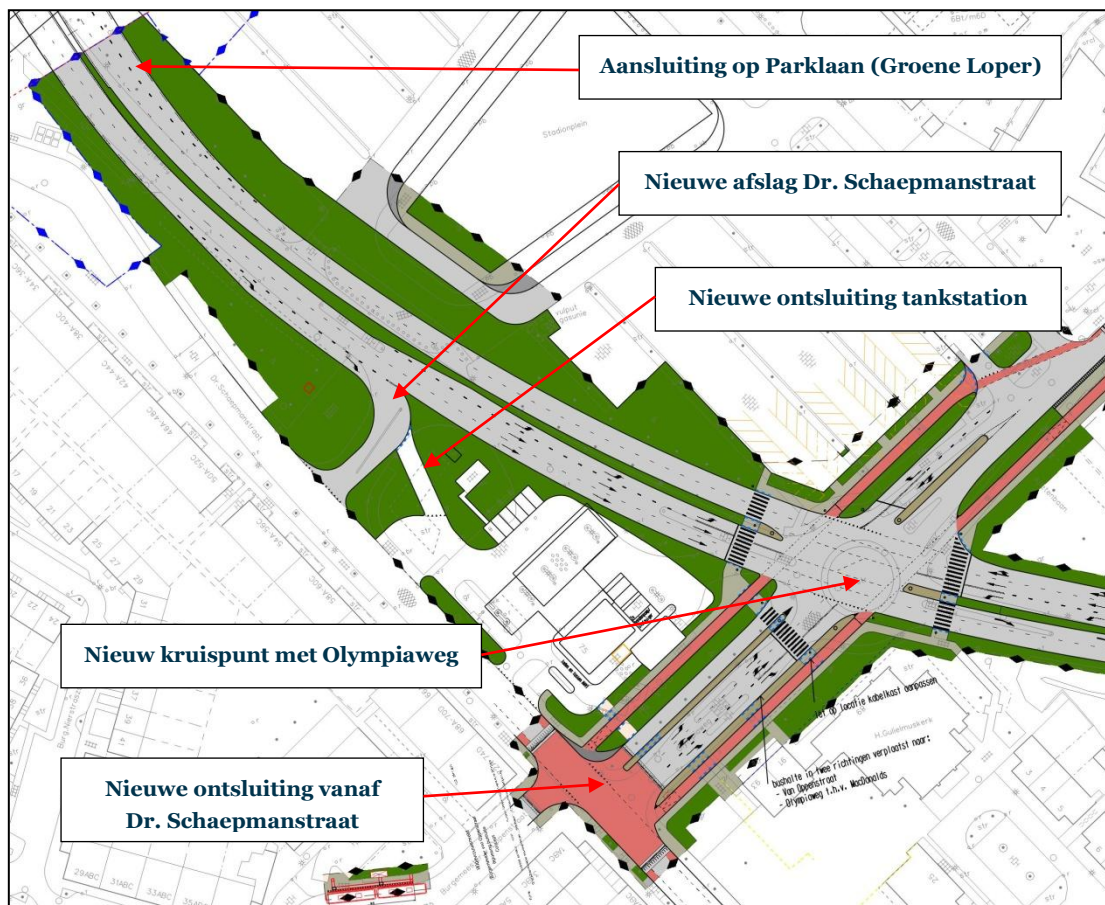
(Olympiaweg). Deze Olympiaweg is ook in de toekomstige situatie de ontsluitingsweg voor de grote parkeerplaats vóór het stadion. Komend vanaf de Terblijerweg (ter hoogte van de huidige sporthal Geusselt) wordt de enkele rijstrook komend vanaf het kruispunt Discusworp-Oostermaas opgesplitst in drie rijstroken. Hier worden twee rijstroken gerealiseerd voor rechtdoorgaand verkeer, waarbij ter hoogte van de VRI op de rechter rijstrook tevens de mogelijkheid bestaat om rechtsaf te slaan richting stadion De Geusselt (Olympiaweg). Hiervoor wordt geen aparte rechtsafer aangelegd; men dient gebruik te maken van de rechter rijstrook voor het rechtdoorgaand verkeer. Er wordt wel een linksafer gerealiseerd voor de aansluiting de Dr. Schaepmanstraat (via het zuidelijke deel van de Olympiaweg, gelegen ten oosten van het tankstation).

Vanaf de VRI op het kruispunt met de Olympiaweg kan het verkeer in twee rijstroken zijn weg vervolgen richting de Geusseltekruising. Ter hoogte van de Geusseltekruising en de aansluiting met de A2 en de N2 wordt de bestaande weg heringedeeld; vanaf dit punt sluit het voorliggende plan aan op de nieuw aan te leggen 'Parklaan', die onderdeel uitmaakt van het plan voor de A2/De Groene Loper.

Langzaamverkeer

Het grootste deel van dit trajectdeel is in de huidige situatie niet toegankelijk voor langzaamverkeer. Fietzers en voetgangers kunnen in de nieuwe situatie, net als in de huidige situatie, alleen via de Dr. Schaepmanstraat ter hoogte van het nieuwe kruispunt via opnieuw aan te leggen fietspaden respectievelijk oversteekplaatsen met zebrapaden oversteken in de richting van de Olympiaweg. Aan de Olympiaweg zullen fietspaden en trottoirs opnieuw worden aangelegd. Door het extra ruimtebeslag zullen circa 15 parkeerplaatsen van de parkeerplaats vóór het stadion komen te vervallen. Het overige deel van de Terblijerweg blijft afgesloten voor langzaamverkeer.

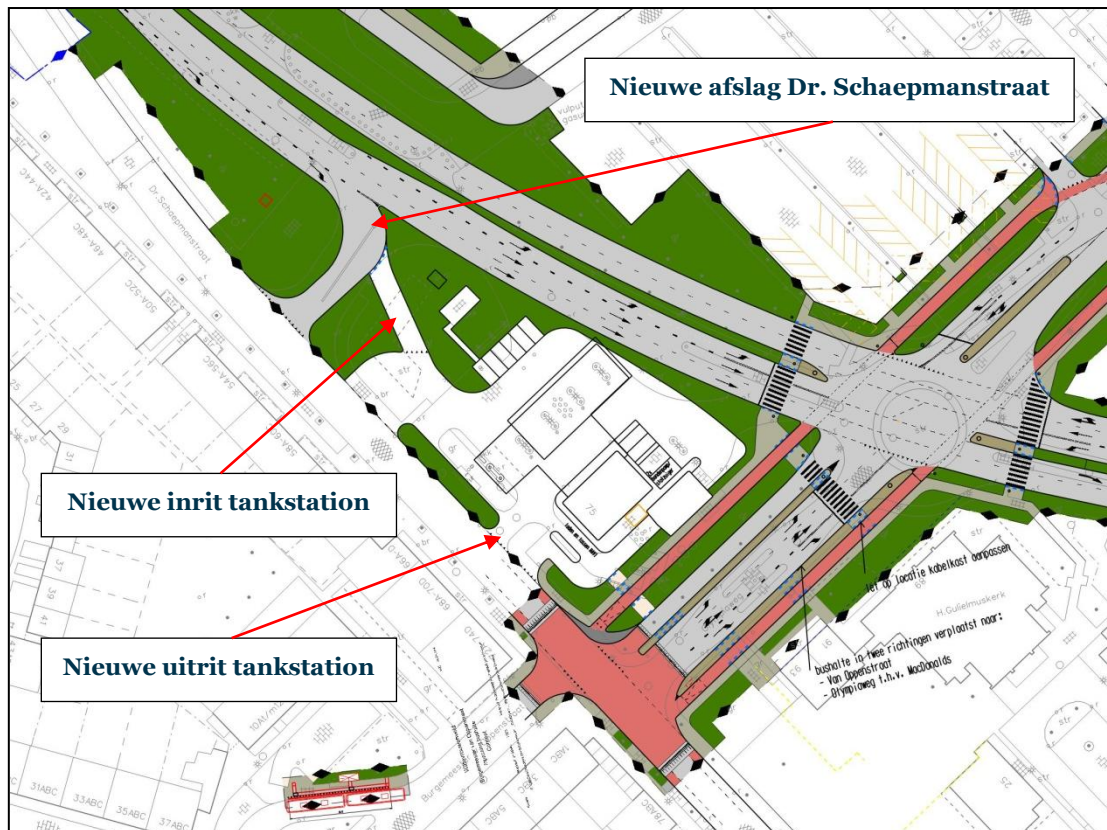
Het in het voorgaande beschreven trajectgedeelte Geusseltekruising – Olympiaweg is op de onderstaande tekening weergegeven (bronbestand: gemeente Maastricht):



Nieuwe situatie afslag Dr. Schaepmanstraat/ontsluiting tankstation

Op de nieuwe afslag (rechtaffer) naar Dr. Schaepmanstraat geldt éénrichtingsverkeer. Via deze nieuwe afslag kan de Terblijerweg vanaf de Dr. Schaepmanstraat derhalve niet meer worden bereikt. Aansluitend aan deze nieuwe afslag wordt een nieuwe inrit tot het tankstation gerealiseerd. Klanten van het tankstation kunnen via deze inrit het tankstation bereiken en kunnen vervolgens aan de Dr. Schaepmanstraat uitrijden via een nieuwe uitgang. De bestaande uitrit naar de Terblijerweg komt daarmee te vervallen. Ten zuidoosten van het tankstation wordt de Olympiaweg in twee richtingen toegankelijk. Hiermee wordt de Terblijerweg toegankelijk gemaakt vanaf de Dr. Schaepmanstraat.

Op de onderstaande afbeelding is een situatietekening ter plaatse van deze nieuwe voorzieningen weergegeven (bronbestand: gemeente Maastricht):



Trajectdeel kruising Olympiaweg → Discusworp

op het trajectdeel vanaf het nieuwe kruispunt met de Olympiaweg in de richting van de Discusworp blijft de rijbaan bestaan uit 2x1 rijstroken, waarbij de weg aangesloten wordt op het recent aangelegde/opgevalueerde kruispunt Terblijerweg/Discusworp/Oostermaasweg. Bij het kruispunt met de Oostermaasweg zijn reeds links- en rechtsafslaan aanwezig voor het afslaan richting Discusworp respectievelijk Oostermaasweg. Na dit kruispunt vervolgt de Terblijerweg in één rijstrook in de richting van het kruispunt met de Ambyerstraat-Noord. Aan de noordzijde, komend vanaf de Ambyerstraat-Noord, kan gebruik worden gemaakt van 2x1 rijstroken tot aan de Geusseltkruising.

Op de onderstaande afbeelding is het eindbeeld van de totale herstructurering weergegeven:



2.3 Vigerende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan ‘Geusselt’

Een deel van de projectlocatie (deelgebied 1 en deelgebied 2) is juridisch-planologisch geregeld in bestemmingsplan ‘Geusselt’ (vastgesteld door de raad van Maastricht d.d. 6.7.1999 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg d.d. 19.10.1999). Deze gronden hebben de bestemming ‘Sport/bedrijven B’, ‘Verkeers- en verblijfsgebied – Ontsluitingsstraat’ en ‘Verkeers- en verblijfsgebied – Parkeren’.

‘Sport/bedrijven B’

Gronden die op de bij het bestemmingsplan ‘Geusselt’ behorende plankaart (thans verbeelding) zijn aangewezen als ‘Sport/bedrijven B’ zijn bestemd voor recreatieve doeleinden, handelsdoeleinden niet zijnde detailhandel, horecadoeleinden, bedrijfsdoeleinden, verkeers- en parkeerdoeleinden, groenvoorzieningen en additionele voorzieningen ten dienste van deze bestemming.

‘Verkeers- en verblijfsgebied – Ontsluitingsstraat’

Gronden die op de bij het bestemmingsplan ‘Geusselt’ behorende plankaart zijn aangewezen als ‘Verkeers- en verblijfsgebied – Ontsluitingsstraat’ zijn bestemd voor een ontsluitingsstraat, waarbij de profilering van de rijwegbreedte 4 tot 7,5 meter mag bedragen, waterhuishoudkundige doeleinden, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, (muziek)kiosk,abri’s, telefooncellen, straatmeubilair e.d. en straatvoorzieningen voor het inzamelen van afval.

Verkeers- en verblijfsgebied – Parkeren’

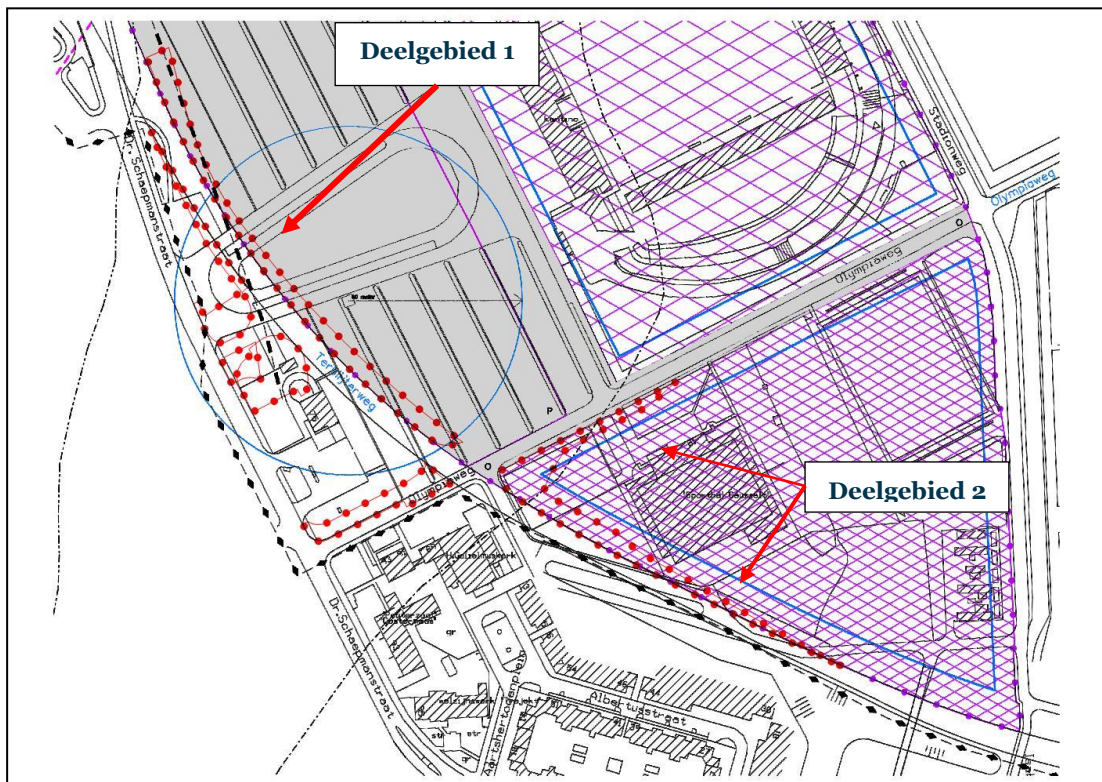
Gronden die op de bij het bestemmingsplan ‘Geusselt’ behorende plankaart zijn aangewezen als ‘Verkeers- en verblijfsgebied – Parkeren’ zijn bestemd voor parkeren binnen de op de plankaart aangeduide zones ‘P’, waterhuishoudkundige doeleinden, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, (muziek)kiosk,abri’s, telefooncellen, straatmeubilair e.d. en straatvoorzieningen voor het inzamelen van afval.

Bestemmingsplan ‘Scharn-noord’

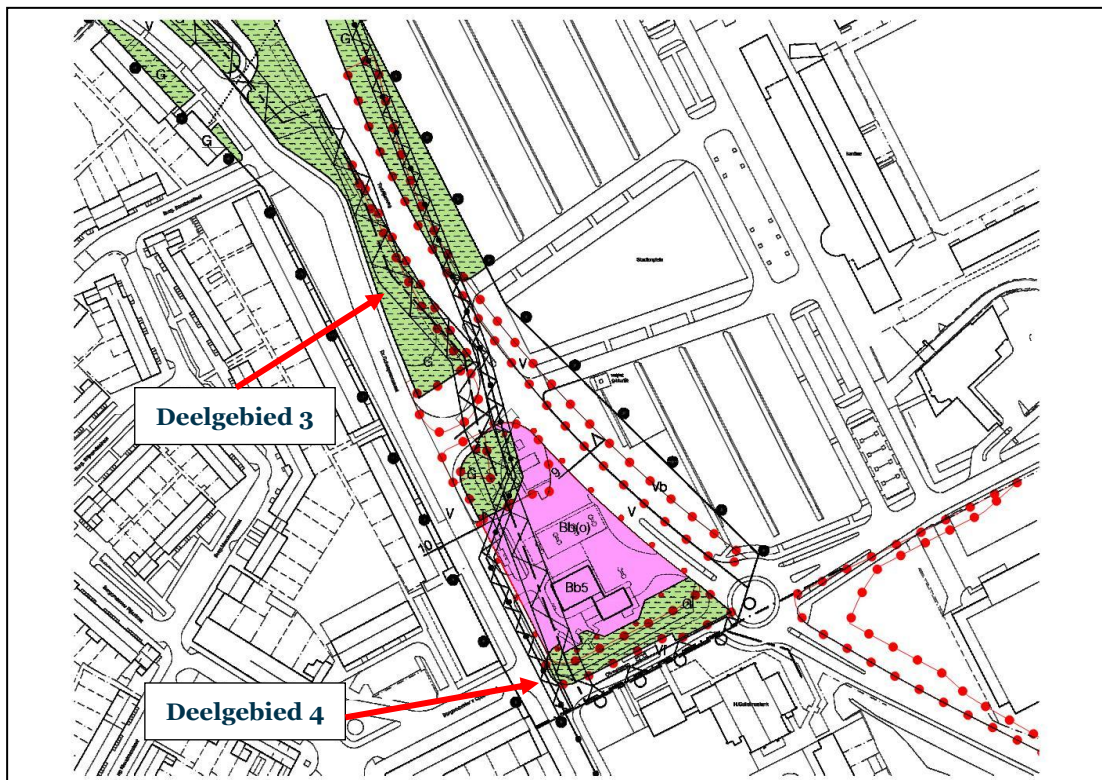
De deelgebieden 3 en 4 zijn juridisch-planologisch geregeld in bestemmingsplan ‘Scharn-noord’ (vastgesteld door de raad van Maastricht d.d. 6.4.1993 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg d.d. 9.11.1993). Deze gronden hebben de bestemming ‘Groenvoorzieningen’. Gronden die op de bij het bestemmingsplan ‘Scharn-noord’ behorende plankaart zijn aangewezen als ‘Groenvoorzieningen’ zijn uitsluitend bestemd voor plantsoenen, parkeerplaatsen, waterpartijen, bermbeplantingen en andere groenvoorzieningen en in samenhang daarmee voor wandel- en fietspaden, kinderspeelplaatsen en geluidwerende voorzieningen.

Op de navolgende afbeeldingen zijn uitsneden weergegeven van de plankarten behorende bij de bestemmingsplannen ‘Geusselt’ en ‘Scharn-noord’. De deelgebieden waaruit de onderhavige projectlocatie bestaat zijn op deze uitsneden met de kleur rood omlijnd:

Deelgebieden 1 en 2 – bestemmingsplan ‘Geusselt’



Deelgebieden 3 en 4 – bestemmingsplan ‘Scharn-noord’



De met dit plan beoogde ontwikkelingen zijn in strijd met de juridische regelingen van bovengenoemde bestemmingsplannen. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maastricht is bereid de strijdigheid met deze bestemmingsplannen weg te nemen, waarbij gekozen is voor een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a., sub 3° Wabo als te voeren ruimtelijke procedure.

2.4 Beleidskader

2.4.1 Europees en Rijksbeleid

Vogel- en habitatrichtlijn

Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht om speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'. Tot voor kort speelde de Vogel- en Habitatrichtlijn een belangrijke rol in het Nederlandse rechtssysteem. Het beschermingsregime van artikel 6 van de Habitatrichtlijn had namelijk een rechtstreekse werking. Dit gold ook voor de Vogelrichtlijn. Met de implementatie van de bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving is een einde gekomen aan de rechtstreekse werking van deze richtlijnen. De soortenbescherming is thans verankerd in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998.

Onder werking van de Natuurbeschermingswet vallen:

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

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

Ten noordwesten van de projectlocatie, op een afstand van circa 2500 meter, ligt het Natura 2000-gebied 'Grensmaas'. Ten noordoosten van de projectlocatie, op een afstand van circa 1700 meter, ligt het Natura 2000-gebied 'Bemelerberg & Schiepersberg'. Gezien deze afstand kan het plan geen effect hebben op de kwalificerende soorten of habitats binnen deze natuurgebieden, zodat nader onderzoek achterwege kan blijven.

Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR)

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

Doel	Nationaal belang
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland</i>	1. een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van ruimte voor het hoofdnetwerk 2. voor (duurzame) energievoorziening en de

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

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Deze zijn of worden opgenomen in het Barro (zie hierna). Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). Er zijn ten behoeve van onderhavig bouwplan geen onderwerpen van Rijksbelang uit het Barro die in het kader van het voorliggende projectafwijakingsbesluit dienen te worden beschouwd.

Europese kaderrichtlijn water

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

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Uitgangspunten hierbij zijn:

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

Verdrag van Valetta (Malta)

Het Europese Verdrag van Valetta, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Op iedere plaats in de bodem kan dit soort erfgoed zich bevinden. Vaak werden archeologen laat bij de ontwikkeling van plannen betrokken. Hierdoor werd de aanwezigheid van archeologische waarden vaak pas ontdekt als projecten, zoals de aanleg van wegen of stadsvernieuwing, al in volle gang waren.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid. De wijze waarop met het aspect archeologie rekening is gehouden in relatie tot dit bouwplan is verwoord in paragraaf 2.7 van ruimtelijke onderbouwing.

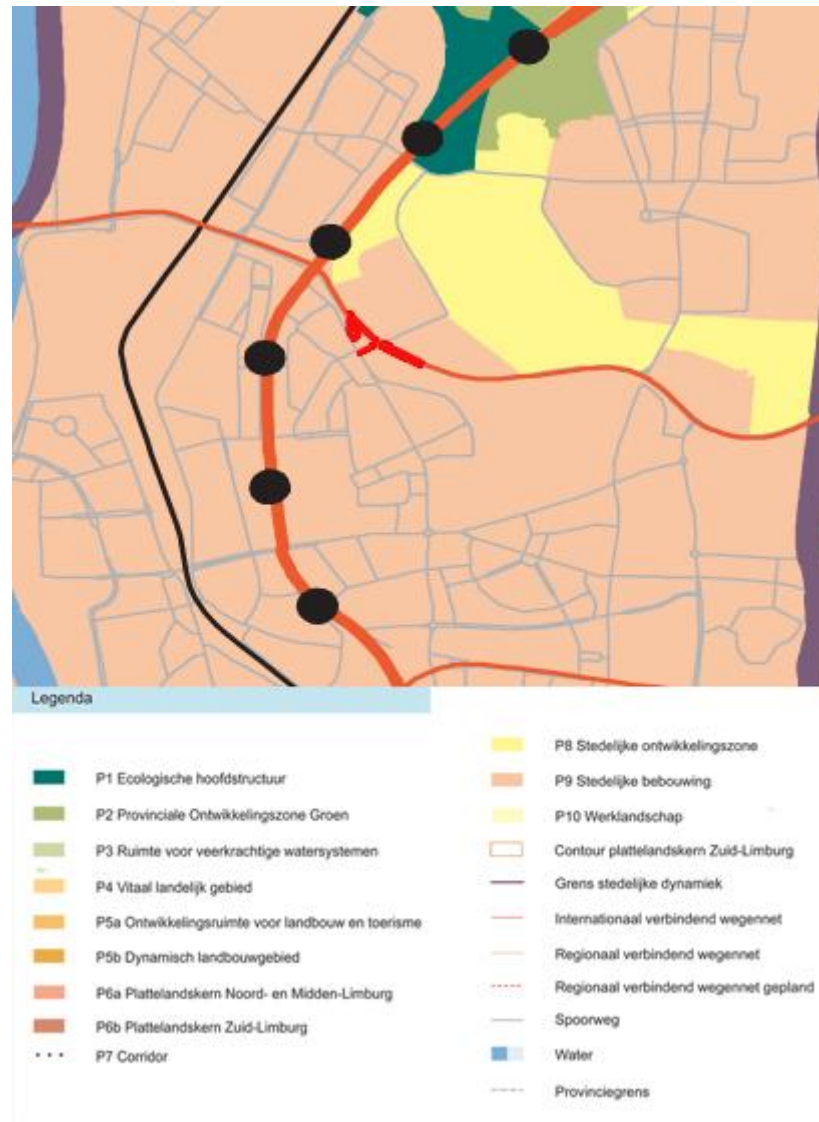
2.4.2 Provinciaal beleid

POL 2006 (Actualisatie januari 2011)

Op 22 september 2006 is het POL 2006 vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg. Net als het eerste POL (uit 2001) is het POL 2006 een integraal plan dat bestaande, verschillende plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie integreert. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van Limburg en beschrijft voor onderwerpen waar de provincie een rol heeft de ambities, de context en de hoofdlijnen van de aanpak. POL 2006 is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Limburg tot een kwaliteitsregio, die zich bewust is van de unieke kwaliteit van de leefomgeving en de eigen identiteit. Ten behoeve van de kwaliteitsregio Limburg wordt ingezet op duurzame ontwikkeling. Dat is een ontwikkeling die

tegemoetkomt aan de behoeften van de huidige generatie zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar te brengen om ook in hún behoeften te voorzien. In 2010 en begin 2011 zijn beperkte delen van het POL aangevuld op basis van gewijzigde beleidsstukken, waaronder POL-aanvullingen.

Op 'Kaart 1 Perspectieven' van het POL (zie uitsnede) is het plangebied aangeduid als 'Stedelijke bebouwing (P9)'(roze kleur). Op de onderstaande uitsnede van deze kaart zijn de vier deellocaties die tezamen de projectlocatie vormen, met de kleur rood weergegeven:



Onderhavig plan behelst de verbreding en gedeeltelijke herstructurering van een reeds bestaande weg. Deze ontwikkeling past binnen het voor Perspectief 9 geformuleerde beleid. De overige beleidskaarten van het POL (Groene waarden, Blauwe waarden en Kristallen waarden) kennen geen relevante beleidsuitgangspunten voor onderhavig plan. De beoogde ontwikkeling past dan ook binnen de beleidskaders van het POL.

2.4.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 2030 (actualisatie 2008)

In juni 2005 werd de Stadsvisie 2030 vastgesteld. Daarmee staat de koers van de stad Maastricht vast. In deze visie zijn twaalf economische, fysieke en sociale speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de

stad zich verder dient te ontwikkelen. Voor de onderhavige projectlocatie zijn met name de speerpunten 3 en 8 van toepassing:

- *Speerpunt 3: Versterking van de economische en infrastructurele voorzieningen*
De aantrekking, het behoud en de binding van nieuwe bedrijvigheid, nieuwe werknemers en bezoekers is voor de stad van essentieel belang. De stad is in korte tijd zowel qua bedrijven als werkgelegenheid opmerkelijk gegroeid en geëvolueerd tot een belangrijk centrum van het Euregionale stedelijk gebied. De bestaande infrastructuur moet daaraan worden aangepast; vanuit de economie worden hiervoor grote inspanningen geleverd. Daarnaast moeten er voldoende, veilige en kwalitatief goede bedrijfsterreinen, én starters- en kantoorlocaties én bedrijfsverzamelgebouwen beschikbaar zijn, ook op wijkniveau. Ook aantrekkelijke, leefbare woonbuurten zijn belangrijk voor de economische structuur, omdat ze naast cultuur en sport een belangrijke vestigingsfactor vormen. Hier blijft de gemeente op aansturen.
- *Speerpunt 8: Versterking en behoud van de stedelijke fysieke kwaliteit*
Ruimtelijke kwaliteit kan worden uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Van een hoge gebruikswaarde is sprake als de ruimte op een veilige wijze gebruikt kan worden voor functies zoals wonen, werken, ontspannen en verplaatsen, én deze functies elkaar bovendien niet hinderen, én ze elkaar zoveel mogelijk versterken én toegankelijk zijn voor de bevolking. Belevingswaarde speelt een belangrijke rol in de leefomgeving. Daarbij gaat het om cultureel besef en diversiteit, aanwezigheid van karakteristieke kenmerken (identiteit), toegankelijkheid, (cultuur)historie en schoonheid en dit alles op mensenmaat. Ook moet in dit verband gedacht worden aan ruimtelijke variatie in kleur, textuur en afmetingen, harmonie en contrast, drukte en stilte, geluid en geur. Bij toekomstwaarde gaat het om kenmerken als duurzaamheid, biodiversiteit, robuustheid, aanpassingsvermogen en flexibiliteit in de tijd. Dit zowel wat betreft geschiktheid voor nieuwe gebruiksvormen als ontvankelijkheid voor nieuwe culturele en economische betekenissen. De opgave is en blijft nieuwe inwoners, bedrijven en bezoekers voor de stad te interesseren en te binden. Een belangrijke basis daarvoor is de fysieke kwaliteit van de stad en het aanwezige voorzieningenniveau in brede zin.

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

1. Demografische transitie: Sinds 1993 kent Maastricht een natuurlijke bevolkingsafname (sterftecijfer hoger dan geboortecijfer) die werd gecompenseerd door een vestigingsoverschot, waardoor de absolute bevolkingsomvang steeg. Vanaf 2004 kampt de stad met een vertrekoverschot, waardoor de bevolking is gedaald (*inmiddels is het inwonertal van Maastricht sinds 1 januari 2008 ieder jaar gestegen, van 117.998 per 1 januari 2008 tot 121.812 op 1 januari 2013 (red.)*).
2. Economische transitie: Door een dalende bevolking (aanbod van arbeid) en de economische ombouwoperatie waar Maastricht nog altijd in zit – van industrie naar dienstverlening – blijft het aantal arbeidsplaatsen stabiel of groeit licht. Deze nationale en internationale ontwikkelingen zijn weliswaar autonoom, maar dat neemt niet weg dat actoren in de stad wel degelijk een economische en een sociale dynamiek op gang kunnen brengen die Maastricht weerbaar maakt en een robuuste toekomst garandeert. In de actualisering van de Stadsvisie 2030 formuleert het stadsbestuur instrumenten om deze dynamiek op gang te brengen.

Maastricht gaat deze dynamiek op drie gebieden organiseren:

1. Maastricht cultuurstad

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

2. Maastricht internationale kennisstad

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

3. Maastricht stedelijke woonstad

De demografische transitie geeft Maastricht letterlijk de ruimte om te investeren in haar kwaliteit van stedelijke woonstad. In samenhang met de regio is dat een onderscheidend vestigingsargument voor nieuwkomers en investeerders.

Onderhavig plan voorziet in de verbreding van een deel van de Terblijterweg. Hiermee wordt een oplossing gecreëerd voor het alsmat toenemende autoverkeer op de Terblijterweg en de toename van het aantal functies in het Geusselpark. Met de realisering van het plan wordt Maastricht beter bereikbaar. Dit draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor zowel bewoners als bezoekers. Het plan past derhalve uitstekend binnen de uitgangspunten van de (geactualiseerde) Stadsvisie 2030.

Structuurvisie Maastricht 2030 (2012)

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

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

De wijze waarop Maastricht aan deze ruimtelijke thema's gaat werken zal verschillen ten opzichte van de afgelopen periode. Door de onzekerheid over de toekomstige behoefte van de stad en de financiële mogelijkheden, zal het accent komen te liggen op een geleidelijke transformatie van het bestaande. Toch is er behoefte aan een visie op de toekomst. Deze visie betreft in hoofdzaak het raamwerk van infrastructuur, landschap, openbare ruimtes en ontmoetingsplekken. Binnen dit raamwerk spelen thema's als herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik een meer voorname rol.

Meer kleinschalige en flexibele stadsontwikkeling en de nadruk op herbestemmen biedt kansen om in te spelen op het dagelijks leven van bewoners en gebruikers met een groeiende behoefte aan meer vrijheid, invloed en diversiteit. Herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik gaan een meer voorname rol spelen in het gemeentelijk beleid; mede om een antwoord te geven op dreigende leegstand. Maastricht wil initiatieven van inwoners, bestaande en nieuwe ondernemers en partners zoveel mogelijk faciliteren en ruimte bieden voor starters, tijdelijke functies, experimenten en broedplaatsen. Dit binnen de programmatische kaders die gelden voor bijvoorbeeld woningbouw en kantoren. Voor de functie wonen geldt dat als een plek wordt gezocht voor de realisatie van een bepaald type woningen, zoveel mogelijk aangesloten worden bij het bijbehorende woonmilieu.

Onderhavig plan behelst het verbreden en gedeeltelijk herstructureren van de Terblijterweg. Hiermee wordt bijgedragen aan een betere doorstroming van het doorgaande verkeer en de bereikbaarheid van het Geusseltgebied en Maastricht in het algemeen. Deze infrastructurele wijzigingen leveren een bijdrage aan de aantrekkelijkheid van het stedelijk gebied van Maastricht. Het plan sluit volledig aan bij de uitgangspunten welke in de Structuurvisie Maastricht 2030 zijn geformuleerd.

Masterplan Geusseltpark

In februari 2006 stelde de gemeenteraad van Maastricht het Masterplan Geusseltpark vast. Dit plan gaf inkleuring aan de ambities en de opgaven die reeds eerder voor het Geusseltgebied werden vastgesteld. De belangrijkste ambitie was de transformatie van een gemengde bedrijfs-/kantoorlocatie naar een multifunctionele, stedelijke omgeving. Een omgeving die zich kan ontwikkelen tot een levendig en geliefd woon- werk en verblijfsgebied, op lokale, stads(deel)- en zelfs regionale schaal.

Sinds 2006/2007 is een aantal onderdelen van het Masterplan gerealiseerd, zoals:

- eerste fase woningbouw (103 appartementen in het woningcomplex Cour Renoir);
- diverse kantoorruimten rondom het stadion;
- gedeeltelijke stedenbouwkundige planuitwerking voor het Geusseltgebied;
- de bouw van het United World College (UWC);
- de realisering van het nieuwe Geusseltpark.

Masterplan + Geusseltpark 2011

De afgelopen jaren heeft het project te maken gehad met de economische crisis, waardoor het oorspronkelijke Masterplan Geusseltpark 2006 niet meer op alle onderdelen uitgevoerd kan worden zoals aanvankelijk gepland.

In januari 2011 is derhalve een nieuw plan, het Masterplan+Geusseltpark 2011, vastgesteld. De belangrijkste wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke Masterplan is het terugbrengen van het aantal woningen en kantoren. Ook de realisatie ervan wordt uitgesteld. Door de economische crisis is de vraag naar woningen en kantoren namelijk afgenomen. De gemeente Maastricht heeft hier in 2010 op ingespeeld door alle woningbouwplannen tegen het licht te houden. Veel van de plannen zijn geheel of gedeeltelijk geschrapt. Er zijn acht brandpunten in de stad benoemd. Het Geusseltpark is één van deze brandpunten.

Na een bescheiden start van de herinrichting van het park in 2008 en 2009 zijn de bouwactiviteiten beperkt tot het appartementencomplex Cour Renoir, het Geusseltpark en een groot deel van het kwaliteitssportpark. Een noodzakelijke herziening van het plan leidde tot een 'pas op de plaats' voor de herinrichting van het park.

In 2012 zijn de nieuwe weg richting Geusseltpark (Discusworp) en de centrale parkeervoorziening aangelegd en is het kruispunt Terblijterweg/Oostermaasweg gereconstrueerd. Onderhavig plan behelst de verbreding van deze weg. Deze verbreding wordt verwezenlijkt door het realiseren van 2x2 rijstroken, waar het nu 2x1 rijstroken betreft. Met deze ontwikkeling wordt bijgedragen aan een betere bereikbaarheid van het Geusseltpark en een betere doorstroming van het verkeer in en rondom het gebied. Deze ontwikkeling is in overeenstemming met de doelstellingen welke zijn geformuleerd in het Masterplan + Geusseltpark 2011.

Nota Bodembeheer (2012)

In dit algemene kader wordt voor het milieucompartiment bodem een beschrijving gegeven van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de gemeente Maastricht en wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe hieraan invulling gegeven wordt. De nadere uitwerking van het bodembeleid wordt in een aantal onderliggende nota's beschreven. Met deze aanpak waarbij de gedetailleerde uitwerking van het bodembeleid in een aantal nota's plaatsvindt, wordt een flexibel bodembeleid gerealiseerd. Voorliggend Bodembeheerplan moet beschouwd worden als één van de onderliggende nota's. Op zijn beurt maakt het Beleidskader Bodem weer deel uit van het Natuur en Milieuplan van Maastricht. In dit kader is het kwaliteitsdenken over de bodem nader uitgewerkt (vier sporen). Daarnaast is de gebiedskwaliteit ingebed in het gebiedsgedifferentieerd denken. De duurzaamheid van de Maastrichtse bodemnormen uit zich in een continu beter wordende kwaliteit.

De uitvoering van het bodembeleid krijgt vorm via verschillende regelingen die hun basis vinden in vier verschillende wettelijke kaders: de Wet bodembescherming, de Wet milieubeheer, de Woningwet en de Wet Ruimtelijke Ordening. Binnen dit vier sporenbeleid staat voorop dat het resultaat van de beoordeling van de bodemkwaliteit niet afhankelijk mag zijn van het wettelijk kader dat aanleiding is om de bodemkwaliteit te beoordelen. Het maakt immers niet uit of de gewenste kwaliteit bereikt wordt

via een bodemsanering (omdat de interventiewaarde wordt overschreden), via het aanvoeren van grond (omdat het terrein te laag ligt), via een bestemmingsplanherziening (omdat de bestemming gewijzigd wordt van bedrijvigheid naar wonen) of bij het verlenen van een bouwvergunning. De gewenste kwaliteit (uitgewerkt in dit Bodembeheerplan) moet in alle situaties worden bereikt.

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

De wijze waarop met het aspect bodemkwaliteit wordt omgegaan bij de realisering van onderhavig bouwplan is verwoord in paragraaf 2.5.1. van deze ruimtelijke onderbouwing.

Hogere grenswaardenbeleid Maastricht (2011)

Op 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. De wijzigingen betreffen zowel de procedures als de inhoud van de wet. Een belangrijke wijziging is dat de bevoegdheid voor de vaststelling van hogere grenswaarden is verlegd van Gedeputeerde Staten naar de colleges van Burgemeester en wethouders van de gemeenten. Een andere wijziging is dat de criteria op grond waarvan hogere grenswaarden konden worden vastgesteld niet meer in de nieuwe wet opgenomen zijn. Wel is in de nieuwe wet in artikel 110a lid 5 bepaald dat het college van Burgemeester en wethouders bevoegd is hogere grenswaarden vast te stellen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege industrieterreinen, spoorbanen en wegen onvoldoende doeltreffend zullen zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. De verandering van het bevoegd gezag voor de vaststelling van hogere grenswaarden, het ontbreken van criteria voor de vaststelling van hogere grenswaarden in de nieuwe wet en de vereiste motivatie op grond van artikel 110a van de nieuwe wet, heeft aanleiding gegeven Maastrichts geluidsbeleid in een nieuwe nota te verwoorden. Er is geluidsbeleid ontwikkeld om te sturen in de ontheffingverlening en te voorkomen dat ad hoc ontheffingen verleend worden. Tevens is het geluidsbeleid ontwikkeld voor de bescherming van burgers tegen geluidhinder, zorgen voor afdoende leefkwaliteit en als kader voor het toetsen aan een goede ruimtelijke ordening. Dit geluidsbeleid zal zo mogelijk gebiedsgerichte geluidsplafonds bevatten die variëren per gebiedstype, om geluidsniveaus te beperken waar dat zinvol is en meer maatwerk te kunnen leveren en zodoende aan te sluiten bij het Maastrichtse Natuur- en Milieuplan.

De wijze waarop in onderhavig plan met het aspect geluid wordt omgegaan is beschreven in paragraaf 2.5.2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Beleid externe veiligheid

In deze beleidsvisie is aan de hand van drie thema's omschreven hoe de gemeente Maastricht omgaat met externe veiligheid binnen haar gemeente. De gemeente Maastricht streeft naar een optimale combinatie van gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het is daarbij van belang dat de gemeente een veilige plek is om te werken, wonen, winkelen en recreëren en dat dit door de gebruikers ook zo ervaren wordt. Bedrijven, maar ook spoor-, weg- en watertransport moeten de mogelijkheid hebben om zich te vestigen en activiteiten te ontplooiën, terwijl bezoekers en bewoners van de gemeente Maastricht en omgeving daar geen schadelijke gevolgen van mogen ondervinden. Echter is de afgelopen jaren gebleken dat op basis van de landelijke wetgeving het aantal en de omvang van de

onderzoeken die nodig zijn binnen de aandachtsgebieden voor externe veiligheid vaak niet in verhouding staan tot de omvang van het project. Daarom heeft de gemeente Maastricht in deze beleidsvisie externe veiligheid haar ambities vastgelegd die binnen de wettelijke kaders mogelijk zijn. Deze beleidsvisie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen medewerkers van de gemeente Maastricht en de Veiligheidsregio Zuid Limburg.

Er zijn drie concrete probleemstellingen te onderscheiden:

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

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

In de beleidsvisie is de huidige situatie in de gemeente Maastricht op het gebied van externe veiligheid geïnventariseerd en vastgelegd. Per onderwerp van externe veiligheid (buisleidingen, gevaarlijk transport, inrichtingen, luchthaven) is aangegeven hoe de situatie is en hoe met nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van risicobronnen moeten worden verantwoord. Per ruimtelijk plan zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden bekeken of de ontwikkeling past binnen het hier aangegeven beleidskader. Voor dit plan is dit verwoord in paragraaf 2.5.3.

Luchtkwaliteitplan Maastricht

Op 19 september 2006 heeft de gemeenteraad van Maastricht het Luchtkwaliteitplan inclusief de uitvoeringsmaatregelen vastgesteld. Deze uitvoeringsmaatregelen hebben tot doel de luchtkwaliteit in Maastricht te verbeteren zodanig dat in 2010 voldaan kan worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. De uitvoering van het luchtkwaliteitplan is in november 2006 ter hand genomen. Naast het uitvoeren van concrete maatregelen is een platform luchtkwaliteit Maastricht in het leven geroepen. In dit platform zijn uit diverse velden maatschappelijke partijen vertegenwoordigd. Doel van het platform is om bij deze partijen vroegtijdig draagvlak te verkrijgen voor de te treffen maatregelen. Het platform luchtkwaliteit Maastricht zal gedurende de gehele doorlooptijd van het luchtkwaliteitplan blijven meedenken over de uitvoering van het Luchtkwaliteitplan. De wijze waarop in onderhavig plan met het aspect luchtkwaliteit rekening wordt gehouden is beschreven in hoofdstuk 2.5.4.

Locatiebeleid Luchtkwaliteit

In aanvulling op de Wet luchtkwaliteit is door het ministerie van VROM het Besluit gevoelige bestemmingen opgesteld. In deze AmvB worden vaste zones langs drukke infrastructuur opgenomen waarbinnen de gevoelige bestemmingen niet gerealiseerd mogen worden wanneer ter plekke sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide. Het is hierbij de bedoeling langs rijkswegen te werken met een zone van 100 meter vanaf de rand van de weg en bij provinciale wegen met een zone van 50 meter vanaf de rand van de weg. Daarnaast wordt aanbevolen langs drukke gemeentelijke wegen zeer terughoudend om te gaan met de realisering van gevoelige bestemmingen, zeker daar waar sprake is van een (dreigende) overschrijding van een of meer grenswaarden. Het ministerie van VROM heeft het echter niet zinvol gevonden bij gemeentelijke wegen ook te werken met vaste zones, omdat deze afstand zeer afhankelijk is van de aard en functie van de gemeentelijke wegen. Daarbij dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening naast het in acht nemen van de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit, tevens gestreefd te worden naar het behalen van zoveel mogelijk gezondheidswinst.

In het licht van dit besluit is door de gemeente Maastricht in 2008 het Locatiebeleid Luchtkwaliteit opgesteld. In dit beleid wordt de keuze gemaakt ook te kijken naar de invloed van de heersende luchtkwaliteit op een nieuwe ontwikkeling. Het hoofddoel van het locatiebeleid kan worden samengevat als het waarborgen van de gezondheid van personen, waarbij naast de wetgeving ook gekeken wordt naar de effecten van luchtkwaliteit op extra gevoelige groepen. Hiermee schept het nu voorliggende locatiebeleid luchtkwaliteit, naast de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit en het Besluit gevoelige bestemmingen, een kader om in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging te maken op basis van de aanwezige luchtkwaliteit in het stedelijk gebied.

Energienota 'Maastricht steekt energie in het klimaat'

De Energienota 'Maastricht steekt energie in het klimaat' (2007) is een weergave voor de komende jaren van de visie en ambities van de stad Maastricht op het gebied van klimaat en energie. De ambities zijn helder: een klimaatneutrale gemeente in 2030 en een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015. De gemeente Maastricht is zich ervan bewust dat deze opgave niet zonder de medewerking van anderen gerealiseerd kan worden. Een brede maatschappelijke samenwerking is van essentieel belang. Iedere burger, het bedrijfsleven, de industrie, de gezondheidsinstellingen en het onderwijs krijgen er vroeg of laat mee te maken. Belangrijke pijler in het streven naar klimaatneutraliteit is het terugdringen van de CO₂-uitstoot. De Energienota geeft voor verschillende doelgroepen de richting aan waarlangs die CO₂-reductiedoelstelling kan worden gerealiseerd, technisch en organisatorisch. Aan de eisen ten aanzien van energie zal in het stadium van de beoordeling van de bouwaanvraag worden getoetst.

Waterplan Maastricht

In het Waterplan Maastricht is het beleid van alle waterbeheerders in de stad gebundeld tot een gezamenlijk streefbeeld. Het waterplan voegt met het neerleggen van een visie op de ruimtelijke waterstructuur een belangrijk element toe aan het bestaande waterbeleid van de waterpartners. Het streefbeeld inclusief de visie op de ruimtelijke waterstructuur vormt het toetsingskader voor uit te voeren maatregelen en projecten, waarbij de watertoets een belangrijk instrument is. Het streefbeeld is vertaald naar concrete maatregelen en een aparte 'leidraad' over hoe om te gaan met water in de majeure projecten; grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen die op de middellange termijn aan de orde zijn in Maastricht. Waterplan Maastricht is een gezamenlijk plan van alle waterbeheerders in de stad: Gemeente Maastricht, Waterschap Roer en Overmaas, provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Oppervlaktewater en grondwater staan in het waterplan centraal. Riolering, afvalwaterbehandeling en watergebruik worden meegenomen voor zover er een relatie bestaat met het watersysteem van grond- en oppervlaktewater.

Het streefbeeld beschrijft de visie van de waterbeheerders op het water in Maastricht voor de middellange termijn. De beeldende beschrijvende visie is vertaald in meetbare doelstellingen, hetgeen een belangrijke basis is voor monitoring en evaluatie in de beleidscyclus. Meetbare doelstellingen zijn geformuleerd voor de thema's 'Waterkwantiteit en Veiligheid' en 'Waterkwaliteit en Ecologie'. De opdrachten die uit deze doelstellingen volgen zijn vertaald in een ruimtelijke waterstructuur voor de stad. Hierin zijn principes aangegeven over hoe met water om te gaan in de verschillende delen van de stad.

Voor *Waterkwantiteit en Veiligheid* geldt dat in normale omstandigheden het watersysteem, de functies en het grondgebruik zoveel mogelijk op elkaar zijn afgestemd. Ook voor extreme omstandigheden is het watersysteem op orde. Voor alle onderdelen van het watersysteem zijn criteria gedefinieerd waarbij het watersysteem op orde is. Voor riolering is dit bijvoorbeeld dat water op straat maximaal eens per twee jaar mag optreden. Voor regionaal oppervlaktewater geldt dat het peil maximaal eens per 100 jaar boven maaiveld mag uitkomen. Centraal staat dat het watersysteem moet aansluiten bij de natuurlijke waterkringloop en de trits vasthouden-bergen-afvoeren. Dit betekent dat schoon hemelwater van verhardingen niet met het huishoudelijk afvalwater wordt afgevoerd naar de zuiveringsinstallatie, maar wordt geïnfiltreerd of geborgen op lokaal niveau. Voor nieuwe bebouwing wordt gestreefd naar een volledig gescheiden rioolstelsel (en maximaal 20% verharding aangesloten op riolering). Voor bestaand stedelijk gebied is het doel om 20% van het bestaand verhard oppervlak op middellange termijn af te koppelen. De belangrijkste ruimterelateerde doelstellingen zijn:

- aansluiten bij de natuurlijke waterkringloop door het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering;
- zoveel mogelijk voldoen aan de watervraag van de functies;
- voor schoon oppervlaktewater is het saneren of verminderen van overstorten uit de riolering ook een belangrijk middel.

Afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering vereist een aanpassing van de ont- en afwateringsstructuur. Momenteel wordt het water immers ondergronds via buizen afgevoerd. In een waterstructuur, ingebed in de ruimtelijke structuur van de stad moet water worden vastgehouden (infiltreren), geborgen en uiteindelijk worden afgevoerd. Voor Maastricht-West, Maastricht-Oost en het Binnenstedelijk gebied zijn principes uitgewerkt voor de ruimtelijke waterstructuur. Allemaal gaan ze in beginsel uit van vasthouden-bergen-afvoeren.

Bij bouwplannen met een groter bebouwd oppervlak van 2.000 m² is de watertoets verplicht. In onderhavig bouwplan is dat niet het geval. Het uitvoeren van een watertoets is dan ook niet aan de orde.

2.5 Milieuaspecten

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

2.5.1 Bodem

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

Advies gemeente Maastricht

Het uitvoeren van een bodemonderzoek is in de voorliggende situatie niet noodzakelijk.

2.5.2 Geluid

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder, maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerlawaai en spoorweglawaai. Voor andere geluidsbronnen bestaan geen wettelijke kaders. Andere geluidsbronnen kunnen wel noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'.

De raad van de gemeente Maastricht heeft in 2011 het geluidbeleid vastgesteld: "Hogere Grenswaarden beleid gemeente Maastricht – aangepast augustus 2011". Dit beleidsdocument biedt een algemeen afwegingskader voor de gehele gemeente om geluidshinder te voorkomen en om in het stedelijk gebied en langs infrastructuur een optimale ruimtelijke ontwikkeling te behouden.

In opdracht van de gemeente Maastricht is – in het kader van de geplande wegaanpassing ter hoogte van de Terblijterweg – een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeerslawaai. De voorgenomen wijzigingen betreffen onder andere de wegverbreding van de Terblijterweg (2x2 rijstroken), de wegaanpassing van de Olympiaweg en de gewijzigde ontsluiting van het tankstation. Aan de hand van het akoestisch onderzoek wordt bepaald welke invloed de voorgenomen wijzigingen hebben op de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten binnen het reconstructiegebied. De geluidbelastingen worden getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder en aan het gestelde in het Hogere Grenswaarden beleid.

Uit de berekeningen blijkt dat de toename van de geluidbelasting vanwege de Terblijterweg en de Dr. Schaepmansstraat door de wegaanpassing minder dan 2 dB bedraagt. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor wat betreft de Terblijterweg en de Dr. Schaepmansstraat. De geluidbelasting vanwege de Olympiaweg (tussen Dr. Schaepmansstraat en de Olympiaweg) neemt bij 8 woningen wel toe met meer dan 2 dB. De betreffende woningen en de geluidbelastingen zijn gedetailleerd weergegeven in het akoestisch rapport. Gelet op de lage rijsnelheid en de nabijheid van kruispunten is het niet mogelijk om effectieve en duurzame geluidsreducerende bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen.

Omdat deze weg als een 30 km/uur-gebied wordt ingericht is de Wet geluidhinder niet van toepassing. De bepalingen van het gemeentelijk beleid zijn wel van toepassing op deze weg. Hierin is opgenomen dat: *“indien de toename van het verkeer leidt tot een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer en er tevens sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde of de laagste waarde van het gebiedsgerichte geluidniveau, zal hier eveneens moeten worden gekeken naar de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om de toename ter plaatse van bestaande woningen teniet te doen”*.

Concreet betekent dit dat voor deze 8 woningen een onderzoek naar geluidwerende voorzieningen aan de gevel wordt gedaan, waarbij dezelfde richtlijnen worden gehanteerd als bij geluidsanering. Onderzocht wordt of de gecumuleerde geluidsniveaus vanwege wegverkeer in deze woningen 43 dB of minder bedraagt. Indien dit niet het geval is, zal voor de betreffende woningen in overleg met de bewoners/eigenaars gevelgeluidmaatregelen getroffen worden, waarbij het geluidsniveau in de woning wordt teruggebracht naar 38 dB.

Het onderzoek van Cauberg-Huygen is als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Geluid in het kader van de verplaatsing van het LPG-tankstation (behoort niet tot het plangebied)

Het tankeiland dat bijgeplaatst gaat worden is bestemd voor vrachtauto's en betreft een zgn speedpomp. Er kunnen alleen vrachtauto's aan deze pomp tanken. Dit tankeiland wordt aan de zijde van de Dr. Schaepmanstraat geplaatst, dus dichterbij de woningen. In het kader van de melding Activiteitenbesluit dient onderzocht te worden welke gevolgen deze wijziging (en de overige wijzigingen) heeft voor de geluidproductie van de inrichting. In het onderzoek moet aandacht worden besteed of de werking van het tankstation in de toekomstige omvang kan voldoen aan de gestelde geluidnormen in het Activiteitenbesluit.

2.5.3 Externe veiligheid

Risicobenadering externe veiligheid

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

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

Wet- en regelgeving

De volgende wet- en regelgeving is van belang bij de verschillende aspecten van externe veiligheid:

- risicovolle bedrijven: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi);
- transport gevaarlijke stoffen: Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen 2010;
- buisleidingen: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb);
- hoogspanningskabels: 'Advies met betrekking tot hoogspanningslijnen'.

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid dient te worden bekeken of de projectlocatie in de invloedssfeer ligt van opslag en transport van gevaarlijke stoffen of van stationaire of mobiele risicobronnen. Hierbij dient te worden onderzocht:

A. Niet-stationaire bronnen:

- transport van gevaarlijke stoffen via de weg, spoor, water of buisleidingen;

B. Stationaire bronnen:

- omliggende inrichtingen;
- industrie.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., Wegaanpassing Terblijterweg te Maastricht-onderzoek externe veiligheid, rapportnummer 20130763-03, d.d.10.07.2013

In opdracht van de gemeente Maastricht is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd in het kader van de geplande wegaanpassing van de Terblijterweg te Maastricht.

Inleiding

Het project omvat de wegaanpassing van gedeelten van de Terblijterweg, Olympiaweg en Dr. Schaepmanstraat alsmede het wijzigen van de bestaande rotonde ter hoogte van de aansluiting Terblijterweg/Olympiaweg in een verkeerslicht. De Terblijterweg wordt hierbij deels uitgebreid tot een tweebaansweg en in beperkte mate is sprake van een verschuiving van de weg.

Over de Terblijterweg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats, in welk kader nader onderzocht dient te worden of de eerder omschreven wijzigingen resulteren in relevante wijzigingen met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Uit overleg met de gemeente Maastricht is omtrent de overige risicobronnen in de omgeving het volgende gebleken:

- de op de risicokaart weergegeven hogedrukgasleiding is inmiddels buiten gebruik genomen;
- ten gevolge van de gewijzigde bereikbaarheid van het LPG- tankstation zal de locatie van de LPG- afleverzuil worden omgewisseld met de huidige snellaadpomp. Hiermee komt deze verder van de bestaande bebouwing te liggen, waarmee dus sprake is van een verbetering van de veiligheidssituatie. De locatie van het vulpunt, de tank en de opstelplaats van de tankwagen blijven ongewijzigd. Gezien deze wijziging zal de milieuvergunning van het LPG- tankstation

worden aangepast, waarbij het aspect externe veiligheid zal worden beoordeeld. In deze notitie wordt hierop derhalve niet nader ingegaan.

Toetsingskader

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een circulaire voor de risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gepubliceerd (Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen) op 4 augustus 2004, laatste wijziging 31 juli 2012. Deze vervangt de vastgestelde risiconormering (Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS), Ministerie V&W, Tweede Kamer, 24611, nr.2, 15 februari 1996).

Voor de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of waterweg wordt gewerkt aan het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). In het project Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is, in voorbereiding op het Btev, beleid geformuleerd ten aanzien van ruimtelijke ordening en risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Btev zal naar verwachting eind 2013 in werking treden. Bij de laatste wijziging van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is reeds ingespeeld op het Basisnet.

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. De te beoordelen begrippen zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt het niveau $PR 10^{-6}/jr$ als grenswaarde (kwetsbare objecten) ofwel als richtwaarde (beperkt kwetsbare objecten). Voor het groepsrisico geldt dat dit aspect door het bevoegd gezag verantwoord dient te worden, indien sprake is van een toename van het groepsrisico door het besluit of, indien sprake is van een overschrijding, van de oriëntatiewaarde.

Risicobeoordeling

De Terblijterweg (N570) is door de gemeente aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen. Door de provincie Limburg is in 2010 een onderzoek uitgevoerd naar de risico's bij provinciale wegen en enkele gemeentelijke wegen in Limburg. Op basis van dit onderzoek blijkt voor de Terblijterweg (N570) het volgende:

- er is geen sprake van een 10^{-6} - contour;
- het groepsrisico bedraagt in de bestaande situatie (rekening houdend met bouwambities) lager dan 10% van de oriëntatiewaarde.

De te hanteren ongevalsfrequentie bij risicoberekeningen van wegen is conform de Handleiding Risicoberekeningen transport uitsluitend afhankelijk van het type weg: snelweg, weg binnen de bebouwde kom (maximumsnelheid 50 km/u) of weg buiten de bebouwde kom (maximumsnelheid 80 km/u). De verandering van een rotonde naar een verkeerslicht heeft hierop dus geen relevante invloed. De verwachting is verder dat het aantal transporten met gevaarlijke stoffen de komende jaren niet of nauwelijks zal wijzigen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het aanwezige plaatsgebonden risico alsmede het groepsrisico niet zullen wijzigen.

Wel is sprake van een beperkte verschuiving van de aanwezige risico's ten gevolge van de verschuiving van de weg. Aangezien geen sprake is van een $PR 10^{-6}$ - contour leidt dit echter niet tot knelpunten voor bestaande ofwel geprojecteerde bebouwing. De verplaatsing van de weg is verder dusdanig beperkt dat dit eveneens geen relevante invloed zal hebben op de hoogte van het groepsrisico.

Conclusie

Op basis van het eerdergenoemde blijkt dat het plaatsgebonden risico geen belemmeringen oplevert voor de wegaanpassing. Aangezien geen sprake is van een toename van het groepsrisico ofwel een overschrijding van de oriëntatiewaarde, is een verdere verantwoording van het groepsrisico formeel eveneens niet noodzakelijk.

Het onderzoek van Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs is als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

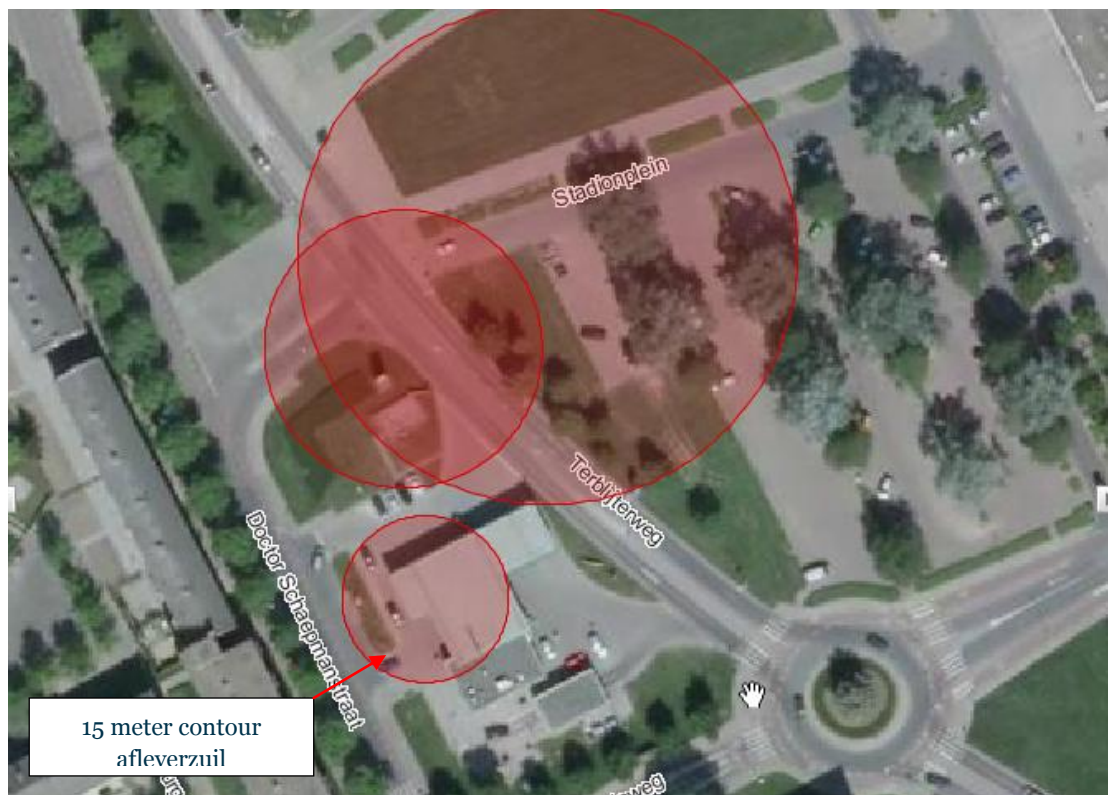
Externe veiligheid in het kader van de verplaatsing van het LPG-tankstation

Vanuit de wet- en regelgeving voor LPG tankstations gelden verschillende afstandsnormen voor de tankstations;

- Binnen 15 meter van het LPG reservoir met toebehoren, het vulpunt of het LPG afleverpunt mogen geen putten van het openbaar riool aanwezig zijn.
- Binnen 5 meter van het LPG reservoir met toebehoren of het vulpunt moet de aanwezige elektrische installatie explosie veilig zijn uitgevoerd (denk bv. aan lantaarnpalen).
- De afstand tussen het LPG afleverpunt, reservoir met toebehoren of het vulpunt en de erfafscheiding moet minimaal 5 meter zijn.

Met deze normen moet rekening gehouden worden bij het ontwerp en de uitvoering van de herinrichting van de Terblijerweg.

In de onderstaande foto is de nieuwe contour van 15 meter ingetekend vanaf de afleverzuil voor LPG. Binnen deze contour mogen dus geen putten van het openbaar riool aanwezig die niet zijn voorzien van een waterslot. Daarnaast moet de afleverzuil minstens 5 meter van de openbare weg liggen.



2.5.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een wijziging van de Wet milieubeheer (Wm) van kracht geworden. In hoofdstuk 5 is titel 2 luchtkwaliteitseisen ingevoegd (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Gelijktijdig zijn de volgende besluiten en regelingen van kracht geworden:

- Besluit 'Niet in betekende mate' (NIBM);
- Regeling 'Niet in betekende mate' (NIBM);
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007';
- Regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007'.

Deze nieuwe wet- en regelgeving omvat maatregelen om zowel de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan verontreiniging.

Besluit gevoelige bestemmingen

Conform artikel 5.16a van de 'Wet luchtkwaliteit' kunnen bij Algemene Maatregel van Bestuur nog nadere regels worden gesteld om te voorkomen dat bij een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n) projecten doorgang vinden die er toe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. Dit Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 15 januari 2009 (in werking met ingang van 16 januari 2009) beperkt de mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren in overschrijdingssituaties voor zogenaamde 'gevoelige bestemmingen'. Tot die gevoelige bestemmingen worden scholen, kinderopvang en bejaarden-, verpleeg- of verzorgingshuizen gerekend. In het besluit is aangegeven dat moet worden onderzocht of op een locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van grenswaarden, indien de locatie is gelegen:

- binnen 300 meter vanaf Rijkswegen (wegen in beheer van het Rijk);
- binnen 50 meter vanaf de rand van een provinciale weg (wegen in beheer van de provincie).

In de voorliggende situatie is sprake van de realisering van een niet-gevoelige functie. De verbreding van de weg (bestaande uit de realisering van 2x2 rijstroken, waar momenteel sprake is van 2x1 rijstroken) levert geen bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit: de kwantitatieve verkeersstroom verandert door de beoogde ontwikkeling niet. Wel draagt de realisering van het plan bij aan een betere doorstroming van het verkeer, hetgeen een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit.

Niet in betekenende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Onderhavig plan kan niet toegewezen worden aan één van de beschreven categorieën uit de regeling. Echter, wanneer de impact van onderhavig plan wordt vergeleken met de activiteiten waarvan het besluit NIBM reeds wordt geconcludeerd dat deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, dan mag worden geconcludeerd dat ook deze activiteit in niet betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

DPA Cauberg-Huygen B.V., Wegaanpassing Terblijterweg te Maastricht- onderzoek luchtkwaliteit, rapportnummer 20130763-07, d.d.23.12.2013

In opdracht van de gemeente Maastricht heeft DPA Cauberg-Huygen B.V. een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit die samenhangen met de beoogde wegaanpassingen ter hoogte van de Terblijterweg. De voorgenomen wijzigingen betreffen onder andere de wegverbreding van de Terblijterweg (2x2 rijstroken) en de wegaanpassing van de Olympiaweg.

In het voorliggende onderzoek zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit die samenhangen met de beoogde wegaanpassing onderzocht. In dit kader zijn de concentraties van de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen in kaart gebracht langs de voor de situatie ná wegaanpassing.

Voor het bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn berekeningen uitgevoerd overeenkomstig SRM1 uit de RBL 2007. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de zichtjaren 2015.

Uit de berekeningen volgt dat voor alle zichtjaren de grenswaarden voor fijn stof en NO₂ ruimschoots worden gerespecteerd op die locaties waar de gevolgen voor de luchtkwaliteit, vanwege de beoogde ontwikkeling, het grootst zijn.

Gelet op de uitkomsten van het voorliggend onderzoek vormt de Wet luchtkwaliteit (op grond van artikel 5.16 eerste lid onder a) geen belemmering voor de voorgenomen wegaanpassingen.

Het onderzoek van DPA Cauberg-Huygen B.V. is als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

2.6 Water

De watertoets is een procesinstrument dat als doel heeft te komen tot een betere inbreng van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De kern bestaat uit een set van procedure afspraken, vormvereisten en inhoudelijke aandachtspunten en wordt toegepast binnen de bestaande procedures en regelgeving. Voor initiatiefnemers van ruimtelijke plannen en besluiten, met name gemeenten en waterschappen, is het van belang om te weten dat de provincie toeziet of in ruimtelijke plannen en besluiten aan de watertoets gevolg wordt en is gegeven. De watertoets is van toepassing op bestemmingsplannen en projectafwijkingbesluiten (grotere projecten). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dient in principe de watertoets uit te voeren en de uitkomsten daarvan aan te geven in een waterparagraaf. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten onder meer veiligheid voor water, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

De gemeente Maastricht valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Roer en Overmaas. Conform het stroomschema van het Waterschap Roer en Overmaas dienen bestemmingsplannen te worden ingediend bij het watertoetsloket.

Waterbeheerplan Waterschap Roer en Overmaas 2010-2015

Het Waterbeheerplan Waterschap Roer en Overmaas 2010–2015 is het centrale beleidsplan van het Waterschap. Het bevat de beleidsvoornemens voor de periode 2010–2015. Daarnaast wordt een globale doorkijk geboden naar de verdere toekomst. In het waterbeheerplan zijn onder andere de richtlijnen opgenomen voor het omgaan met hemelwater binnen een plangebied. De volgende uitgangspunten van het Waterschap zijn van belang:

- streven naar 100% niet aankoppelen van het verhard oppervlak;
- retentievoorzieningen dienen gedimensioneerd te worden op 35 mm. neerslag in 45 minuten (herhalingstijd van T=25 jaar);
- doorkijk naar de situatie bij een herhalingstijd van T=100 jaar uitgaande van 45 mm neerslag gedurende 30 minuten. In een dergelijke situatie mogen ter plaatse van infrastructuur en bebouwing niet problemen ontstaan;
- voldoende ruimte in het plan om retentie- en infiltratievoorzieningen te realiseren;
- retentieruimte dient na 24 uur weer volledig beschikbaar te zijn, dus een gedoseerde leegloop naar oppervlaktewater is mogelijk;
- het gebruik van uitlogende materialen / chemische bestrijdingsmiddelen / strooizout alsmede het wassen van auto's op straat is binnen het plan niet toegestaan.

De genoemde uitgangspunten impliceren een regenwatersysteem met de navolgende kenmerken:

- regenwatersysteem dat gebaseerd is op infiltratie van in principe 100% van het verhard oppervlak;
- regenwatersysteem met een zuiverende werking zodat olie en andere bodemvreemde stoffen niet in de ondergrond doordringen;
- regenwaterretentievoorziening afgestemd op het plan;
- en watersysteem met een noodoverloop zodat ten tijde van neerslagextremen geen overlast ontstaat ter plaatse van bebouwingen.

Aanvullende noten:

- gedacht kan worden aan de toepassing van groene daken;
- bij het infiltreren van hemelwater verdient het voorkomen van vervuiling van de bodem aandacht. Het gebruik van uitloogbare bouwmaterialen dient daarom voorkomen te worden. Om hierin te voorzien en duurzame ontwikkelingen te stimuleren zijn de Duurzaam Bouwen richtlijnen op alle planvormingsfasen van toepassing. Zowel op het gebied van stedenbouw als op bouwplanniveau dienen de maatregelen uit de lijsten van de richtlijnen uitgevoerd te worden.

De infiltratievoorziening dient zodanig gedimensioneerd te zijn dat:

- gedurende 45 minuten 35 mm regenwater in de infiltratievoorziening geborgen kan worden;
- een 100 jaarsbui (45 mm in 30 minuten) geen wateroverlast veroorzaakt;
- de infiltratievoorziening binnen 24 uur geledigd is;
- de infiltratievoorziening voorzien wordt van een noodoverlaat.

Onderhavig plan behelst de verbreding van een reeds bestaande weg. Deze verbreding wordt verwezenlijkt door het realiseren van 2x2 rijstroken, waar momenteel 2x1 rijstroken gesitueerd zijn. De projectlocatie is circa 5.386 m² groot. Deze gronden zijn echter grotendeels reeds verhard. Er vindt daarmee geen toename van het verhard oppervlak plaats. Het uitvoeren van een watertoets kan derhalve achterwege blijven.

2.7 Archeologie

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

Het plan behelst de verbreding van een reeds bestaande weg. Gezien de aanwezigheid van deze weg is de bodem ter plaatse reeds verstoord. Derhalve kan worden aangenomen dat zich geen archeologisch waardevolle elementen in de bodem bevinden. Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is derhalve niet aan de orde.

2.8 Flora en Fauna

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

Projectlocatie

De bermen die in het plangebied aanwezig zijn worden thans ecologisch beheerd. Er komen echter geen beschermde planten en diersoorten voor. Derhalve is het uitvoeren van een ecologisch onderzoek weinig zinvol.

2.9 Overige milieuaspecten

Geurhinder

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

Lichthinder

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

Trillingshinder

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

2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving

De verbreding en gedeeltelijke herstructurering van de Terblijerweg heeft een gunstig effect op de omgeving. De verbreding zorgt voor een betere doorstroom van het verkeer ter plaatse. De verbreding is noodzakelijk in verband met de toename van het autoverkeer op de Terblijerweg en de toename van functies in het Geusselpark (onder andere door het Geusselbad en het UWC Maastricht). Deze nieuwe functies leiden tot een toename van het verkeer op de Terblijerweg. Daarnaast is de Terblijerweg een calamiteitenroute tijdens en na de werkzaamheden ten behoeve van de ondertunneling van de autosnelweg A2. Met de verbreding van de Terblijerweg zal ook de verkeerskundige situatie in de aansluitende Dr. Schaepmanstraat en de Olympiaweg gedeeltelijk wijzigen. De ontwikkeling zorgt ook hier voor een betere doorstroom van het verkeer en een betere bereikbaarheid van Maastricht. Voor de groeninrichting van het gebied zal een groenplan worden opgesteld.

Resumerend kan worden aangegeven dat de beoogde ontwikkeling positieve ruimtelijke effecten oplevert voor de omgeving en derhalve aanvaardbaar wordt geacht.

2.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure

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

2.12 Economische uitvoerbaarheid

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

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

3 Motivering

De gemeente Maastricht heeft een inrichtingsplan vervaardigd ten behoeve van de verbreding van de Terblijerweg tussen het Stadionplein (ter hoogte van de parkeerplaats bij stadion De Geusselt). De noodzaak van deze verbreding is gelegen in de autonome groei van het autoverkeer op de Terblijerweg en in de toename van functies in het Geusselpark (onder meer Geusseltbad en UWC Maastricht). Deze nieuwe functies zorgen afzonderlijk voor een extra toename van het autoverkeer op de Terblijerweg. De Terblijerweg is daarnaast een calamiteitenroute tijdens en na de werkzaamheden ten behoeve van de ondertunneling van de A2. Met deze verbreding zal ook de verkeerskundige situatie in de aansluitende Dr. Schaepmanstraat en Olympiaweg gedeeltelijk wijzigen. In 2006 is in het kader van het Masterplan Geusselt reeds besloten de weg te verbreden. De verbreding zal, vanwege tijdgebonden subsidiemogelijkheden, eind 2014 gerealiseerd moeten zijn.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met de regels behorende bij de vigerende bestemmingsplannen 'Geusselt' en 'Scharn-Noord' (inclusief herziening 2001). Daarnaast is het plan in strijd met het nieuwe, d.d. 18.06.2013 vastgestelde conserverende bestemmingsplan 'Maastricht Noordoost'. Omdat tegen dit plan een voorlopige voorziening is aangevraagd en het plan derhalve nog niet de status van 'onherroepelijk' heeft gekregen, wordt dit plan in het kader van het onderhavige plan nog niet als vigerend beschouwd.

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maastricht is bereid de strijdigheid met deze bestemmingsplannen weg te nemen, waarbij gekozen is voor een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a., sub 3° Wabo als te voeren ruimtelijke procedure. Als onderdeel van de genoemde procedure ten behoeve van de omgevingsvergunning dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afweging ten behoeve van de realisering van het plan dienen te zijn verwoord. Het voorliggende plan voorziet in deze vereisten. De ten behoeve van deze omgevingsvergunning te volgen procedure is geregeld in paragraaf 3.3 Wabo.

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

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

Resumerend kan worden geconcludeerd dat de realisering van de verbreding van de Terblijerweg in planologisch en ruimtelijk-stedenbouwkundig opzicht aanvaardbaar is.

Bijlage 1 Verbeelding