

vandewall
planologisch advies

Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. een omgevingsvergunning ex art 2.1c Wabo

Realisatie P+R Maastricht Noord

Gemeente Maastricht

- vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht
d.d. 15 augustus 2012

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
2 Ruimtelijke onderbouwing	6
2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie	6
2.2 Het bouwplan	9
2.3 Beleidskader	14
2.3.1 Rijksbeleid	14
2.3.2 Provinciaal beleid	19
2.3.3 Gemeentelijk beleid	22
<i>Vigerende bestemmingsplannen</i>	26
2.4 Milieuaspecten	29
2.4.1 Bodem	29
2.4.2 Geluid	30
2.4.3 Externe veiligheid	31
2.4.4 Luchtkwaliteit	32
2.5 Water	33
2.6 Overige milieuaspecten	36
2.7 Archeologie	37
2.8 Ecologie	38
2.9 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving	42
2.10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
2.11 Economische uitvoerbaarheid	44
3 Motivering	45
Bijlage 1 Reacties wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	46
Bijlage 2 Verbeelding	47

Separate bijlagen:

1. Activiteitenplan project Voorstadhalte en P&R-Terrein Maastricht Noord te Maastricht, Econsultancy bv, MST.GEM.ECO3, 11013064, 22 juli 2011;
2. Aanvullend ecologisch onderzoek, voorstadhalte en P&R-terrein Maastricht Noord, Econsultancy bv, MAA.PRL.ECO, 09013030, 8 januari 2010;
3. Actualiserend verkennend asbest- en bodemonderzoek en nader bodemonderzoek Limmelderweg (ong.), CSO Adviesbureau, 10B252.R001.JW.GL, 08.02.2011;
4. Compensatieplan treinstation Maastricht Noord, Buurtpark Nazareth, gemeente Maastricht, 7 juli 2011;
5. Een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van proefsleuven te Maastricht, P+R Maastricht Noord, 'Sporen aan beide zijden van het spoor', ADC ArcheoProjecten, rapport 2834, juli 2011;
6. Effectenonderzoek EHS project voorstadhalte en P&R-terrein Maastricht Noord te Maastricht, Econsultancy bv, MST.GEM.ECO4, 10123804, 15 juni 2011;
7. Memo akoestische gevolgen verkeersaantrekkende werking P+R Maastricht Noord, gemeente Maastricht, 01.02.2011;
8. Nader onderzoek asbest, locatie Limmelderweg e.o. te Maastricht, CSO Adviesbureau, 10B252.R002.RS.GL, 26.01.2011;
9. Overeenkomst herbegrenzing EHS;
10. Quicksan Flora en Fauna Hoekerweg (ong.) Gemeente Maastricht, Econsultancy bv, MAA.PRL.ECO, 08031174, 16.05.2008;
11. Risicoberekening verlegde gastransportleiding Maastricht Perron Noord, Z-500-01-KR-016, Limmelderweg, KEMA, 66910157-GCS 11-51675, 21.01.2011;
12. Selectiebesluit archeologisch onderzoek P&R Maastricht, 2011.40654, gemeente Maastricht, augustus 2011;
13. Verklaring van geen bedenkingen, Dienst Regelingen Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, FF/75C/2011/0301.vvjb.js, juli 2012;
14. Werkprotocol Project Voorstadhalte en P&R-terrein Maastricht Noord te Maastricht, Econsultancy bv, MST.GEM.ECO5, 11063426, 28 juli 2011.

1 Inleiding

De gemeente Maastricht heeft zich, middels vaststelling van de beleidsbrief 'Op weg naar een duurzame bereikbaarheid' uit 2006, tot doel gesteld de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad te waarborgen. Om deze doelstelling te bereiken worden drie uit te werken sporen onderscheiden: het ontwikkelen van robuuste structuren, het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoerwijzen en het inzetten van parkeren als sturingsinstrument.

Een van de maatregelen binnen de uitwerking van de sporen betreft het realiseren van een treinstation en een Park+Ride-voorziening (P+R) in de Beatrixhaven. Het treinstation vormt onderdeel van de lightrailverbinding tussen Maastricht en Heerlen. De Park+Ride-voorziening is gelegen aan de Limmelderweg en wordt gerealiseerd in het verlengde van de nieuwe ontsluitingsweg welke de A79 en A2 met de Beatrixhaven zal verbinden. De aanleg van deze nieuwe ontsluitingsweg vormt onderdeel van het A2- project. Onder het nieuwe treinstation en daarmee onder de spoorlijn Maastricht – Sittard/Heerlen zal een reizigerstunnel worden gerealiseerd voor fietsers en voetgangers. Tevens zal ter plekke worden voorzien in de recreatief-groene-langzaamverkeersroutes.

Onderhavig plan regelt concreet de realisatie van de volgende voorzieningen:

- een Park+Ride-voorziening bestaande uit plusminus 400 parkeerplaatsen aan de Limmelderweg;
- de realisatie van een reizigerstunnel onder het nieuwe treinstation Maastricht – Noord met fietspad en toegang tot de perrons;
- realisatie van een voorplein inclusief hellingbaan, fietsenstalling met kluizen en een gebouw ten behoeve van de technische installaties ten oosten van het spoor;
- de realisatie van een recreatief groene langzaamverkeersroute (fiets- en voetpad) tussen de Meerssenerweg en de reizigerstunnel alsmede een voetpad tussen de Mariënwaard en het treinstation. Ten westen van het spoor zullen deze verkeersroutes worden doorgezet (planologische verankering in het bestemmingsplan A2 Mariënwaard) om uiteindelijk binnen de begrenzing van onderhavig projectgebied te eindigen in het zuidwestelijk gedeelte van de Park+Ride-voorziening.

Een belemmering voor de realisatie van genoemde voorzieningen vormt het vigerende bestemmingsplan. Het plangebied heeft hierbinnen de bestemming 'Landelijke bebouwing II' en 'Spoorwegdoeleinden'. De bij deze bestemmingen behorende regels staan de realisatie van de geplande voorzieningen niet toe. Het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht heeft aangegeven medewerking te willen verlenen aan dit plan en is bereid de strijdigheid met het bestemmingsplan weg te nemen middels toepassing van een procedure ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo (omgevingsvergunning). De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is dan ook primair opgesteld om de realisatie van de voorzieningen mogelijk te maken middels het verlenen van een omgevingsvergunning.

De realisatie van het treinstation (met lift, trappartijen en perrons) is mogelijk binnen de vigerende bestemmingsplanregeling en valt derhalve buiten de reikwijdte van onderhavige ruimtelijke onderbouwing. Dit geldt ook voor de ten westen van het spoor te realiseren voorplein, hellingbaan, fietsenstalling en fietspad. Het oostelijk voorplein inclusief hellingbaan, fietsenstalling en techniekgebouw daarentegen zijn niet realiseerbaar binnen de vigerende bestemmingsplanregeling en vormen derhalve onderdeel van deze ruimtelijke onderbouwing.

In de directe omgeving van het plangebied vinden (op termijn) nog meer ruimtelijke ontwikkelingen plaats, waaronder de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg vanaf de A2 en A79 naar de Beatrixhaven. Ook deze ontwikkelingen vallen buiten de reikwijdte van onderhavige ruimtelijke onderbouwing en vormen onderdeel van het bestemmingsplan 'A2 Mariënwaard' dan wel het Tracébesluit 'A2-passage Maastricht'.

Als onderdeel van de procedure ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo 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 rapport voorziet in dit vereiste. De voor deze omgevingsvergunning te volgen procedure is opgenomen in paragraaf 3.3 Wabo.

In bijlage 2 van deze ruimtelijke onderbouwing is een verbeelding opgenomen (NL.IMRO 0935.pbPenRMaastrichtNo-vgo1) van de locatie van de omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo.

Documenten bij deze ruimtelijke onderbouwing

Naast de voorliggende ruimtelijke onderbouwing behoren de volgende documenten bij de omgevingsvergunning voor deze locatie:

- een verbeelding (een eenvoudige verbeelding met de begrenzing van projectlocatie en een koppeling naar de ruimtelijke onderbouwing met bijlagen); de analoge versie van deze verbeelding is opgenomen in bijlage 2 van deze ruimtelijke onderbouwing;

Leeswijzer

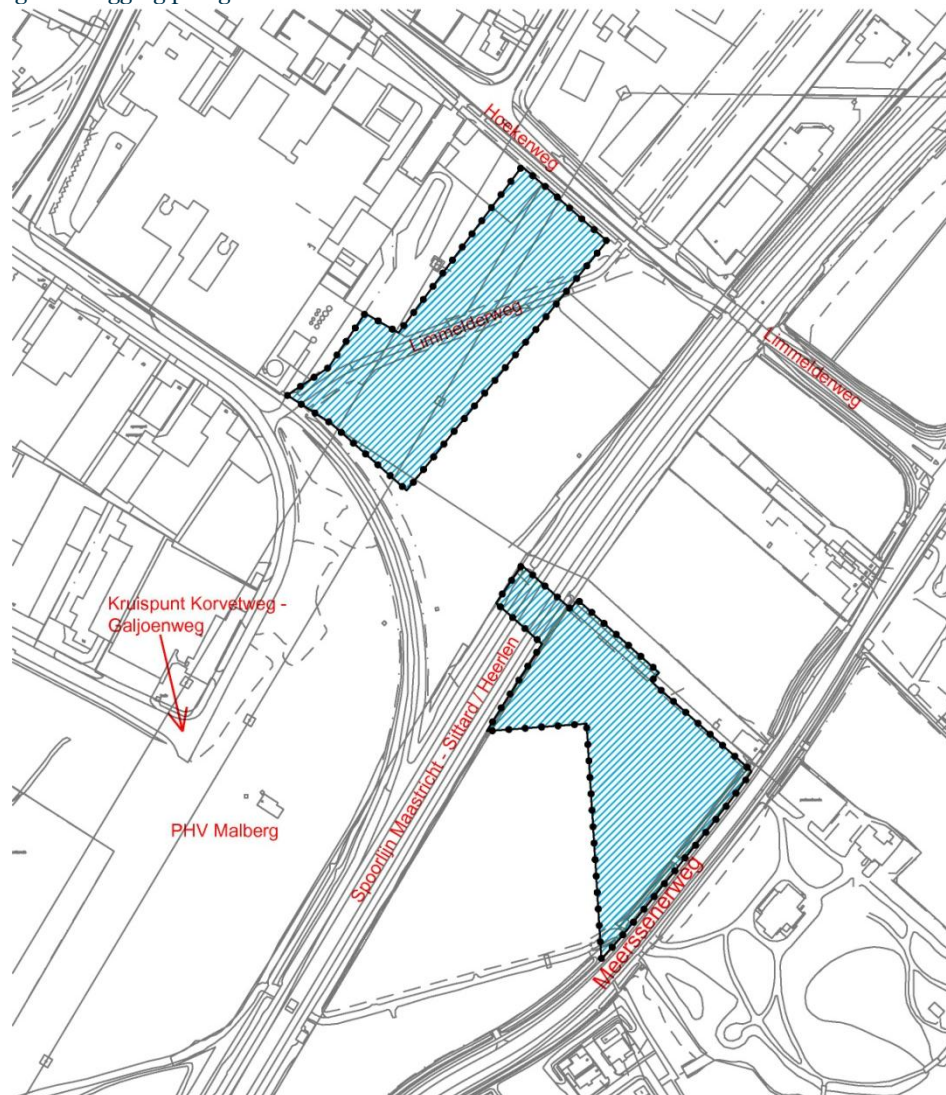
Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 vormt de feitelijke ruimtelijke onderbouwing. In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 2.1 de projectlocatie aangeduid en wordt in paragraaf 2.2 het bouwplan besproken. Paragraaf 2.3 behandelt de relevante ruimtelijke beleidskaders van de verschillende overheidslagen. Vervolgens wordt in paragraaf 2.4 aandacht besteed aan de milieuhygiënische aspecten dit in het kader van deze planvorming van belang zijn. De aspecten water, overig, archeologie en ecologie komen in respectievelijk paragraaf 2.5, 2.6, 2.7 en 2.8 aan bod. Paragraaf 2.9 geeft de ruimtelijke effecten van de ontwikkeling op de omgeving aan en in paragraaf 2.10 wordt de voor deze omgevingsvergunning noodzakelijke procedure aangegeven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de economische uitvoerbaarheid in paragraaf 2.11. 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 is gelegen in het zuid-oostelijk gedeelte van bedrijventerrein Beatrixhaven en ligt grotendeels ingeklemd tussen de spoorlijn Maastricht-Sittard/Heerlen, de Limmelderweg en de Galjoenweg. Het projectgebied vormt onderdeel van de overgangszone tussen bedrijventerrein Beatrixhaven en de ten noorden en oosten daarvan gelegen Landgoederenzone in het noorden van de gemeente Maastricht.

Figuur 1: ligging plangebied



De projectlocatie wordt aan de noordzijde begrensd door de Hoekerweg/Limmelderweg en aan de oostzijde door de Meerssenerweg/Mariënwaard. De zuidzijde van de locatie wordt begrensd door het terrein van de Politiehondenvereniging Malberg aan de Korvetweg en aan de westzijde door de Galjoenweg en de opstallen/terreinen behorende bij de Mora-fabriek.

De onderstaande foto's bieden een overzicht van de projectlocatie en de directe omgeving daarvan:



Meerssenerweg ter hoogte van Villa Kanjel met aan de linkerzijde de aanzet voor de nieuwe recreatief-groene-langzaamverkeersroute.

Zicht op spoorlijn Maastricht – Sittard/Heerlen met in de achtergrond de locatie van het nieuwe treinstation Maastricht - Noord



Westelijke begrenzing van het plangebied met een doorzicht op Villa Kanjel aan de Meerssenerweg vanaf de Korvetweg

Noordelijke begrenzing van het plangebied met zicht op de oost-rand van bedrijventerrein Beatrixhaven gezien vanaf de Limmelderweg



Het plangebied vormt een overgangsgebied tussen bedrijventerrein Beatrixhaven en de Landgoederenzone van de gemeente Maastricht.

Bedrijventerrein Beatrixhaven is gelegen in het noorden van de gemeente Maastricht en is één van de grotere bedrijventerreinen in Zuid-Limburg met een oppervlakte van plusminus 200 hectare. Het bedrijventerrein biedt plaats aan allerlei vormen van bedrijvigheid tot en met de 'zware' milieucategorie 5-bedrijvigheid. Het bedrijventerrein is gelegen nabij de A2 en is via de autosnelweg-afslag Meerssen bereikbaar. Vanaf hier moet het bestemmingsverkeer zijn weg volgen via het onderliggend gemeentelijk wegennet. Daarnaast nadert een deel van het bestemmingsverkeer de Beatrixhaven aan de zuidzijde via de Willem Alexanderweg en Borgharenweg. Het ontbreken van een rechtstreekse ontsluitingsweg vanaf de A2 naar bedrijventerrein Beatrixhaven leidt tot een zware belasting van dit onderliggende wegennet. Dit geldt ook voor de in het plangebied gelegen Meersseneweg, Limmelderweg, Galjoenweg en Korvetweg.

De Landgoederenzone vormt een essentiële schakel in een groter netwerk van waardevolle gebieden, ondanks dat het gebied wordt doorsneden door meerdere (bovenstedelijke) infrastructurale voorzieningen (Julianakanaal, spoorbaan, snelwegen). Om toekomstwaarde te behouden dient zich in het gebied een duurzame ruimtelijke structuur te ontwikkelen. Deze structuur wordt gevormd door een ecologisch netwerk, het watersysteem, de verbindingen tussen de verschillende in het gebied voorkomende functies en de landgoedcomplexen. De Landgoederenzone wordt grofweg begrensd door het Julianakanaal in het noorden, de gemeentegrens aan de oostzijde, de autosnelweg A79, de Kasteel Neubourgweg, de spoorlijn (tot aan grens bedrijventerrein Beatrixhaven), de Fregatweg en de Klipperweg.

Het meest belangrijke kenmerk van de Landgoederenzone is uiteraard de aanwezigheid van de landgoederen zelf, maar daarnaast kan het gebied ook worden gekenschetst als:

- de groene bufferzone tussen Maastricht en Meerssen;
- de ecologische koppeling tussen het Geuldal en de Grensmaas;
- een gebied met belangrijke cultuurhistorische waarden;
- een landschappelijk/ecologische eenheid met de Geusselt en de Groene Wig;
- uitloopegebied met recreatieve betekenis voor de woongebieden Nazareth en Limmel.

Het plangebied bestaat in de huidige situatie hoofdzakelijk uit agrarisch gebruikte en braakliggende graslanden voorzien van enkele bosschages. Het plangebied wordt voorts doorkruist door meerdere hoogspanningsleidingen. Binnen het plangebied bevindt zich ook de vertakking van de spoorlijn Maastricht – Sittard naar het bedrijventerrein Beatrixhaven.

2.2 Het bouwplan

Park & Ride – voorziening

In de huidige situatie kent de Limmelderweg twee tracés, te weten de verbindingsweg tussen de Hoekerweg en de Mariënwaard en de verbindingsweg tussen de Hoekerweg en de Galjoenweg. Laatst genoemd tracé dient nu als fietsverbinding. In de toekomstige situatie zal de Limmelderweg als verbindingsweg tussen de Hoekerweg en de Galjoenweg komen te vervallen. Hiervoor in de plaats wordt, direct aansluitend aan het bedrijfsperceel van de Mora, een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd: de Kraakweg.

Het gebied ten westen van de verlengde Beukenlaan zal ruimte bieden aan de te realiseren Park & Ride-voorziening met een capaciteit voor 400 parkeerplaatsen. Deze 400 parkeerplaatsen worden gezien als een eerste fase. Mocht in de toekomst blijken dat deze 400 parkeerplaatsen ontoereikend zijn dan zijn ten oosten en ten zuiden mogelijkheden tot uitbreiding van de voorzieningen tot in totaal 1.000 parkeerplaatsen. Deze ruimtelijke onderbouwing beperkt zich tot de realisatie van genoemde 400 parkeerplaatsen.

Het stuk Limmelderweg dat nu dient als fietsverbinding tussen de Hoekerweg en de Galjoenweg zal worden vervangen door het fiets- en wandelpad in het verlengde van de Beukenlaan.

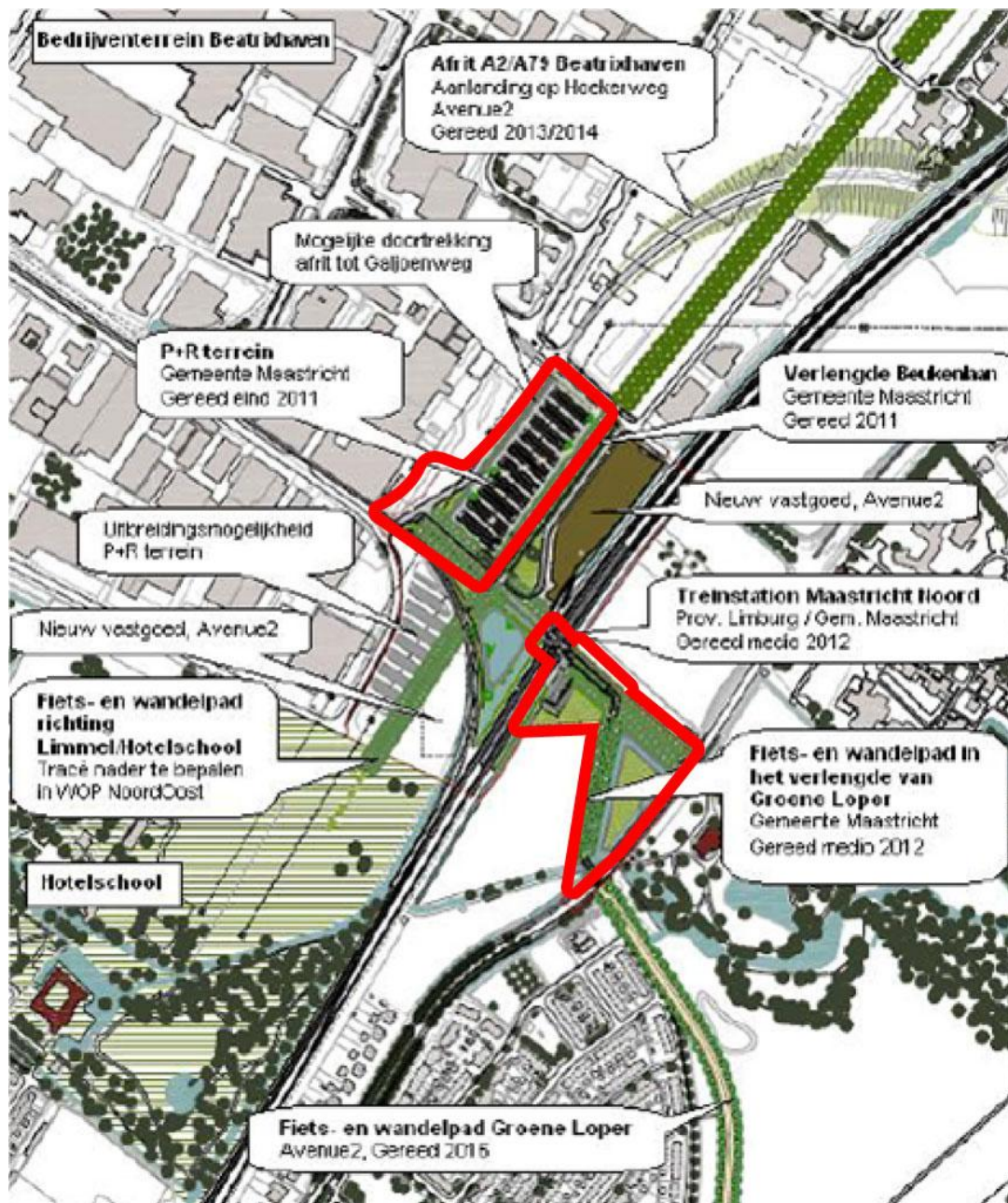


Locatie van de Park & Ride-voorziening Beatrixhaven gezien vanaf het kruispunt Hoekerweg / Limmelderweg

De P&R-voorziening biedt door de directe relatie met het in het plangebied te realiseren treinstation Maastricht – Noord (ten behoeve van de lightrailverbinding Maastricht – Heerlen) uitstekende overstapmogelijkheden van auto naar openbaar verkeer. Op het P+R-terrein zal daarom eveneens een halte worden gerealiseerd voor pendelbussen.

In het oosten zal deze parkeervoorziening worden begrensd door een eveneens nieuw te realiseren langzaamverkeersroute welke een voortzetting zal vormen van de buiten het projectgebied gelegen Beukenlaan.

Onderstaande afbeelding toont een ontwerp van het mogelijke toekomstige eindbeeld van het gebied in samenhang met andere ruimtelijke ontwikkeling nabij het plangebied (de begrenzing van onderhavig plan is binnen de rode lijnen weergegeven). In het gebied tussen de beide plangebiedsonderdelen is een rioolwatertransportleiding gelegen. De bescherming van deze transportleiding inclusief beschermingszone is geregeld via het bestemmingsplan A2/Mariënwaard en valt buiten de directe reikwijdte van deze onderbouwing.



Reizigerstunnel, oostelijk voorplein en hellingbaan

Onder het nieuw aan te leggen treinstation Maastricht – Noord zal een reizigerstunnel worden gerealiseerd. Deze tunnel is bedoeld voor treinreizigers, maar dient ook voor doorgaande fietsers en voetgangers. Onderdeel van de reizigerstunnel is tevens een trap en een lift waarmee het middenperron ook voor minder-validen goed bereikbaar wordt. Het zijperron is voor minder-validen bereikbaar via een hellingbaan. Zowel aan de west- als oostzijde van het spoor zullen verschillende

fietsstallingen en –kluizen worden geplaatst. Het profiel van de tunnel is afgestemd met het ontwerp van het plan De Groene Loper. Hierdoor ontstaat voor fietsers en voetgangers een doorgaande recreatief-groene langzaamverkeersroute.

Navolgende afbeelding toont de reizigerstunnel en het nieuwe treinstation inclusief hellingbanen, fietsenstallingen en aanverwante voorzieningen.



Recreatief – groene langzaamverkeersroutes, fietsenstalling en technisch gebouw

De Beukenlaan, welke een verbinding vormt tussen Kasteel Groot Vaeshartelt en de Limmelderweg zal (buiten het plangebied) in zuidelijke richting worden doorgetrokken richting de locatie van de Hogere Hotelschool en de daarbij gelegen kastelen Bethlehem en Jeruzalem. Dit fiets- en wandelpad mag worden gezien als een vervanging van het stuk Limmelderweg dat thans dienst doet als fietsverbinding tussen de Hoekerweg en de Galjoenweg. Uiteindelijke doel is een verbinding maken met de Jeruzalemweg. Hiermee wordt de Beukenlaan als groen landschappelijk element versterkt en aangesloten op de Groene Loper. Via deze Groene Loper wordt de Landgoederenzone met de stad verbonden. In de Landgoederenzone is deze Groene Loper enkel toegankelijk voor langzaam verkeer. Bij de inrichting van de Groene Loper in de Landgoederenzone moet gedacht worden aan een halfverhard pad, geflankeerd door eiken en beuken in het gras. Een exacte invulling van de te gebruiken materialen moet echter nog vorm krijgen.

Middels het doortrekken van de Beukenlaan krijgt deze route een duidelijke functie in het netwerk van recreatieve-langzaam-verkeersroutes. De doortrekking van de Beukenlaan zal onderdeel uitmaken van andere ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan 'A2 Mariënwaard'.

In het plangebied zal een nieuwe langzaamverkeersroute in de vorm van een fiets- en voetpad worden gerealiseerd als aanvulling op het plan De Groene Loper. Dit betreft de nieuwe verbinding tussen de Meerssenerweg en het treinstation. De route zal via de reizigerstunnel onder het treinstation verlopen richting de P&R-voorziening en mag worden gezien als de ontbrekende schakel in de Groene Loper (komende vanuit het Geusseltpark en via de over de A2 te realiseren fietsbrug richting Meerssenerweg) om de (door te trekken) Beukenlaan adequaat te ontsluiten. Het plan van De Groene Loper eindigt namelijk bij de Meerssenerweg net ten noorden van de bebouwde kom van Nazareth. In het plangebied zal tevens nog een extra voetpad worden aangelegd voor een directe verbinding tussen de Mariënwaard en het treinstation.

Het fiets- en voetpad zal in zuidelijke richting, vanaf de zuidelijke knik in de toekomstige hellingbaan van de treinalhalte, richting de Kanjelbeek lopen. Via een brug over de Kanjelbeek zal deze worden vervolgd naar de Meerssenerweg. Ter hoogte van de onderkluizing van de Kanjel zal een fietsoversteekvoorziening worden gerealiseerd waarmee wordt voorzien in een veilige aansluiting tussen de bestaande langzaamverkeersroute, komende vanuit de richting van het Geusseltpark/A2, en de nieuw te realiseren langzaamverkeersroute. Verlichting zal worden aangelegd naast het fiets- en voetpad. De verlichting zal geen uitstraling hebben naar de bosschages. De fiets- en voetgangerverbinding zal worden begeleid door een bomenlaan. Langs de gehele westzijde zal tevens een bomenlaan worden aangeplant.

Het extra voetpad, dat de Mariënwaard verbindt met het treinstation, zal worden gerealiseerd via het kortste route-principe. Hierbij zal het voetpad, zoals op de navolgende afbeelding weergegeven, evenwijdig aan het perceel Mariënwaard 44 worden gerealiseerd.



De navolgende afbeelding toont een dwarsdoorsnede van de opbouw van de langzaamverkeersroute met beplantingsvoorstel nabij de tunnelbak.



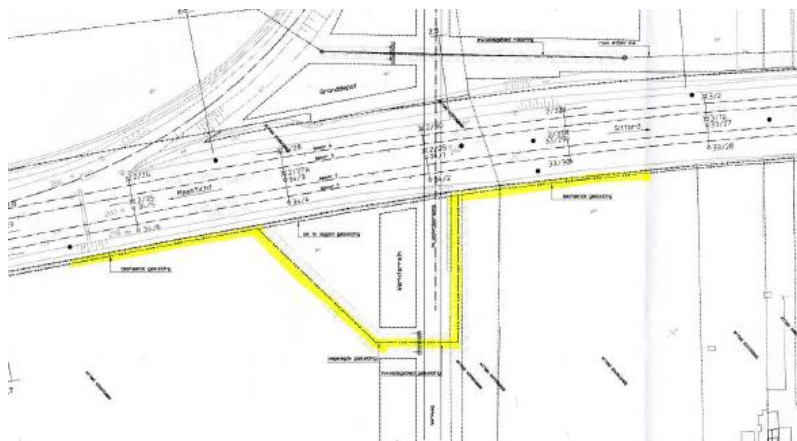
Ter hoogte van de aansluiting van de langzaamverkeersroute op de hellingbaan van het perron zullen parallel aan de verkeersroute fietsenstallingen en fietskluizen worden gerealiseerd. Ter plekke zal eveneens in de realisatie van een gebouw ten behoeve van de technische installaties worden voorzien. Onderstaande afbeelding toont deze fietsenstallingen naast de fietsverbinding met een doorzicht op de reizigerstunnel alsmede het perron.



Verleggen aardgastransportleiding

De parallel met het spoor lopende aardgastransportleiding is omwille van de realisatie van de tunnelbak, het perron, de keerwanden en de hellingbanen verlegd. Het betreft hier de 40 bar hogedruk transportleiding Z-500-01-KR-015 met een diameter van 212 mm welke eigendom is van de Gasunie.

Ter hoogte van de tunnelbak is de gasleiding circa 60 meter in zuidelijke richting omgelegd om vervolgens naar het westen af te buigen alwaar de nieuw te realiseren recreatieve langzaamverkeersroute wordt gepasseerd. Uiteindelijk vervolgt de gasleiding in noord-westelijke richting zijn weg vervolgen weer aan te sluiten op het oorspronkelijk tracé van de route parallel lopend met het spoor. Op de navolgende afbeelding is het tracé van de omgelegde gasleiding in het geel weergegeven.



2.3 Beleidskader

2.3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. In de nota is het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2030 vastgelegd. De beleidsvoornemens worden in hoofdlijnen aangegeven, met een belangrijke rol voor de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS). De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie, bevordering van de leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land, waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkoming van rampen). `Ruimte voor ontwikkeling` is niet alleen de titel van de Nota Ruimte, maar is ook het uitgangspunt van het ruimtelijk beleid: het Rijk geeft meer ruimte aan medeoverheden, maatschappelijk organisaties, marktpartijen en burgers. `Decentraal wat kan, centraal wat moet` is het motto van het kabinet. Het Rijk daarentegen focust zich meer dan voorheen op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn.

De kern van het beleid ligt in het toepassen van efficiënte manieren om met de ruimte om te gaan. Uitgangspunt van beleid is dat de ruimtebehoefte zoveel mogelijk wordt geacommodeerd en dat er gezocht wordt naar mogelijkheden om tegelijkertijd ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. De belangrijkste instrumenten van de nota hebben betrekking op contouren, landschappen, stedelijke netwerken en water. Het beleid in de nota is verder gericht op een bundeling van de verstedelijking in stedelijke netwerken. Het gebied Maastricht - Heerlen (met een internationale afstemming op Aken, Luik, Gent en Hasselt) is aangewezen als één van de zes nationale stedelijke netwerken.

Het voorliggende bestemmingsplan ligt binnen dit netwerk. Stedelijke netwerken zijn sterk verstedelijkte zones bestaande uit een aantal goed met elkaar verbonden compacte grotere en kleinere steden, van elkaar gescheiden door buitengebied. Het percentage van de woningen en de werkgelegenheid dat in de stedelijke netwerken is ondergebracht, zal tenminste gelijk moeten blijven en zo mogelijk moeten toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Het voorliggende plan voorziet in een efficiënt ruimtegebruik binnen een bestaand stedelijk netwerk zonder concessies te doen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit. Het plan levert daarnaast een bijdrage aan het bevorderen van de leefbaarheid en economische vitaliteit in de stad door de bereikbaarheid van Maastricht te verbeteren. De ontwikkeling past dan ook binnen de uitgangspunten van de Nota Ruimte.

Spelregels voor ruimtelijke ontwikkelingen in de Ecologische hoofdstructuur (EHS) (Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en Herbegrenzing EHS)

Het doel van de 'Spelregels EHS' is om enerzijds een ontwikkelingsgerichte omgang met de EHS mogelijk te maken en anderzijds te komen tot een betere ruimtelijke bescherming van de EHS. Om de natuur in Nederland weer tot een goed functionerend netwerk te maken wordt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangelegd, als netwerk van bestaande en nieuwe natuur. De Ecologische hoofdstructuur omvat bestaande bos- en natuurgebieden, te ontwikkelen nieuwe natuur- en beheersgebieden, ecologisch water en beken met een specifieke ecologische functie. De EHS maakt onderdeel uit van de Ruimtelijke hoofdstructuur volgens uit de Nota Ruimte.

In de EHS geldt conform de Nota Ruimte het 'nee, tenzij'-principe. Dit houdt in dat ruimtelijke ingrepen niet zijn toegestaan, tenzij er geen alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang. De effecten van een ingreep zullen in dat geval wel gecompenseerd moeten worden.

De Nota Ruimte bevat daarnaast twee instrumenten om tot meer maatwerk en een ontwikkelingsgerichte aanpak in de EHS mogelijk te maken: de EHS-saldobenadering en het herbegrenzen van de EHS. Het doel van deze instrumenten is om binnen een duidelijk kader ruimtelijke ontwikkelingen in de EHS mogelijk te maken mits deze leiden tot een netto-winst voor de EHS.

‘Nee, tenzij’-regime en compensatiebeginsel

Het ruimtelijk beleid voor de EHS is gericht op behoud en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden. Indien een voorgenomen ingreep de ‘nee, tenzij’-afweging met positief gevolg doorloopt kan de ingreep plaatsvinden, mits de eventuele nadelige gevolgen worden gemitigeerd en resterende schade worden gecompenseerd.

Ruimtelijke ingrepen in de EHS met significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied zijn in beginsel niet toegestaan. Zo’n project kan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven mogelijk zijn en er sprake is van groot openbaar belang. Een initiatiefnemer moet in dat geval de negatieve effecten mitigeren (beperken van de negatieve effecten door aanvullende maatregelen te treffen) en overblijvende negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd.

Indien compensatie aan de orde is worden hieraan onder andere de volgende voorwaarden gesteld:

- geen nettoverlies aan waarden, voor wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang;
- compensatie aansluitend of nabij het gebied;
- indien zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden redelijkerwijs onmogelijk is, wordt financiële compensatie geboden.

Om te bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast dient de ingreep afgezet te worden tegen de in het (Gebiedsplan) Provinciaal Natuurbeheerplan beschreven EHS- natuurdoelen en -kwaliteiten voor het betreffende gebied.

Herbegrenzen EHS

Een herbegrenzing van de EHS kan om ecologische en niet-ecologische redenen aan de orde zijn. Indien een ingreep niet voldoet aan de voorwaarden van het ‘nee, tenzij’-regime kan een herbegrenzing om andere dan ecologische redenen aan de orde zijn. Een herbegrenzing om andere dan ecologische redenen is van toepassing indien provincies met behoud van de oorspronkelijke kwantitatieve en kwalitatieve ambitie de begrenzing van de EHS om andere dan ecologische redenen wensen aan te passen om een (kleinschalige) ruimtelijke ingreep mogelijk te maken. Hiervoor gelden wel strikte voorwaarden. Zo moet de herbegrenzing leiden tot een versterking van de EHS in het betreffende gebied.

Kleinschalig herbegrenzen van de EHS om andere dan ecologische redenen dient in elk geval aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- er vindt door de ingreep slechts een beperkte aantasting plaats van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS en van de samenhang van de EHS;
- het initiatief moet uiteindelijk leiden tot een kwalitatieve en/of kwantitatieve versterking van de EHS;
- ter plekke moeten zodanige maatregelen worden genomen dat er sprake is van een goede landschappelijke en natuurlijke inpassing.

EHS-saldobenadering

In die gevallen waarbij de EHS-saldobenadering van toepassing is hoeft het ‘nee, tenzij’-afwegingskader niet te worden doorlopen en is er ook geen sprake van compensatie. Bij de EHS-saldobenadering worden projecten of handelingen niet afzonderlijk, maar in combinatie beoordeeld. De projecten of handelingen moeten dan wel mede tot doel hebben de kwaliteit en/of de kwantiteit van de EHS op gebiedsniveau per saldo te verbeteren. Een en ander dient te worden vastgelegd in een gebiedsvisie.

Voor een beoordeling van effecten van een ingreep op de EHS zijn de volgende aandachtspunten ten aanzien van de natuurkwaliteit van belang:

- zowel de actuele als het vastgelegde natuurdoel zijn relevant;
- natuurwaarden worden in de EHS primair afgemeten aan doelsoorten en natuurlijkheid;
- significant negatieve effecten betreffen zowel natuurwaarden als hun randvoorwaarden (ontwikkeling van natuurwaarden is onder andere afhankelijk van de bodemgesteldheid, waterkwaliteit, processen in de omgeving, minimumoppervlak en beheer);

Onderhavig plan ligt slechts voor een klein gedeelte binnen de EHS. Dit geldt voor een aantal projectonderdelen die worden gerealiseerd in het buurtpark Nazareth:

- de oostelijke tunneltoegang naar de reizigerstunnel onder het spoor;
- het oostelijk voorplein van het treinstation met een hellingbaan naar het meest oostelijk gelegen perron, fietsstallingen en –kluizen en een klein gebouwtje met installaties benodigd voor het treinstation;
- het fiets- en voetpad tussen het treinstation en de Meerssenerweg en Nazareth en een voetpad tussen het treinstation en de Mariënwaard.

Effectenonderzoek EHS

De gemeente Maastricht heeft opdracht gegeven tot het uitvoeren van een effectenonderzoek (*Effectenonderzoek EHS project voorstadhalte en P&R-terrein Maastricht Noord te Maastricht, Econsultancy bv, MST.GEM.ECO4, 10123804, 15 juni 2011*). De centrale onderzoeksvraag van dit onderzoek luidt: is de ruimtelijke ingreep binnen de EHS aanvaardbaar?

Voor het onderzoek is het plangebied in drie deellocaties opgedeeld. Enkel deellocatie I is gelegen in de EHS. De locatie betreft een ruig grasland gelegen tussen Meerssenerweg en het spoor met enkele bomen en veel ruigtekruiden dat begraasd wordt door twee galloway-runderen en onderdeel vormt van het Natuurpark Nazareth. Op de locatie zal een fiets- en voetpad worden aangelegd om de treinhalte met de Meerssenerweg te verbinden. Het fiets- en voetpad zal in zuidelijke richting, vanaf de zuidelijke knik in de toekomstige hellingbaan van de treinhalte, richting de Kanjelbeek lopen. Via een brug over de Kanjelbeek zal deze worden vervolgd naar de Meerssenerweg. Daarnaast zal een voetpad worden gerealiseerd via het kortste route-principe. Verlichting zal worden aangelegd naast het fiets- en voetpad. De verlichting zal geen uitstraling hebben naar de bosschages. Daarnaast wordt er tevens een bomenlaan gerealiseerd langs de toekomstige fiets- en voetgangersverbinding. Langs de gehele westzijde wordt een bomenlaan aangeplant. Op deellocatie I bevindt zich tevens de oostelijke tunneltoegang, het oostelijk voorplein met hellingbaan, fietsenstalling, fietsenkluizen en een installatiehuisje gerealiseerd.

De conclusie van het effectenonderzoek luidt als volgt. Individuele ingrepen in de EHS zijn alleen toegestaan als er sprake is van een groot maatschappelijk belang en er geen reële alternatieven beschikbaar zijn. Voor onderhavige situatie is sprake van een groot maatschappelijk belang en zijn geen reële alternatieven beschikbaar. Toepassing van het EHS-compensatiebeginsel is hierdoor aan de orde. Eventuele natuurwinst moet mogelijk zijn door uitvoering en beheer. Daarnaast dient de natuurwinst/mitigatie/compensatie geborgd te zijn. Mitigerende maatregelen dienen de negatieve effecten weg te nemen of te ondervangen. Volstaat dit niet, dan dienen resterende effecten gecompenseerd te worden. Het basisprincipe van een compensatieplan voor de EHS is te voorkomen dat er nettoverlies aan waarden optreedt. Dit geldt voor areaal, kwaliteit en de samenhang. De fysieke compensatie dient plaats te vinden aansluitend of nabij het aangetaste gebied.

Uit onderhavige EHS-effectenstudie blijkt dat er significante negatieve effecten te verwachten zijn op wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS door de geplande ingreep. Door de ontwikkelingen ondervindt de natuurkwaliteit een negatief effect. Daarnaast neemt het areaal af en zal de huidige donkerte, openheid, rust en stilte afnemen. Verder verandert de landschapsstructuur en belevingswaarde. Mitigerende maatregelen als aanleg van dynamische verlichting, onverharde fiets- en voetgangersverbindingen zijn niet mogelijk.

In de navolgende tabel worden de significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS weergegeven. Hierbij dient te worden bedacht dat de resultaten van het onderzoek mede zijn gebaseerd op kennis vergaard bij het opstellen van de quickscan Flora en fauna in mei 2008 en een aanvullend ecologisch onderzoek in januari 2010 (zie hiertoe 2.8 van deze ruimtelijke onderbouwing).

Wezenlijke kenmerken en waarden	Significant negatief effect	Omschrijving	Aanbevolen mitigerende maatregelen
Natuurkwaliteit en areaal	Ja	- algemene soorten ondervinden mogelijk negatief effect van de ontwikkeling; - drie hectare wordt gefragmenteerd en versnipperd, waardoor de ecologische kwaliteit om verder te ontwikkelen en in stand te blijven verzwakt; - het areaal zal door de herinrichting afnemen	Roosteraanleg voor de tunnel is een mogelijkheid om te voorkomen dat diersoorten in de tunnel terechtkomen. De bereikbaarheid van naastgelegen percelen blijft mogelijk door het plaatsen van luiken/openingen in de afscheiding.
Geomorfologische en aardkundige waarden en processen	Nee		
Waterhuishouding en waterkwaliteit	Nee		
Bodemkwaliteit	Nee		
Luchtkwaliteit	Nee		
Rust en stilte	Ja	De huidige rust en stilte in deelgebied I zal door de ingreep afnemen door de komst van de toegangswegen naar de nieuw te ontwikkelen treinhalte met perrons.	
Donkerte en openheid	Ja	Door de herinrichting zal de donkerte (deels) verdwijnen. Daarnaast verdwijnt de openheid door de aanplant van de bomen langs de aan te leggen fiets- en voetgangersverbindingen.	
Landschapsstructuur	Ja	De landschapsstructuur verandert door de ingreep doordat de onderzoekslocatie niet meer wordt begraasd door runderen.	
Belevingswaarde	Ja	Door de herontwikkeling zal de huidige belevingswaarde veranderen door de toename van antropogene invloeden, aanplant van bomen en de verdwijning van begrazing.	

De negatieve effecten die optreden binnen de EHS dienen te worden gecompenseerd. De maatregelen ten behoeve van de compensatie dienen te worden vastgelegd in een compensatieplan. In het compensatieplan wordt de nieuwe begrenzing van het EHS-gedeelte opgenomen. Het te compenseren gebied zal groter zijn in areaal dan het gebied waar de effecten optreden. Het compensatiegebied is gelegen circa 300 meter ten oosten van de huidige EHS en betreft een verwaarloosd landgoed. Daarnaast bestaat de wens de spoorwegovergang Limmelderweg/Hoekerweg in de toekomst op te heffen en vervolgens de locatie in te richten als natuur zodat het onderdeel wordt van het natuurlint langs het spoor. Het verwaarloosde landgoed dient te worden omgevormd naar natuurgebied gelegen binnen de EHS. Tevens dient in het compensatieplan de natuurdoelen te worden opgenomen die gelden voor het compensatiegebied en de te nemen maatregelen. Verder dient te worden opgenomen: het ontwikkelings- en regulierbeheer inclusief de termijnen, het tijdpad voor realisatie, het evaluatiemoment t.a.v. de kwaliteit van de gerealiseerde compensatienatuur en de kosten van het ontwikkelingbeheer.

Compensatieplan treinstation Maastricht Noord, Buurtpark Nazareth, 7 juli 2011

Het compensatieplan voorziet in het opnemen van de nabij het plangebied gelegen 'oude Baroktuin' en het naastgelegen bos aan de Mariënwaard in de EHS. Het betreft het perceel ABY00C2712G. Dit terrein ligt op de overgang van het Zuid-Limburgse Heuvelland naar het Maasdal. Dat maakt dat plaatselijk binnen de Landgoederenzone grondwater in de vorm van kwel aan de oppervlakte komt. Deze brongebiedjes speelden een belangrijke rol in de vorming van de landgoederen. De kwelstromen zijn benut voor het graven van beekjes en de moerasgebiedjes werden vergraven tot vijvers die in hoge mate de sfeer van de landgoederenzone bepalen. Door het gebied loopt de sterk vertakte Heuvellandbeek (Kanjel, Gelei).

Het gebied bestaat uit een oude landschapstuin (Baroktuin) die reeds geruime tijd niet meer onderhouden is en langzaam terugkeert naar natuur. Daarnaast is een aangrenzend bos bestaande uit inheemse beplanting (type eiken-haagbeuken bos) onderdeel van de compensatie. De huidige bestemming van het perceel is Landgoed. De natuurwaarden zijn hierin genoemd maar planologisch niet volledig beschermd. Het perceel zal worden opgenomen in de EHS en in het bestemmingsplan worden bestemd als natuur, onderdeel van de EHS. De natuurwaarden zijn dan optimaal beschermd.

Behalve de in potentie te ontwikkelen natuurwaarden binnen het gebied is de keuze voor deze locatie mede ingegeven door het feit dat aansluitend ten noordoosten van het perceel het compensatiegebied ten behoeven van de A2-plannen gelegen is. Hierdoor kan een meer robuuste EHS structuur worden gerealiseerd. Op onderstaande afbeelding is rood omlijnd het buurtpark Nazareth (A) weergegeven waarvan de EHS status zal vervallen. Het blauw omlijnde gebied betreft het compensatiegebied bestaande uit de Baroktuin met bos (B) dat onderdeel zal uitmaken van de herbegrenzing van de EHS. Binnen de gele cirkel is het compensatiegebied gelegen van de A2-plannen. Duidelijk herkenbaar is de ecologische verbindingzone tussen de deelgebieden (grijs gearceerd).



Het gebied zal op onderdelen worden heringericht, waarbij de oorspronkelijke kwaliteiten worden versterkt. Vervolgens zal het gebied jaarlijks worden beheerd. De verwaarloosde baroktuin en het bos zullen eenmalig maatregelen ondergaan ten behoeve van de omvorming naar EHS. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

1. opschonen sloten in verband met de watervoerende capaciteit;
2. de twee vijvers in het middeneiland geschikt maken voor amfibieën;
3. eenmalig herstel van de oude lanen binnen het gebied. In regulier onderhoud worden bomen niet meer vervangen en zal rekening worden gehouden met vleermuizen en holtebewoners;
4. gebied ontdoen van overmatige houtopslag;
5. bomen inspecteren en snoeien gevaarlijke situaties;
6. herstellen van bestaande rasters aan de randen van het terrein;

7. flora en fauna inventarisatie (o-meting)
8. extra begrazing en inzet bosmaaier t.b.v. terugdringen ongewenste ruigtes.

Daarnaast worden enkele maatregelen getroffen die nadelige effecten van de ingreep in de EHS vermijden of mitigeren. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- het flankeren van het fiets- en voetpad door groen bestaande uit een bomenrij en hagen
- het optimaliseren van het ontwerp van het voorplein van het station waardoor sommige voorzieningen uit het zicht blijven;
- het handhaven van de extensieve begrazing van het gebied door Galloway-runderen;
- het zodanig positioneren van de armaturen voor de verlichting van het fietspad dat de huidige donkere gedeelten zoveel als mogelijk behouden kunnen blijven;
- het onderzoeken of speciale roosters geplaatst kunnen worden om met name amfibieën uit de tunnel te weren en het onderzoeken of de spoorwegovergang Limmelderweg/Hoekerweg kan worden opgeheven en vervolgens kan worden ingericht als natuurlint langs het spoor.

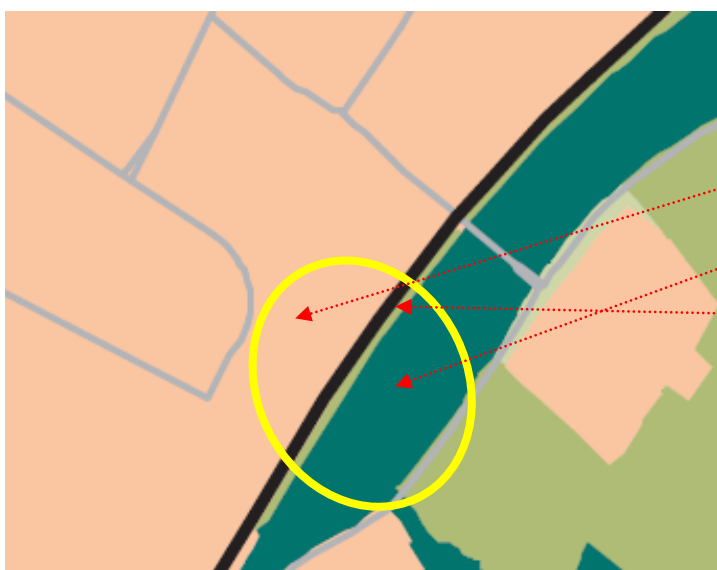
Volgens planning zal in het najaar van 2011 worden gestart met het uitvoeren van de compenserende maatregelen welke vermoedelijk in het najaar van 2012 kunnen worden afgerond. De realisatie van het treinstation zal hier parallel aan starten. De werkzaamheden in de EHS zullen grotendeels worden uitgevoerd nadat de compensatielocatie is ingericht.

Ten behoeve van de verankering en uitvoering van het compensatieplan is een overeenkomst met de provincie Limburg opgesteld en is voorzien in een inrichtingsplan en beheerplan van de baroktuin. De overeenkomst alsmede onderliggende documenten zijn als separate bijlagen aan deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

2.3.2 Provinciaal beleid

POL 2006 (Actualisering 2010)

Op 22 september 2006 is het POL 2006 vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg. Net als het eerste POL (uit 2001) is 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. Medio 2008, 2009 en voor het laatst in 2010 zijn beperkte delen van het POL aangevuld op basis van gewijzigde beleidsstukken, waaronder POL-aanvullingen.



Op 'Kaart 1 Perspectieven' van het POL is het plangebied aangeduid als 'Stedelijke bebouwing (P9)'. Daarnaast ligt een gedeelte van het plangebied ook in de EHS (Ecologische Hoofdstructuur P1) alsmede de POG (Provinciale Ontwikkelingszone Groen P2). Het plangebied is daarnaast gelegen binnen de grens 'Stedelijke dynamiek'.

Uit de bij het POL behorende kaart 'Groene Waarden' blijkt tevens dat het plangebied deels is aangewezen 'bos- en natuurgebied' ter verdere aanduiding van de EHS. Uit de kaart 'Blauwe Waarden' blijkt tevens dat het plangebied deels is aangewezen als '(Beek)dalen en laagte buiten het Maasdal'.

Perspectief 9: Stedelijke bebouwing

In deze gebieden dienen ter bevordering en concentratie van de stedelijke dynamiek; dit betreft alle aanwezige en/of geplande voorzieningen op het gebied van wonen, sociaal-culturele voorzieningen, diensten, kantoren, solitaire bedrijven, winkelcentra, plantsoenen, sportvoorzieningen, wegen en dergelijke. De verstedelijkingsopgave dient zoveel mogelijk in deze gebieden een plaats te krijgen.

Perspectief 1: EHS

De Ecologische hoofdstructuur omvat bestaande bos- en natuurgebieden, te ontwikkelen nieuwe natuur- en beheersgebieden, ecologisch water en beken met een specifieke ecologische functie (SEF-beken). De EHS maakt onderdeel uit van de Ruimtelijke hoofdstructuur volgens de Nota Ruimte. Het provinciaal beleid voor de EHS is gericht op het beschermen en realiseren van deze samenhangende robuuste structuur van grotere natuur- en bosgebieden en verbindingen daartussen. Voor ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken van deze gebieden aantasten of de nagestreefde natuurontwikkeling belemmeren geldt het 'nee, tenzij' regime. Zie hiertoe paragraaf 2.3.1 van dit document.

Perspectief 2: POG

De Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) vormt samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. Anders de EHS omvat de POG vooral landbouwgebieden. Behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden alsmede het vasthouden en bergen van water in de beekdalen zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG waarbij gestreefd wordt naar een bebouwingsarm karakter.

Voor de Beekdalen geldt dat zij een belangrijke functie hebben voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water, naast een ecologische en landschappelijke functie. Deze gebieden dienen derhalve zo veel als mogelijk vrijgehouden te worden van bebouwing. De aangeduide 'beekdalen en laagtes buiten het Maasdal' waartoe het plangebied behoort wordt specifiek gereserveerd voor het opvangen van water uit het regionale watersysteem. Deze doelstelling kan worden gecombineerd met maatregelen op het gebied van verdrogingsbestrijding, natuur- en landschapsontwikkeling en extensivering van de landbouw.

Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een P+R-voorziening met bijbehorende infrastructuur binnen bestaande Stedelijke bebouwing. De realisatie van een dergelijke voorziening kan als passend worden beschouwd binnen dit perspectief van het POL. Binnen het gebied met de aanduiding Stedelijke bebouwing wordt ook de zuidelijke doortrekking van de Beukenlaan en grotendeels ook de reizigerstunnel gerealiseerd. Al deze voorzieningen passen binnen dit perspectief. Voor wat betreft de realisatie van de aanvullende langzaamverkeersroute tussen de Mariënwaard en het spoor, gelegen binnen het perspectief EHS, wordt verwezen naar de afweging zoals verwoord in paragraaf 2.3.1 van deze onderbouwing.

De in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven ontwikkelingen passen allen binnen de doelstellingen van het POL 2006 (actualisering 2010).

POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering

De POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering vormt het kader voor een nieuwe beleidsregel: het Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM). Deze beleidsregel regelt de 'extra' condities en voorwaarden waaronder bepaalde ontwikkelingen in het landelijk gebied buiten de plattelandskernen dan wel binnen de grens stedelijk dynamiek in de perspectieven P2, P3 en P8 mogelijk zijn. Essentie is dat de beoogde ontwikkelingen gepaard moeten gaan met landschappelijke

kwaliteitsverbetering, natuurontwikkeling en ontstening. Dit ter compensatie van het door de ontwikkeling optredende verlies aan omgevingskwaliteit.

Het plangebied is gelegen binnen de Grens stedelijke dynamiek en is volgens de Perspectievenoverzichtskaart van het POL voor een zeer gering gedeelte gelegen in het perspectief P2 (POG). Volgens de eveneens bij het POL behorende kaart 'Groene Waarden' is het POG evenwel niet op onderhavige locatie aanwezig. Er van uitgaande dat het plangebied toch het POG bevat is de toevoeging ter plaatse van een recreatieve groene langzaamverkeersroute geen activiteit waarvoor het LKM condities en voorwaarden regelt op basis waarvan deze ontwikkeling gerealiseerd kan worden. De realisatie van de ondertunneling en de P+R-voorziening zijn gelegen in perspectief P9 binnen het bestaand stedelijk gebied. Het LKM is hier niet op van toepassing.

Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van een recreatieve groene langzaamverkeersvoorziening buiten de reikwijdte van het Limburgs Kwaliteitsmenu valt.

Resumé

Het onderhavige bouwvoornemen past binnen de kaders zoals die zijn gesteld in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (actualisatie januari 2010).

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (maart 2007) is een aanvulling op het POL (2006). Hoofddoelstelling van het PVVP is het realiseren van een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven. De mobiliteitsvoorzieningen en de vervoersnetwerken en -voorzieningen moeten optimaal op elkaar zijn afgestemd.

Het stedelijk netwerk Zuid-Limburg en de economische kerngebieden moeten vanwege de concentratie van economische en sociale activiteiten zeer goed bereikbaar zijn. De doorontwikkeling van de Limburgse economie kan in belangrijke mate worden ondersteund door adequate infrastructuurvoorzieningen en mobiliteitsmogelijkheden. Hiermee kunnen aantrekkelijke vestigingsplaatsen en een aantrekkelijk woonmilieu worden geboden.

Om de doelstelling te bereiken wordt een drieslag gehanteerd: het optimaal benutten van de beschikbare mobiliteitsvoorzieningen, het beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes en door het bouwen van extra infrastructuur.

Specifiek voor onderhavig plan bevat het PVVP ook enkele passages. Zo wordt geconcludeerd dat het verknopen van fietsnetwerken met de netwerken van overige vervoersmodaliteiten van groot belang is. Er zal daarbij extra aandacht worden besteed aan de ketenvoorzieningen, zoals bij de bushaltes en de (light rail)stations. Verder dient de aansluiting van fietsnetwerken op voorzieningen (scholen, centra, stations) en attractiepunten aandacht om de concurrentiepositie ten opzichte van de auto en de veiligheid van fietsers te verhogen.

De treinverbindingen tussen de grotere regionale knooppunten staan centraal. Op de treindienst Maastricht – Heerlen is inmiddels een kwaliteitssprong gemaakt door de light railtechniek te introduceren. Als eindbeeld wordt daarbij uitgegaan van een integratie van het light railconcept van de treinverbindingen Heerlen – Sittard en Maastricht – Sittard en, vanuit de grensoverschrijdende OV-wensen, afstemming of integratie met light railverbindingen naar Aken en Hasselt.

Carpoolterrein zullen worden opgewaardeerd en nieuw worden gerealiseerd en indien mogelijk worden gecombineerd met Park+Ride-voorzieningen in de buurt van OV-overstappunten. Op de grote bedrijventerreinen (zoals Beatrixhaven) wil men daarnaast de bedrijven informeren over de aantrekkelijkheid van alternatieve vervoerswijzen.

Onderhavig plan past uitstekend binnen de doelstellingen van het PVVP: er wordt voorzien in een fietsnetwerk dat verknoopt wordt met overige vervoersmodaliteiten en wordt voorzien in een P+R-voorzieningen in de buurt van een OV-overstappunt.

2.3.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 2030 (actualisatie 2008)

In juni 2005 werd de Stadsvisie 2030 vastgesteld. 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 immigratie-overschot waardoor de absolute bevolkingsomvang steeg. Vanaf 2004 kampt de stad met een vertrekoverschot, waardoor de bevolking daalt;
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 Stadsvisie 2030 – actualisatie 2008 – 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. Tientallen internationale instituten. Weliswaar een perifere ligging ten opzichte van de Randstad, maar 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. Dat wil zeggen: voor elke vraag is er aanbod, met telkens een geweldige stedelijke voorziening in een prachtige landschappelijke omgeving. In samenhang met de regio is dat een onderscheidend vestigingsargument voor nieuwkomers en investeerders.

In de Stadsvisie 2030 zijn twalf speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de stad zich verder dient te ontwikkelen. Voor de onderhavige projectlocatie zijn de speerpunten 3, 7, 8 en 9 het meest van toepassing. Deze worden hierna kort toegelicht.

- **Speerpunt 3: versterking van de economische infrastructuurle voorzieningen:**
Maastricht is in relatief korte tijd qua bedrijven als qua werkgelegenheid (uit)gegroeid tot een belangrijk centrum van het euregionaal stedelijk gebied. De bestaande infrastructuur moet daaraan worden aangepast en er moeten voldoende, veilige en kwalitatief goede bedrijfsterreinen beschikbaar zijn.

- **Speerpunt 7: Versterking en behoud van leefbare buurten:**
De stad is gegroeid in wisselwerking met het omringende landschap. Mede door de ligging aan de rivier en het smalle Maasdal kan het omringende landschap op tal van plaatsen tot diep in de stad doordringen en is het bijna overal voelbaar aanwezig. De groenstructuur van lanen en parken is nauw verweven met het recreatieve netwerk van pleinen en straatjes in de oude binnenstad en vormt een wezenlijk onderdeel van de historisch gegroeide ruimtelijke en sociale structuur.
- **Speerpunt 8: Versterking en behoud van de stedelijk fysieke kwaliteit:**
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. Stedelijke projecten, zoals de A2, bepalen in grote mate de ruimtelijke opgave van de stad voor de komende jaren en het aanbod van nieuwe woon- en werkmilieus. De kwalitatieve inzet en het evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid zijn hierbij belangrijke uitgangspunten. De aanleg van de A2 tunnel en de recente ontwikkelingen ten aanzien van de light-rail zijn hiervan goede voorbeelden.
- **Speerpunt 9: Verbetering milieukwaliteit van de stad:**
Maastricht is een compacte stad en dit heeft diverse milieukundige voordelen: bijvoorbeeld het sparen van het open landschap en een groot potentieel voor openbaar vervoer. Het bij elkaar brengen van vele en diverse functies leidt ook tot uitdagingen op milieugebied, zoals luchtvervuiling, geluidsoverlast, onveiligheid en stank. In Maastricht is een belangrijke voorwaarde voor een goed leven tot op zekere hoogte aanwezig: er is evenwicht tussen dynamiek en rust. Het evenwicht tussen dynamiek en rust is aanwezig op diverse niveaus: intensieve woon-, werk- en industriegebieden (dynamiek) en extensief wonen, groen verbindingsgebied en buitengebied (rust) liggen naast elkaar.

Resumé

Resumerend kan worden gesteld dat onderhavig plan bijdraagt aan het in lijn brengen van de infrastructuur met de ontwikkeling van Maastricht tot euregionaal centrumgebied, het opwaarderen van het bedrijventerrein Beatrixhaven op het gebied van bereikbaarheid en uitstraling, het uitbouwen van de groenstructuur en het recreatieve netwerk in Maastricht, het realiseren van een light-railverbinding tussen Maastricht en Heerlen en het verbeteren van de milieukwaliteit door een gedeelte van de bezoekersstroom van Maastricht te accommoderen buiten de daadwerkelijke stad en het opwaarderen van het OV-netwerk.

Natuur- en Milieuplan 2030 (NMP)

Een van de kerntaken van de gemeente Maastricht is de zorg voor de natuur- en milieukwaliteit in en om de stad. Met dit NMP wil Maastricht deze taak een nieuwe krachtige impuls geven. Hierbij is gekozen voor een strategie langs vijf lijnen:

- differentiatie van natuur- en milieukwaliteitseisen naar de kenmerken van een gebied;
- een interactieve aanpak in het planvormingsproces;
- een scheppend en ontwerpend natuur- en milieubeleid;
- het benutten van kansen;
- de integratie met andere beleidssectoren.

Middels milieukwaliteitsprofielen kan de gebiedsgerichte differentiatie van het natuur- en milieubeleid worden vormgegeven. Uitgangspunt hierbij is het realiseren van een zo hoog mogelijk milieurendement dat past bij het type gebied. Het plangebied is getypeerd als 'Groene verbindingszone'. Binnen dit gebiedstype worden drie hoofdfuncties onderscheiden:

- ecologische verbindingszone tussen landschappelijk waardevolle gedeelten van het buitengebied;
- uitlooptgebied van de stad voor recreatie en sport;
- uitlooptgebied van de stad voor overige extensieve functies.

De gebruiksintensiteit is een mix van zeer extensief (ecologie) tot minder extensief (uitloopgebied). De mix is zodanig dat de functies naast elkaar kunnen bestaan.

Voor de groene verbindingzones gelden grotendeels dezelfde kwaliteiten als voor het landschappelijk waardevol buitengebied. Ook hier zijn rust en ecologie belangrijke kwaliteiten. Uitzonderingen betreffen geluid en geur. De verbindingzones liggen vaak langs de ontsluitingswegen van Maastricht. Zij worden intensiever gebruikt voor onder andere recreatie dan het landschappelijk waardevol buitengebied. Daarom is voor de de groengebieden direct langs die wegen de geluid- en geurkwaliteit voldoende. Buiten kan geluidhinder optreden en het aantal geurgehinderden mag tussen 8 en 12% liggen. De kwaliteit van de bereikbaarheid met openbaar vervoer ligt op hetzelfde niveau als de landschappelijk waardevol buitengebied, hoewel het gebruik intensiever is.

De onderstaande gewenste kwaliteiten per milieuaspect zijn in de Groene verbindingzones het uitgangspunt (waarderingen goed-voldoende-matig-slecht):

Milieuthema	Gewenste kwaliteit in het centrummilieu
Bodem	- humaan gebruik: voldoende (aanvaardbaar risiconiveau) - ecosystemen: matig
Water	- kwaliteit ecologische functie: goed - kwaliteit overige functies: voldoende - waterkwantiteit: goed
Verstoring	- lucht: goed (EU-normen) - geluid: voldoende - geur: voldoende - externe veiligheid: matig
Verkeer	- bereikbaarheid auto en OV: matig
Afval	- hergebruik: goed - ondergrondse voorzieningen: enige overlast toegestaan
Energie	- energiebesparing: goed - duurzame energie: goed

Bovenstaande aspecten zijn ten behoeve van het voorliggende plan, waar nodig, bekeken en onderzocht in het kader van de onderzoeksplicht. Verwezen wordt naar paragraaf 2.4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Het NMP is grotendeels gebaseerd op de strategie van de twee structurerende netwerken waarbij functies in relatie tot de hoogdynamische netwerken van verkeer & vervoer en de laagdynamische netwerken van water & ecologie worden gesitueerd. Intensieve functies, zoals bedrijvigheid met veel goederen- en of personenvervoer, industrie, intensieve recreatie en wonen in hoge dichtheden worden hierbij aan het hoogdynamische netwerk van ov-haltes en knooppunten gekoppeld. Extensieve functies zoals natuur, waterwinning, extensieve woonvormen en landbouw worden aan het laagdynamische netwerk gekoppeld. Door intensieve functies aan het hoogdynamische netwerk te koppelen wordt voorkomen dat deze in gebieden komen te liggen waar kwetsbare natuur- en milieukwaliteiten verslechteren. Het plangebied wordt gerekend tot het hoogdynamische netwerk.

In relatie tot onderhavig plan benoemt het NMP onder andere de volgende ontwerpogaven binnen het hoogdynamische netwerk Verkeer en Vervoer:

- realisatie van lightrailverbindingen met Heerlen, Luik en Hasselt/Genk;
- intensivering van het ruimtegebruik rondom de lightrailhaltes;
- aanleg lightrailhalte bij omgeving Limmel-Nazareth.

Aan al deze ontwerpogaven komt onderhavig plan tegemoet.

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 ruimtegerelateerde 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.

Voor binnenstedelijke, bestaande situaties, zijn de beoogde doelstellingen moeilijker realiseerbaar dan voor nieuwe situaties waarbij een geheel nieuwe bebouwing wordt opgericht (vandaar de 'beperkte' doelstelling van 20% van het verhard oppervlak). 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 het binnenstedelijk gebied zijn principes uitgewerkt voor de ruimtelijke waterstructuur. Allemaal gaan ze in beginsel uit van vasthouden- bergen-afvoeren. In het binnenstedelijk gebied wordt ook ingezet op het gescheiden inzamelen van schoon en vuil water, maar anders dan in andere delen van de stad ligt de nadruk hier op tijdelijke berging alvorens het water wordt geloosd op de Maas. Ook in dit gebied geldt de trits 'vasthouden, bergen en dan pas afvoeren'. In de praktijk zal infiltreren echter minder vaak mogelijk zijn, gezien de dichte bebouwing. De uitgangspunten van het gemeentelijk waterplan zijn meegenomen in de waterparagraaf, die wordt beschreven in paragraaf 2.5 van deze ruimtelijke onderbouwing.

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 gestart met het opzetten van een platform luchtkwaliteit Maastricht, waarvan de eerste bijeenkomst op 15 december 2006 heeft plaatsgevonden. In dit platform zijn uit diverse velden maatschappelijke partijen vertegenwoordigd. Doel van het platform is om bij deze partijen vroegtijdig draagvlak te verkrijgen voor de te treffen maatregelen. Het platform luchtkwaliteit Maastricht zal gedurende de gehele doorlooptijd van het luchtkwaliteitplan blijven meedenken, mee-adviseren en meediscussiëren over de uitvoering van het luchtkwaliteitplan. Uitvoeringsmaatregelen van het plan hebben veelal tot doel het gebruik van OV en de fiets te stimuleren hetgeen uitstekend past bij onderhavig plan. Voor het aspect luchtkwaliteit wordt verder verwezen naar paragraaf 2.4.4..

Vigerende bestemmingsplannen

De projectlocatie van deze ruimtelijke onderbouwing is planologisch-juridisch geregeld in het vigerende bestemmingsplan "Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1953" (geactualiseerd tot en met 1980).

De projectlocatie heeft hierbinnen de bestemming 'landelijke bebouwing II' alsmede de bestemming 'parken, sport en speelvelden'.

De realisatie van de P+R-voorziening, de ondertunneling van de spoorlijn/lightrailstation alsmede de realisatie van twee recreatief-groene langzaamverkeersroutes zijn niet realiseerbaar binnen de bij het bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1953' behorende regels. Daarnaast bevat dit bestemmingsplan evenmin ontheffing- dan wel wijzigingsbevoegdheden waarmee de realisatie van genoemde voorzieningen mogelijk kan worden gemaakt. Het verlenen van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo is derhalve noodzakelijk om het voorliggende plan mogelijk te maken.

Beleidsnota parkeren

In de Beleidsnota parkeren (vastgesteld september 2008) wordt geconcludeerd dat P+R niet langer als zelfstandig element gezien moet worden maar een onderdeel vormt van het totaalconcept van parkeren in Maastricht. Dit totaalconcept bestaat uit P+R-terreinen, Park+Walk, het parkeren op straat en het parkeren in garages. De gebruikers, werkenden en bezoekers, maken hierbinnen eigen keuzes.

Het P+R-product is één product en bestaat uit:

- een parkeerterrein met (ruim) voldoende parkeerplaatsen, goed bereikbaar vanaf de hoofdinvalswegen;
- een herkenbare, snelle en frequente (minimaal vier maal per uur) shuttle naar de binnenstad;
- voorzieningen om de sociale veiligheid op het parkeerterrein te garanderen;
- een concurrerend eenheidstarief.

P+R-terreinen dienen voor langere tijd beschikbaar te zijn om gewoontegedrag bij consumenten mogelijk te maken en er is een capaciteitsbehoefte van minimaal 800 plaatsen voor de dagelijkse verplaatsingen (woon-werk, woon-winkel) welke praktisch gedurende de hele week beschikbaar dienen te zijn.

De verdeling van de capaciteit van P+R dient aan te sluiten bij de oriëntatie van de regionale stromen van het autoverkeer naar de stad waarin met name de A2 en A79 een belangrijke plaatsen innemen.

De meest geschikte Park&Ride-terreinen voor (dagelijkse) verplaatsingen zijn de Geusselt, MECC, Brusselse Poort en op termijn de Beatrixhaven (in relatie tot de geplande lightrailhalte). In het kader van de implementatienota P+R, een uitwerking van de beleidsnota parkeren, is de genoemde voorkeurslocatie binnen het zoekgebied Maastricht-Noord, omgeving Geusselt, vanwege voortschrijdend inzicht verlaten. In verband met de ombouw van de A2 en de realisatie van de lightrail op de Heuvellandlijn zal een locatie in de Beatrixhaven van grotere waarde zijn dan een locatie in de omgeving van de Geusselt.

Implementatienota P+R

De implementatienota P+R is een verdere uitwerking van de Beleidsnota parkeren op het gebied van de P+R-voorzieningen. In de beleidsnota wordt geconcludeerd dat de opgave voor het parkeren op afstand bestaat uit het realiseren van minimaal 800 P+R-plaatsen waarvan minimaal 500 plaatsen in Maastricht-Noord gerealiseerd moeten worden. Hiervoor werd in eerste instantie gekeken naar de locatie Geusselt. Voortschrijdend inzicht heeft er toe geleid dat de locatie Geusselt is vervangen door een locatie ten oosten van de Beatrixhaven. De keuze is op deze locatie gevallen omdat:

- de locatie bereikbaar is voor verreweg de grootste pendelstroom van en naar Maastricht reizend via de A2 aan de noordzijde van de stad. Op dit moment is dit nog via de A2 afrit Meerssen, de Fregatweg en de Hoekerweg. In de toekomst zal, als onderdeel van het A2-project, een nieuwe afrit naar het bedrijventerrein Beatrixhaven worden gerealiseerd. Hiermee ontstaat niet alleen een directe verbinding tussen de A2 en het P+R-terrein, maar wordt het terrein ook goed bereikbaar vanaf de A79;
- het terrein ook tijdens de bouw van de A2-tunnel goed bereikbaar blijft. Het P+R-terrein is opgenomen in de tijdelijke verkeersstructuur van het A2-project om de hinder van de bouwwerkzaamheden op de doorstroming van het verkeer zoveel als mogelijk te voorkomen;
- het terrein in de directe nabijheid van het aan te leggen treinstation Maastricht Noord (lightrail-halte) kan worden gerealiseerd. De lightrail-verbinding (lijn Maastricht – Heerlen) biedt duurzaam natransport voor gebruikers van de P+R-voorziening naar het centrum en Randwijck;
- de directe aansluiting van het terrein op de A2/A79 in combinatie met de ter plekke te realiseren lightrail-verbinding Maastricht – Heerlen leidt tot een ideale overstaplocatie van auto naar OV. Wanneer het OV nog kan worden aangevuld met een frequent rijdende en goedkope busshuttle leidt dit tot een zeer interessante optie voor bezoekers van Maastricht om de auto aan de rand van Maastricht te parkeren.

P+R draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid en de versterking van de economische vitaliteit van Maastricht. Het imago van een bereikbaar Maastricht wordt hierdoor verbeterd. Het aanbod van voorzieningen voor bezoekers wordt hiermee verder vergroot en kan de concurrentie met vergelijkbare steden aan. Maastricht wordt daarmee nog aantrekkelijker voor bezoekers en het bedrijfsleven.

Bestuursakkoord Maastricht 2010 – 2014 (26 maart 2010)

In het Bestuursakkoord Maastricht 2010 – 2014 zijn ten aanzien van een achttal thema's beleidsaccenten geformuleerd. Voor onderhavig plan is het thema 'Maastricht werkt samen aan bereikbaarheid' van belang. Dit thema richt zich op:

- Maastricht bereikbaar per auto, openbaar vervoer en fiets;
- stad bereikbaar tijdens bouwwerkzaamheden;
- internationale verbindingen.

Met het begin van het project A2 Maastricht in 2011 wordt het voor burgers, bezoekers en forensen zichtbaar dat de stad bouwt aan toegankelijkheid en de mobiliteit. Maar de A2 is niet het enige

infrastructurele project waar de komende jaren aan wordt gewerkt. Ook voor het openbaar vervoer worden goede netwerken gebouwd en de bereikbaarheid van de stad per fiets vereist bijzondere aandacht. De regionale bereikbaarheid wordt versterkt door een lightrail-verbinding tussen Maastricht en Sittard/Heerlen en door de aanleg van een tramverbinding tussen Maastricht en Vlaanderen waarbij de Universiteit Maastricht een rechtstreekse verbinding krijgt met de Universiteit Hasselt. Geconstateerd wordt dat het bezoek van Maastricht in relatie tot de aanwezige parkeerfaciliteiten in onbalans zijn met als gevolg parkeeroverlast. Het herstellen van deze parkeerbalans zal vooral gebeuren door het creëren van P+R-locaties.

Project A2 Maastricht De Groene Loper

Het project 'A2 Maastricht De Groene Loper' bestaat uit meerdere onderdelen en wordt geregeld middels het Tracébesluit 'A2 passage Maastricht', het bestemmingsplan 'A2 Mariënwaard' en het bestemmingsplan 'A2 Traverse'. Doel van het totaalplan 'A2 Maastricht De Groene Loper' is het weer één maken van Maastricht door met name de oost-west en de noord-zuidverbindingen te herstellen. Het plan verbindt Maastricht op een logische wijze met de Landgoederenzone in het noorden en brengt de wijken in Maastricht-Oost dichter bij elkaar.

In het plan 'A2 Maastricht De Groene Loper' worden verkeersstromen in een vroegtijdig stadium, al buiten de stad, gescheiden. Kenmerkend voor het plan is de ondertunneling van de A2 door middel van een gestapelde tunnel. In deze tunnel worden de doorgaande verkeersstromen en het bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden. Het hart van het plan bevindt zich bovenop de tunnel. Op het dak van de tunnel komt een verkeersluwe parklaan: een groene laan die alle ruimte biedt aan wandelaars en fietsers. De parklaan verbindt de naastgelegen woonwijken en verbindt Maastricht met de Landgoederenzone. De Groene Loper wordt de groene, verbindende as van Maastricht-Oost. In het noorden gaat de A2 passage ter hoogte van De Geusselt over van een stedelijke parklaan naar een langzaamverkeersroute door de Landgoederenzone.

De Groene Loper biedt een grote verblijfskwaliteit voor met name het langzaam verkeer. Voorzieningen voor autoverkeer zijn in het stedelijk gebied ook toegelaten maar zijn ondergeschikt aan het recreatief-groene karakter. Bestemmingen in het centrum van de stad en rond het station zullen van uit alle richtingen via aantrekkelijke langzaamverkeersroutes bereikbaar zijn.

De belangrijkste onderdelen van het plan 'A2 Maastricht de Groene Loper' zijn:

- volledig verknoping van de A2 en de A79;
- een nieuwe verbindingsweg tussen de A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven;
- verbinding van de Landgoederenzone via de Groene Loper met de rest van de stad via een markante fietsbrug over de A2;
- een gestapelde tunnel met 2x2 tunnelbuizen waardoor bestemmingsverkeer gescheiden wordt van doorgaand verkeer;
- op de tunnel een langgerekte intieme bomenlaan en een rustige sociale veilige parklaan, alleen voor bestemmingsverkeer;
- groen beboste stadsentrees nabij De Geusselt en het Europaplein;
- een vastgoedplan met allure;
- behoud van architectonisch waardevolle gemeenteflat aan het Koningsplein;
- een duurzame en toekomstvaste oplossing voor lucht- en geluidsproblematiek door de lange tunnel, versprongen tunnelmonden en de oostwaartse verlegging van de A2 bij Nazareth.

De Landgoederenzone maakt deel uit van het totale plangebied van de A2-passage Maastricht. De drager van de identiteit van de Landgoederenzone vormt de lanenstructuur. De Groene Loper wordt in de vorm van linde- en beukenlanen doorgezet in dit gebied. Ook de Meerssenerweg krijgt op termijn het karakter van een Eikenlaan. In het gebied zullen tevens diverse bosmilieus worden aangelegd.

De Groene Loper gaat ter hoogte van de stadsentree De Geusselt over van een stedelijke laan naar een langzaamverkeersroute die doorloopt in de Landgoederenzone. Hiermee wordt dit waardevolle gebied met het centrum van Maastricht verbonden. Ter hoogte van de voormalige wielerbaan zal de Groene Loper de A2 middels een fietsbrug kruisen.

Langs Kasteel De Geusselt en over de A2 mondt de Groene Loper uit in het gebied met oude landgoederen en instellingen langs de Meerssenerweg.

In de Landgoederenzone wordt de Groene Loper in zijn vormgeving en functie bescheidener aangelegd dan in de stad met geen plek voor autoverkeer. De Groene Loper zal uiteindelijk eindigen ter hoogte van de Beukenlaan waarbij de Beukenlaan wordt doorgetrokken richting zuiden om zodoende te langzaamverkeersverbinding Beukenlaan – Jeruzalemweg te verbeteren.

Nieuw vastgoed is ook geprojecteerd tussen het spoor en het bestaande bedrijventerrein Beatrixhaven ten zuiden van de Hoekerweg. Tevens zullen de terreinen aan weerszijden van de nieuwe ontsluitingsweg van de Beatrixhaven worden herontwikkeld waarmee het aanzicht van het bedrijventerrein zal verbeteren. Nabij dit nieuwe vastgoed zal ook het light-railstation en de P+R-voorzieningen worden gerealiseerd.

De ontwikkeling van het light-railstation, de P+R-voorziening alsmede de langzaamverkeersroutes met een recreatief-groen karakter tussen Meerssenerweg en het light-railstation vallen buiten de directe reikwijdte van het project 'A2 Maastricht De Groene Loper' maar moeten wel gezien worden als sluitstukken op en passend binnen de complete planvorming van het A2 project. Middels onderhavige ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo wordt hierin voorzien.

2.4 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.

2.4.1 Bodem

Bij het wijzigen van bestemmingen dient te worden onderzocht of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem voldoet aan de voor de beoogde bestemming/functie gestelde eisen.

In het verleden zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd:

- actualiserend verkennend asbes- en bodemonderzoek en nader bodemonderzoek Limmelderweg (ong), CSO Adviesbureau, rapportnummer 10B252.R001.JW.GL van 8 februari 2011;
- nader bodemonderzoek asbest, Limmelderweg (ong), CSO Adviesbureau, rapportnummer 10B252.R002.RS.GL, 26 januari 2011.

Algemene bodemkwaliteit

De locatie is gelegen in de grootschalige diffuse verontreinigde deelgebieden 'Beatrixhaven' en 'Ophoging' zoals beschreven in het Bodembeheerplan Maastricht. Deze deelgebieden wordt gekenmerkt door lichte tot sterke bijmengingen met bodemvreemde materialen zoals puin, baksteen en kooldeeltjes. Als gevolg van deze bijmengingen is de bodem licht tot sterk verontreinigd met zink en licht tot matig verontreinigd met overige metalen, PAK en minerale olie.

Locatie specifieke bodemkwaliteit

Het plangebied is op basis van de aangetroffen grondverontreinigingen in te delen in drie gebieden, te weten:

- 1 De voormalige vijver.
- 2 Het gebied ten noorden van en rondom de Limmelderweg.
- 3 Het overig gebied.

De voormalige vijver

In het verleden bevond zich in het plangebied een vijver met een sloot, welke gebruikt werden als stortplaats voor huishoudelijk afval. Dit afval is verwijderd waarna de vijver met sloot is gedempt met grond van onbekende herkomst. Deze opvulgrond is sterk verontreinigd. Op basis van het bodemonderzoek moet worden vastgesteld dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met zware metalen en PAK in de grond. Er zijn geen risico's. Tijdens de veldwerkzaamheden is tevens asbesthoudend materiaal tegengekomen. Uit het nader bodemonderzoek asbest blijkt dat ter plaatse van de voormalige vijver (sleuf 3) sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is namelijk één sterke verontreiniging boven de interventiewaarde met asbest gemeten. Gelet op de gemeten gehalten bestaan ook hierbij geen risico's.

Het gebied ten noorden van en rondom de Limmelderweg

Dit gebied wordt gekenmerkt door een grote heterogeniteit in bijmengingen aan bodemvreemd materiaal en in gemeten gehalten. De aangetroffen sterke verontreiniging (zink, arseen, barium) wordt gezien als diffuse verontreiniging en wordt naast het ophogen met verontreinigd maasslib veroorzaakt door de plaatselijke aanvullingen van het maaiveld met bodemvreemd materiaal. Het betreft een gebiedseigen verontreiniging met een niet gebiedseigen kwaliteit. Onder de Limmelderweg is een sterk verontreinigde stollaag aangetroffen. Deze stollaag wordt gezien als bodem. Gezien de omvang van de aangetroffen bodemverontreinigingen is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Er bestaan geen risico's. Opgemerkt dient te worden dat anticiperend op toekomstig bodembeleid van de gemeente Maastricht de ecologische risico's bij ongevoelige gebiedstypen niet meer worden bepaald.

Het overige gebied

Uit het bodemonderzoek blijkt dat dit deelgebied maximaal matig verontreinigd is met zink en licht verontreinigd met cadmium, lood, kobalt en nikkel. De aangetroffen gehalten komen doorgaans overeen met de gebiedseigen achtergrondwaarden voor het betreffende diffuse deelgebied. Het betreft een diffuse bodemverontreiniging.

Het inrichtingsplan wordt zo veel mogelijk afgestemd op de aanwezige bodemkwaliteit. Op basis van de uitgevoerde bodemonderzoeken staat vast dat de bodem van de onderzoekslocatie (gedeeltelijk) beschouwd moet worden als een geval van ernstige bodemverontreiniging (meerdere gevallen). Bij graafwerkzaamheden binnen die gevallen dient er een saneringsplan dan wel een BUS melding ingediend te worden die door het bevoegd gezag (Wet bodembescherming) moet worden beoordeeld.

2.4.2 Geluid

Wet geluidhinder

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

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

Ten aanzien van de beoogde functies, de aanleg van een P+R-voorziening, een ondertunneling van het spoor en de aanleg van langzaamverkeersroutes met een recreatief-groen karakter, kan geconcludeerd worden dat dit geen geluidgevoelige functies zijn in het kader van de Wet geluidhinder. Daarnaast zal

het fiets- en voetpad geen noemenswaardige extra geluidbelasting opleveren voor de in het gebied gelegen geluidgevoelige bestemmingen. Een akoestisch onderzoek wordt in dit kader derhalve niet noodzakelijk geacht.

In de door de gemeente Maastricht opgestelde 'memo akoestische gevolgen verkeersaantrekkende werking P+R Maastricht Noord, gemeente Maastricht, 01.02.2011' zijn de akoestische gevolgen van de verkeersaantrekkende werking van het treinstation en de bijbehorende Park + Ride voorziening onderzocht. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder wanneer er sprake is van een fysieke wijziging aan een weg waardoor de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt. In stedelijk gebied zal een toename van de geluidsbelasting in veel gevallen veroorzaakt worden door planontwikkelingen zonder fysieke wijzigingen aan een weg. Het Hoger grenswaardenbeleid van de gemeente Maastricht stelt dat in een dergelijk geval eveneens gekeken moet worden naar de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen.

De eerste fase van de uitvoering van het P+-terrein behelst de realisatie van maximaal 400 parkeerplaatsen. Op basis van deze aantallen is de verkeersaantrekkende werking op het onderliggende wegennet berekend. Hierbij zijn de Galjoenweg, de W. Alexanderweg en de Fregatweg, als gevolg van een te kleine verkeersaantrekkende werking of het ontbreken van geluidsgevoelige bestemmingen langs deze wegen, niet in de berekening meegenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als gevolg van de verkeersaantrekkende werking door realisatie van de P+R-voorziening. Indien wordt besloten om ter plaatse meer parkeerplaatsen te realiseren dient een nieuwe berekening te worden uitgevoerd. Voor de nu geplande 400 parkeerplaatsen is geen nader onderzoek noodzakelijk.

2.4.3 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid stelt twee doelstellingen centraal:

1. de bescherming van personen die zich bevinden in de nabijheid van de risicobron tegen de kans op overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen;
2. de bescherming van de samenleving tegen een ramp met een groot aantal slachtoffers.

Kwetsbare objecten (zoals woningen) krijgen de hoogste mate van bescherming door het formuleren van grenswaarden welke afdwingbaar zijn en dienen te worden opgevolgd. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld een bedrijf) geldt een richtwaarde waarvan, mits onderbouwd, mag worden afgeweken.

Binnen het externe veiligheidsbeleid staan twee termen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het *plaatsgebonden risico* wordt gebruikt in relatie tot de eerste doelstelling van het veiligheidsbeleid en geeft de kans aan per jaar dat een persoon, die permanent en onbeschermd aanwezig is op een bepaalde plaats buiten een bedrijf (inrichting) of in de buurt van een vervoersmodaliteit (vervoer via weg, water, spoor of buisleiding) of nabij een luchthaven, op die plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen binnen die inrichting of op die vervoersmodaliteit of als gevolg van een ongeval nabij de luchthaven. De norm die voor het plaatsgebonden risico geldt wordt uitgedrukt in de kans van $1 : 10^{-6}$. Voor het bereiken van de tweede doelstelling wordt gebruik gemaakt van het *groepsrisico*. Het groepsrisico geeft de kans aan op een ongeval waarbij 10 of meer dodelijke slachtoffers vallen in de omgeving van de risicobron. Het aantal personen dat in de omgeving van de risicobron verblijft bepaalt daardoor de hoogte van het groepsrisico. Voor het groepsrisico geldt geen norm maar een verantwoordingsplicht.

De middels deze omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo te realiseren voorzieningen kunnen niet worden aangemerkt als kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Een nadere motivering van het aspect externe veiligheid is derhalve voor deze voorzieningen niet aan de orde.

In verband met het verleggen van de gastransportleiding Z-500-01 is evenwel een plaatsgebonden risicoberekening en een groepsrisicoberekening uitgevoerd (risicoberekening verlegde gastransportleiding Maastricht Perron Noord, Z-500-01-KR-016, Limmelderweg, KEMA, 66910157-GCS 11-51675, 21.01.2011). Uit de risicoberekening voor het plaatsgebonden risico volgt dat voor de beschouwde situatie geen 10^{-6} contouren aanwezig zijn. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico in het hele plangebied kleiner is dan 10^{-6} .

Voor de leiding is eveneens het groepsrisico berekend voor die kilometer die in de nieuwe situatie het hoogste groepsrisico oplevert. Het groepsrisico van deze kilometer is voor de nieuwe en de bestaande situatie berekend door de FN-curve en vervolgens de overschrijdingsfactor van deze FN-curve te berekenen. De overschrijdingsfactor is een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd over overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan één geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van één of groter dan één zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken of overschrijden. In de bestaande situatie is sprake van een overschrijdingsfactor van 0,07 en in de toekomstige situatie bedraagt de overschrijdingsfactor 0,06. Voor onderhavig geval betekent dit dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft waarmee aan de grenswaarden wordt voldaan.

2.4.4 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 de grenswaarden indien de locatie:

- Is gelegen binnen 300 meter vanaf rijkswegen (wegen in beheer van het Rijk);
- Is gelegen binnen 50 meter vanaf de rand van een provinciale weg (wegen in beheer bij de provincie)

In de voorliggende situatie is sprake van de realisatie van niet gevoelige bestemmingen. Een verder luchtkwaliteitonderzoek kan daarmee achterwege blijven.

Niet in betekende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de

luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

De via onderhavig plan toe te voegen activiteiten kunnen worden gezien als activiteiten welke in niet betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Ter vergelijking: een woningbouwplan met één ontsluitingsweg en maximaal 500 woningen geldt als een project dat in NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Een woningbouwplan met 500 woningen vergt conform de geldende parkeernormen meer parkeerplaatsen dan de middels onderhavig plan te realiseren 400 parkeerplaatsen. Ook de te realiseren langzaamverkeersroutes dragen in termen van het NIBM niet bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Resumerend kan worden gesteld dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

2.5 Water

De gemeente Maastricht valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Roer en Overmaas. Het waterbeleid van het Waterschap Roer en Overmaas is neergelegd in het Waterbeheersplan Waterschap Roer en Overmaas 2010-2015 (vastgesteld door het waterschapsbestuur d.d. 29 september 2009) en is gebaseerd op Europese, nationale en provinciale regelgeving. Eén van de beleidsterreinen die in dit document aan de orde komt is het stedelijk waterbeheer. Gemeenten hebben op basis van het provinciale beleid een verantwoordelijkheid om duurzaam om te gaan met hemelwater. In het Provinciaal Waterplan Limburg is opgenomen dat maximaal afgekoppeld wordt, mits doelmatig. Hierbij wordt de volgende voorkeursvolgorde gehanteerd: hergebruik - infiltratie in de bodem - afvoer naar oppervlaktewater - afvoer naar de riolering. Bij afvoer via de riolering wordt de voorkeur gegeven aan een verbeterd gescheiden stelsel. Afkoppelen van verhard oppervlak levert de nodige voordelen op, zoals minder riooloverstortingen, een betere werking van zuiveringsinstallaties, een natuurlijker afvoerregime van de beken, aanvulling van het grondwater en een vermindering van kosten door schoon hemelwater niet meer te transporteren en te zuiveren. Afhankelijk van de lokale mogelijkheden, aard en gebruik van het oppervlak en mogelijke verontreinigingen, wordt bepaald wat de meest duurzame oplossing is voor de afvoer van het hemelwater. Zo gelden voor industrieterreinen andere oplossingen dan voor woonwijken. In de stroomgebiedsvisies zijn op basis van beek- en vochtige-natuurdoelstellingen gebieden aangewezen waar in bestaand stedelijk gebied prioriteit aan het afkoppelen en infiltreren gegeven dient te worden. Voor het afkoppelen van bestaande bebouwing zijn maatwerkoplossingen nodig. Deze maatregelen kunnen bij ruimtelijke plannen worden verankerd in de watertoets.

Watertoets

Conform het stroomschema van het Waterschap Roer en Overmaas dienen bestemmingsplannen te worden ingediend bij het watertoetsloket. 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 projectbesluiten (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.

Uitgangspunten infiltratie/retentie

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 (herhalingsstijd van T=25 jaar);
- doorkijk naar de situatie bij een herhalingsstijd 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 is binnen het plan niet toegestaan.

De genoemde uitgangspunten impliceren een regenwatersysteem met de navolgende kenmerken:

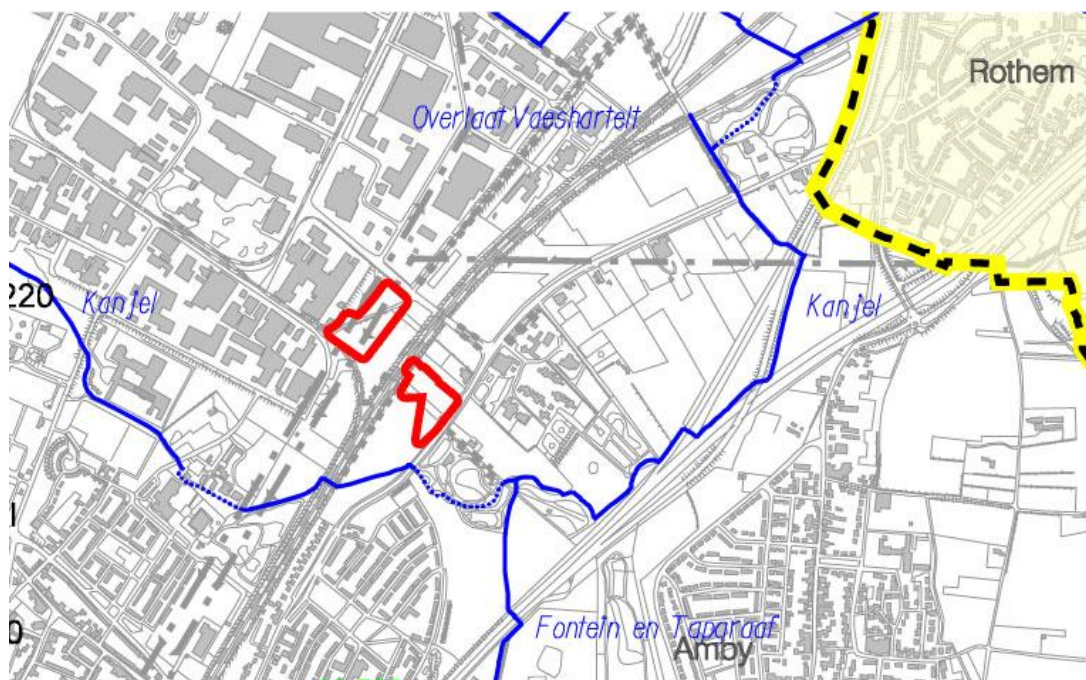
- een regenwatersysteem dat gebaseerd is op infiltratie van in principe 100% van het verhard oppervlak;
- een regenwatersysteem met een zuiverende werking zodat olie en andere bodemvreemde stoffen niet in de ondergrond doordringen;
- een regenwater-retentievoorziening die is afgestemd op het plan;
-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

Uitgangspunten bouwmaterialen

Bij het infiltreren van hemelwater verdient het voorkomen van vervuiling van de bodem aandacht. Het gebruik van uitloogbare bouwmaterialen dient voorkomen te worden. Om hierin te voorzien en duurzame ontwikkelingen te stimuleren zijn de Duurzaam Bouwen richtlijnen op alle planvormingfasen van toepassing. Zowel op het gebied van stedenbouw als op bouwplanniveau dienen de maatregelen uit de lijsten van de richtlijnen uitgevoerd te worden.

Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen in het Maasdal, dat ter plaatse bestaat uit vlak terrein op circa 45 meter boven NAP. Er is geen sprake van wateroverlast, noch zijn er uit het verleden overlastsituaties bekend in dit gebied. Op de wateratlas van het Waterschap Roer en Overmaas zijn de watergangen van Maastricht opgenomen. Ten zuiden van de projectlocatie is de Kanjel gelegen. Op de onderstaande uitsnede uit de wateratlas is de projectlocatie aangegeven en de ligging van de Kanjel ten opzichte hiervan.



De Kanjel heeft volgens de ecologische functiekaart van het waterschap een “Algemeen ecologische functie”. Voor alle waterlopen in Limburg waaraan geen specifiek ecologische functie is toegekend, geldt een algemeen ecologische functie (AEF). Hier wordt gestreefd naar een algemeen ecologisch kwaliteitsniveau en pas na 2023 naar verder herstel van kwaliteiten en processen.

Planontwikkeling

Van de in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven planontwikkeling is voor de waterparagraaf met name de aanleg van het verhard oppervlak van de parkeerplaats van belang. Het betreft een verhard oppervlak van circa 12.000 m² ten behoeve van de Park & Ride-voorziening voor het nieuwe treinstation Maastricht-Noord. Aansluitend ten zuiden van het plangebied zullen in de toekomst mogelijk ook ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Deze ontwikkelingen vinden buiten de werkingssfeer van deze ruimtelijke onderbouwing plaats maar zullen eveneens van invloed zijn op de te dimensioneren waterhuishoudkundige voorzieningen. Voor de berekening wordt derhalve in het vervolg van deze waterparagraaf uitgegaan van een verhard oppervlak van circa 24.000 m². Toekomstige ontwikkelingen rondom het plangebied kunnen t.z.t. noodzaken tot een herberekening van het bergend vermogen.

Berekening benodigde infiltratiecapaciteit

Een infiltratieonderzoek heeft nog niet plaatsgevonden. Wel is er ruimte gevonden waarin het vrijkomende hemelwater van de parkeerplaatsen geborgen kan worden. Deze voorziening is dermate groot dat er ook zonder infiltratie voldoende water geborgen kan worden voor een neerslagsituatie van T=100. Daarnaast is de verwachting dat de ondergrond dermate grindhoudend is dat er ook nog sprake kan zijn van infiltratie. Uitgaande van de normen van het waterschap (T=25: 35 mm in 45 min en T=100: 45 mm in 30 min) is de volgende retentievoorziening noodzakelijk:

Oppervlakte parkeerplaats 24.000 m² * 45 liter/m² = 1.080 m³.

Oplossingsvoorstellen

In het kader van deze planontwikkeling zal een infiltratieonderzoek plaatsvinden om de doorlatendheid van de bodem te bepalen. Zoals eerder aangegeven wordt er vanuit gegaan dat op deze locatie redelijke tot goede infiltratiemogelijkheden zijn. Het hemelwater van de parkeerplaats kan op twee manieren naar de retentie- / infiltratievoorziening worden gebracht:

1. Via ondergrondse buizen via naar een voorbezink-compartment. Vervolgens zal dit voorbezink-compartment aansluiten op de daadwerkelijke retentievoorziening-/infiltratievoorziening.;
2. Via een stelsel van molgoten en oppervlaktewaterstructuren afleiden naar het voorbezinkcompartment en vervolgens naar de retentievoorziening-/infiltratievoorziening.

Het voorbezinkbassin krijgt een inhoud van minimaal 96 m³ hetgeen overeenkomt met 4mm berging en zal niet worden voorzien van een bodempassage. Het infiltratiebassin zal wel worden voorzien van een bodempassage. Het infiltratiebassin zal daarnaast worden voorzien van een noodoverloop op de Kanjel.

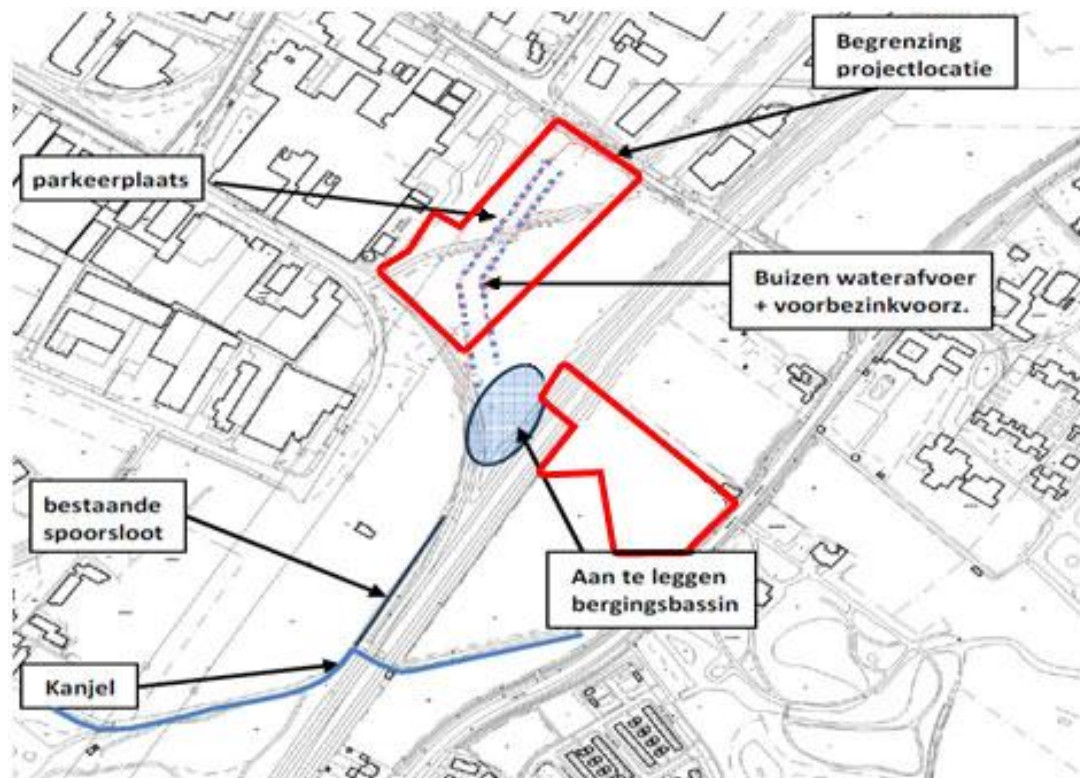
Op het moment dat de nadere technische uitwerking start zal in overleg met het Waterschap Roer en Overmaas worden beoordeeld welke van de twee opties dan wel een combinatie van beide varianten het meest kansrijk is. Alsdan zal het ontwerp ter goedkeuring ook worden voorgelegd aan het Waterschapsbedrijf Limburg omdat de infiltratievoorziening wordt gerealiseerd binnen de invloedssfeer van de (beschermingszone van de) rioolwatertransportleiding Meerssen – Rwwi Limmel. Deze beschermingszone valt evenwel buiten de begrenzing van onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

Locatie

Het bergingsbassin kan in de ‘oksel’ van de spoorlijnen Maastricht-Sittard en de goederenspoorlijn richting Beatrixhaven, ten zuiden van de projectlocatie, worden aangelegd. Dit bassin zal voldoende groot worden gemaakt voor de afvoer van regenwater uit buien T=25 en T=100. De oppervlakte van

het bergingsbassin zal circa. 3.000 m² bedragen, hetgeen bij een waterdiepte van 0,50 meter een bergingscapaciteit oplevert van 1.500 m³; dit is ruim voldoende voor de benodigde bergingscapaciteit. Voor de leegloop van de voorziening kan de aanwezige spoorsloot worden opgewaardeerd, die vervolgens weer aansluit op de Kanjel. Echter, aangezien deze voorziening zelfs in een T=100 situatie voldoet, zal een overloop naar de Kanjel niet of nauwelijks worden gebruikt. Indien uit het infiltratieonderzoek blijkt dat de infiltratiecapaciteit van de bodem beperkter is dan vooraf gedacht, kan voor buien T=100 het overtollige regenwater uit het bergingsbassin alsnog via een noodoverloop naar de Kanjel worden afgevoerd. Afhankelijk van de resultaten van het infiltratieonderzoek zal de beoogde oplossing verder worden gedimensioneerd en verfijnd.

Op de navolgende afbeelding is de locatie van de beoogde oplossingsvoorstellen aangegeven.



2.6 Overige milieuaspecten

Geurhinder

Het bouwplan betreft geen toevoeging van geurgevoelige bestemmingen. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

Lichthinder

Het bouwplan betreft geen toevoeging van lichtgevoelige bestemmingen. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

Trillingshinder

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

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 en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid.

Een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van proefsleuven te Maastricht, P+R Maastricht Noord, 'Sporen aan beide zijden van het spoor', ADC ArcheoProjecten, rapport 2834, juli 2011

In opdracht van de gemeente Maastricht en Prorail heeft ADC ArcheoProjecten een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de vorm van proefsleuven uitgevoerd voor het plangebied P+R Maastricht Noord. In het plangebied zal het station Maastricht Noord worden gerealiseerd, in combinatie met een Park & Ride, parkeerplaats en infrastructuur. Op basis van het vooronderzoek en onderzoek op omliggende terreinen werd verwacht dat het plangebied deel uitmaakt van een grootschalig archeologisch landschap. Dit is door het proefsleuvenonderzoek bevestigd.

Gedurende het Holoceen maakte het plangebied deel uit van de overstromingsvlakte van de Maas. De Maas heeft zich in deze periode ingesneden in zijn riviervlakte en op het terras was weinig sedimentatie waardoor een humeuze laag is ontstaan. Deze is ontstaan in het Boreaal (einde Vroeg-Mesolithicum). Na deze stilstandfase in de sedimentatie is er in de overstromingsvlakte weer rivieractiviteit geweest. Er waren overstromingen vanuit de ingesneden Maas. Mogelijk zijn de oude geulen van het vlechtende rivierterras ook weer gaan stromen. Er zijn beddingafzettingen van een geul gevonden die waarschijnlijk in die periode heeft gestroomd. Buiten de beddingafzettingen is een verhoogde zone aangetroffen, waarop mensen zich vanaf het Midden- tot Laat-Mesolithicum konden vestigen. Aan het einde van de Middeleeuwen is een oude Maasarm gebruikt als wateroverlaat, die diende om water in te laten bij hoge waterstanden in de Maas. Deze zogenaamde Heugemse overlaat heeft mogelijk in het plangebied gelegen. Er zijn echter geen duidelijke overlaatafzettingen aangetroffen.

Tijdens het onderzoek zijn drie vindplaatsen vastgesteld. Vindplaats 1 bestaat uit een cluster paalkuilen op de hoge zone. De sporen dateren uit de late Prehistorie. Vindplaats 2 is een zone van 25 m lengte in werkput 2 waarin vuursteen is aangetroffen. Hierbinnen clustert het vuursteen zich in een zone van ca. 3 x 3 m. Het vuursteen dateert uit het Mesolithicum en vormt vermoedelijk de neerslag van één of enkele kortstondige menselijke activiteiten. Ook deze vindplaats is gelegen op de verhoogde zone. De loop en omvang van deze verhoging langs de depressie is te reconstrueren op basis van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN). De derde vindplaats is de Romeinse hoofdweg, de Via Belgica, die in werkput 3 is aangetroffen. De weg bestaat uit een ophogingslaag met daarop een grindpakket. Aan beide zijden van de weg zijn meerdere bermgreppels opgetekend.

Alle vindplaatsen zijn gewaardeerd als behoudenswaardig. ADC ArcheoProjecten adviseert de gemeente Maastricht om de hoge zone langs de geul en het tracé van de Romeinse hoofdweg tot behoudenswaardige archeologische zones te verklaren. Indien behoud in situ niet mogelijk is, dan adviseert ADC ArcheoProjecten om de vindplaatsen op de hoge zone vlakdekkend op te graven. Een archeologische opgraving van een mesolithische vindplaats is een kostbaar en arbeidsintensief onderzoek. Het verdient daarom aanbeveling om bij geringe of ondiepe verstoringen de mogelijkheden tot behoud in situ te onderzoeken. Bij de aanleg van de parkeerplaats kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ophoging van het terrein.

Het tracé van de Romeinse weg hoeft niet intensief onderzocht te worden. Het profiel van deze weg is tijdens het huidige onderzoek goed bestudeerd. Het onderzoek dient zich in deze behoudenswaardige zone met name te richten op de aanwezigheid van technische constructies onder de weg, en op graven

en wachtposten langs het tracé. Bij verstoringen in deze zone adviseert ADC ArcheoProjecten daarom een archeologische begeleiding van de civiele werkzaamheden.

Selectiebesluit gemeente Maastricht

De archeologen van de gemeente Maastricht hebben kennis genomen van de resultaten van het inventariserend archeologisch onderzoek. Het selectiebesluit van de gemeente luidt dat de in het rapport genoemde vindplaatsen 1 en 2 in werkput 2 en vindplaats 3 in werkput 3 als beboudenswaardige zones worden verklaard. De werkzaamheden ter hoogte van werkput 1 (locatie fietstunnel) kunnen zonder archeologische begeleiding worden uitgevoerd. Eventuele oudheidkundige vondsten of merkwaardigheden in de ondergrond dienen wel terstond aan de gemeente Maastricht te worden gemeld.

Gezien de archeologische verwachting zal een definitief archeologisch onderzoek voorafgaand aan eventuele graafwerkzaamheden op de behoudenswaardige vindplaatsen moeten worden uitgevoerd. Het programma van eisen voor het onderzoek zal door de gemeente Maastricht worden opgesteld.

2.8 Ecologie

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. Een dreigende overtreding van de Flora- en faunawet kan zo snel gesignaleerd en, in veel situaties, voorkomen worden. Vervolgens kan er accuraat actie ondernomen worden om zodoende de overlevingskansen en migratiemogelijkheden van een beschermde soort in het betreffende gebied geen blijvende schade toe te brengen.

Aanvullend ecologisch onderzoek, voorstadhalte en P&R-terrein Maastricht Noord, Econsultancy bv, MAA.PRL.ECO, 09013030, 8 januari 2010.

In opdracht van de Provincie Limburg heeft Econsultancy een aanvullend ecologisch veldonderzoek en een natuurtoets verricht met betrekking tot de toekomstige voorstadhalte en het P&R-terrein Maastricht Noord. Dit aanvullend onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de resultaten van de quickscan flora en fauna die door Econsultancy in de periode april-mei 2008 voor dit gebied is opgesteld.

Het onderzoek bevat de resultaten van het door Econsultancy in 2009 uitgevoerde aanvullend ecologisch veldonderzoek ten aanzien van de te verwachten beschermde soorten. De resultaten omtrent het voorkomen van beschermde soorten op de onderzoekslocatie en de functie van de locatie voor de betreffende soorten wordt conform de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet getoetst aan de voorgenomen ingreep.

Het onderzoek richt zich op drie deellocaties:

- Deellocatie I: Fiets- en voetgangersverbinding: dit terreindeel heeft betrekking op een ruig grasland met enkele bomen en veel ruigtekruiden. Het perceel wordt extensief begraasd door galloway-runderen. De deellocatie heeft een natuurfunctie wat zich kenmerkt door een open en grazig karakter met langs de zuidgrens de Kanjelbeek waarlangs enkele beeldbepalende knotwilgen staan. Ten noorden van de deellocatie bevindt zich woningbouw, grenzend aan de Meerssenerweg. De bijbehorende percelen grenzen aan de spoorzone en bestaan uit uitgerasterd weiland, een hoogstam fruitboomgaard met schuren, houtopslag en een verruigd perceel met een oude toegangspoort.

Op deze deellocatie zal het fiets- en voetpad worden gerealiseerd in de vorm van een smalle strook verharding met of zonder verlichting. Er zullen naar verwachting graafwerkzaamheden worden verricht waarbij een zone, breder dan het uiteindelijke fiets- en voetpad, wordt verstoord. De exacte locatie van het fiets- en voetpad is nog niet bekend.

- Deellocatie II: P&R transferium: deze deellocatie wordt van noordoost naar zuidwest doorsneden door een met asfalt verhard fietspad (Limmelderweg). Langs dit fietspad bevindt zich een goed ontwikkelde houtwal met inheemse struiksoorten. Het gebied ten oosten van het fietspad is in gebruik als akker. Langs de spoorzone bevindt zich een begroeiing met voornamelijk wilgen en elzen en een greppel welke uitloopt in een brede sloot met oevervegetatie. Ten zuiden van de deellocatie ligt een goederenspoorbaan naar de Beatrixhaven met een begeleidende vegetatie.
Op deellocatie II zullen de bomen en struiken worden verwijderd alsmede de verhardingslagen en het overige grondgebruik ten behoeve van de realisatie van het transferium. De ingreep heeft ook betrekking op het vergraven en/of dempen van de sloten langs het spoor in het kader van de aansluiting van de P&R transferium op de treinhalt. In deze deellocatie zal tevens de Beukenlaan in zuidelijke richting worden doorgetrokken.
- Deellocatie III: Treinhalt: dit betreft een vierbaans spoorzone op een met spoorsteenslag verhard traject. Het spoortalud langs de westzijde bestaat uit gras en kruidenvegetatie. De onderzijde van het talud is begroeid met riet, struiken en boomopslag. Langs het talud bevindt zich een sloot welke op plaatsen enkele meters betreed is en op andere plaatsen alleen bestaat uit een natte greppel. Het spoortalud aan de oostzijde bestaat uit ruigtekruiden.
Op deze deellocatie zullen de met gras, kruidenruigtes en bomen begroeide spoortaluds en de aangrenzende sloten worden vergraven.

Waarnemingen en te verwachten soorten

Binnen de onderzoekslocatie zijn alleen broedvogels waargenomen en te verwachten waarvan het nest niet jaarrond is beschermd. De onderzoekslocatie maakt deel uit van een vliegroute van de gewone dwergvleermuis die een verbinding vormt tussen de verblijfplaats en foerageergebieden. Langs het spoor is minimaal één levendbarende hagedis aanwezig. Verder zijn tijdens het aanvullende veldonderzoek soorten als hermelijn, kleine watersalamander, gewone pad en grote kaardenbol waargenomen.

Maatregelen ter voorkoming van overtredingen van de Flora- en faunawet

Voor de waargenomen en te verwachten broedvogels geldt dat, indien bomen, struiken en overige vegetatie buiten het broedseizoen worden verwijderd, er geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot broedvogels. In de Flora- en faunawet worden geen vaste perioden gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal kan hiervoor de periode maart tot half augustus worden aangehouden. Geldend is en blijft de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen.

Met uitzondering van broedvogels, gewone dwergvleermuis en levendbarende hagedis, zijn op de onderzoekslocatie enkel vaste rust- of verblijfplaatsen van algemene soorten te verwachten waarvoor een algehele vrijstelling van de Flora- en faunawet met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichting geldt. Dit neemt echter niet weg dat er wel aan de algemene zorgplicht moet worden voldaan. Bij het verwijderen van beplanting op de onderzoekslocatie dient bijvoorbeeld rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van kleine dieren als egel, konijn, hermelijn enz.. Eventueel aanwezige dieren moeten worden verplaatst naar een geschikte locatie buiten de voorgenomen ingreep en bij voorkeur niet tijdens de winterslaap.

Ook bij het dempen van het water langs het spoortalud dient rekening te worden gehouden met eventueel aanwezige algemeen voorkomende amfibieën en vissen.

Noodzaak aanvraag ontheffing Flora en faunawet artikel 75c

Gezien de omvang van het plangebied en de maatschappelijke relevantie van de voorgenomen plannen adviseert het onderzoek om de ontwikkelingsplannen met dreigende overtredingen ten aanzien van de gewone dwergvleermuis (vliegroute), samen met de voorgenomen inrichtingsplannen en aanvullende maatregelen die verstoring en overtreding dienen te voorkomen, door de Dienst Regelingen te laten toetsen. Ontheffingen van verbodsbepalingen ten aanzien van vleermuizen

worden alleen nog verleend op basis van een wettelijk belang uit de Habitatrichtlijn. Ruimtelijke ontwikkeling valt niet onder een dergelijk belang.

Door het treffen van maatregelen zal de functionaliteit van een rust- of verblijfplaats behouden moeten blijven. De vliegroutes hiertussen genieten ook bescherming. Dergelijke maatregelen, vastgelegd in een activiteitenplan/werkprotocol en aangevuld met de voorgenomen inrichtingsplannen kunnen vooraf door de Dienst Regelingen worden goedgekeurd middels een ontheffingsaanvraag. De komst van de laanbeplanting in de toekomstige situatie is niet afdoende om een overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen. Factoren als lichtintensiteit, type beplanting en planning zijn hierbij ook essentieel.

Activiteitenplan

De gemeente Maastricht heeft opdracht gegeven tot het opstellen van een activiteitenplan ter voorkoming van een overtreding van artikel 75c van de Flora- en faunawet voor de gewone dwergvleermuis en de levendbarende hagedis (*Econsultancy, Activiteitenplan project Voorstadhalte en P&R-Terrein Maastricht Noord te Maastricht, MST.GEM.ECO3, 11013064, 22 juli 2011*). In dit activiteitenplan worden onder andere een aantal maatregelen voorgesteld die de functionaliteit voor gewone dwergvleermuizen en de levendbarende hagedis doen behouden en overtreding van de Flora- en faunawet doen voorkomen.

Effecten op korte termijn voor de gewone dwergvleermuis

Door de aanleg van het station en bijbehorende voorzieningen zal het huidige groene maar met name donkere karakter van het plangebied grotendeels verdwijnen. Hierdoor zal de functie van het plangebied als vliegroute voor de gewone dwergvleermuis worden aangetast. Het zoeken naar een alternatieve route vergt meer tijd hetgeen beslag kan leggen op het energiebudget van de vleermuizen. Op korte termijn kan dit betekenen dat in het eerstvolgende kraamseizoen minder jongen worden grootgebracht dan normaal het geval is. Indirect is sprake van een verstoring t.a.v. de vaste rust- en verblijfplaatsen. Wanneer de vleermuizen echter, middels het treffen van maatregelen, gedurende het hele seizoen van het plangebied gebruik kunnen maken als vliegroute is er geen sprake van verstoring en is een overtreding van de Flora- en faunawet niet aan de orde.

Effecten op korte termijn voor de levenbarende hagedis

De voorgenomen ingreep zal het leefgebied van de levendbarende hagedis voorsnog niet aantasten. Er ontstaat wel een extra barrière om zich langs het spoor in noordelijke richting te kunnen migreren waardoor kleine lokale populaties geïsoleerd komen te liggen. Op korte termijn levert dit geen negatieve effecten op. Wanneer het aanbod aan verblijfplaatsen, plekken om te kunnen zonnen en foerageermogelijkheden middels het treffen van voorzieningen niet in het geding komen, is er geen sprake van verstoring en is een overtreding van de Flora- en faunawet niet aan de orde.

Effecten op lange termijn op een gunstige staat van instandhouding voor de gewone dwergvleermuis

De gewone dwergvleermuis is in ons land zeer algemeen en niet bedreigd. Zuid-Limburg kent de hoogste dichtheid aan gewone dwergvleermuizen. Voortbordurend op de effecten op korte termijn kunnen de gevolgen op lange termijn van grote negatieve invloed zijn op de populatie in de wijk Limmel. Omdat vleermuizen slechts 1 jong per jaar krijgen kan het herstel lang duren. De gunstige staat van instandhouding kan hierdoor tijdelijk worden aangetast tenzij hiertoe maatregelen worden getroffen.

Effecten op lange termijn op een gunstige staat van instandhouding voor de levendbarende hagedis

Wanneer het toekomstige fietspad en Beukenlaan wordt doorgetrokken en het leefgebied hierdoor wordt verkleind zal dit gevolgen hebben op de gunstige staat van instandhouding ter plaatse. Het is mogelijk dat de hagedis(sen) onvoldoende voedsel kunnen vinden en het gebied verlaten. Door de meer geïsoleerde ligging kan uitwisseling van genen worden bemoeilijkt. Hierdoor kunnen zwakheden in een populatie ontstaan en kan een populatie mogelijk uitsterven. Door het treffen van maatregelen kunnen dergelijke scenario's worden voorkomen.

Mitigerende maatregelen Gewone dwergvleermuis

Door de komst van laanbeplanting langs het toekomstige fietspad Beukenlaan (buiten de directe reikwijdte van onderhavige ruimtelijke onderbouwing) blijft er een groene verbinding aanwezig waarlangs vleermuizen zich ook in de toekomstige situatie in de richting van de bestaande Beukenlaan kunnen verplaatsen. Om er voor te zorgen dat de Gewone dwergvleermuis geen nadelige effecten ondervindt t.a.v. het te realiseren station en het P&R-terrein worden de volgende maatregelen voorgesteld:

1. De (periodieke) werkzaamheden worden voornamelijk in de avond en nacht buiten de winterperiode uitgevoerd. Verstoring veroorzaakt door verlichting kan als volgt worden voorkomen:
 - a. de bomen langs het fietspad Beukenlaan zullen vanaf november 2011 worden aangeplant. Deze bomen zorgen met ingang van het vleermuizenzeizoen 2012 voor een permanente donkere vliegverbinding voor de Gewone dwergvleermuis;
 - b. omdat de nachtelijke werkzaamheden aan het spoor al vanaf september 2011 worden gestart dient tot november 2011 (einde vliegseizoen) de nachtelijke verlichting langs het spoor en op het werkterrein zoveel mogelijk te worden afgeschermd door plaatsing van lichtdichte schermen.

Mitigerende maatregelen Levendbarende hagedis

Om er voor te zorgen dat (de gunstige staat van instandhouding van) de Levendbarende hagedis geen nadelige effecten ondervindt worden de volgende maatregelen getroffen:

1. de bermen van het goederenspoor worden geoptimaliseerd voor de Levendbarende hagedis middels een maaibeheer (gericht op verschraling) en het creëren van extra zon- en verblijfplaatsen;
2. bij de planning van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met seizoensactiviteiten van de Levendbarende hagedis, om verstoring in de meest kwetsbare perioden te voorkomen;
3. langs de Beukenlaan wordt een alternatieve migratiemogelijkheid gecreëerd.

Het navolgende overzicht vat de te treffen maatregelen per ingreep samen.

Locatie/ingreep	Soortgroep	Verstoring	Mitigerende maatregelen
Station	gewone dwergvleermuis	onderbreking van vliegroute door verlichting en verwijderen groen	alternatieve vliegverbinding (bomenlaan tussen Hoekerweg en Kanjelpad) tijdig aanplanten of verlichting werkterrein afschermen
	levendbarende hagedis	onderbreking van mogelijke migratieroute (noord/zuid) langs het spoortalud door komst perrons	alternatief creëren langs toekomstige Beukenlaan (Hoekerweg – Kanjelpad)
P & R-terrein	gewone dwergvleermuis	onderbreking van vliegroute door verlichting en verwijderen groen	alternatieve vliegverbinding (bomenlaan tussen Hoekerweg en Kanjelpad) tijdig aanplanten of verlichting werkterrein afschermen
Verlichting langs fietspad Beukenlaan (Hoekerweg – Kanjelpad) en in overige (oude en nieuwe) delen Beukenlaan	gewone dwergvleermuis	vermijden van een bomenlaan vanwege verlichting, gevolg onderbreking van vliegroute	verlichting minimaliseren, soort verlichting, verlichting juist richten en kleur van verlichting
Fietspad (Beukenlaan Kanjelpad – Korvetweg) door-kruist goederen spoor	levendbarende hagedis	aantasting leefgebied (vaste rust- en verblijfplaats) wegens verwijderen gedeelte spoor-berm en verwijderen groen (beschutting)	resterend leefgebied kwalitatief verbeteren en mogelijk de zuidelijk punt van het plangebied als geschikt leefgebied inrichten

soort	jan.	febr.	maart	april	mei	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.
gewone dwergvleermuis (vliegroule)												
levendbarende hagedis (door-trekking fietsspad)												

minst ongunstige periode om werkzaamheden uit te voeren

werkzaamheden zijn mogelijk, afhankelijk van de loop van het seizoen en de weersomstandigheden

meest ongunstige periode om werkzaamheden 's nachts uit te voeren: werkzaamheden 's nachts zijn mogelijk, mits er een natuurlijke dan wel kunstmatige alternatieve donkere vliegverbinding/route wordt gecreëerd door/langs het plangebied

ongunstigste periode om werkzaamheden uit te voeren

De Flora- en faunawet kent daarnaast een algemene zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat een ieder die redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen nadelige gevolgen voor de fauna kunnen ontstaan, verplicht is om dergelijk handelen achterwege te laten of maatregelen te nemen om de nadelige gevolgen te voorkomen. Bij het verwijderen van de beplanting en graafactiviteiten op de onderzoekslocatie dient bijvoorbeeld rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van kleine dieren. Eventueel aanwezige dieren moeten de gelegenheid krijgen om weg te kunnen komen of te worden verplaatst naar een geschikte locatie buiten de voorgenomen ingreep. Dergelijke activiteiten vinden bij voorkeur niet plaats tijdens de winterslaap en de voortplantingsperiode. Ook bij het dempen van het water langs het spoortalud dient rekening te worden gehouden met eventueel aanwezige algemeen voorkomende amfibieën en vissen.

In navolging van het opgestelde activiteitenplan is in het kader van de te verlenen omgevingsvergunning een ‘Verklaring van geen bedenkingen’ bij de Dienst Regelingen van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie aangevraagd. Gelet op de Flora- en faunawet en de Algemene wet bestuursrecht heeft de Staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie verklaard geen bedenkingen te hebben tegen het verlenen van deze omgevingsvergunning door het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht. Aan deze omgevingsvergunning dienen de in de verklaring van geen bedenkingen genoemde voorschriften en bedenkingen ter bescherming van de gewone dwergvleermuis en de levendbarende hagedis te worden opgenomen. De verklaring van geen bedenkingen is als separate bijlage aan deze onderbouwing toegevoegd. Uit de verklaring van geen bedenkingen volgt tevens dat een werkprotocol met betrekking tot de mitigerende maatregelen dient te worden opgesteld. In dit werkprotocol is voorzien en tevens als separate bijlage aan deze onderbouwing toegevoegd.

Met de uitvoering van dit plan worden twee langzaamverkeersroutes met een recreatief-groen karakter, een ondertunneling van het spoor voor fietsers en voetgangers en een P+R-voorzieningen voor plusminus 400 voertuigen aan het plangebied toegevoegd.

Realisatie P+R Maastricht Noord - Gemeente Maastricht, augustus 2012

werkzaamheden van de A2-passage te voorzien in een tijdelijke voorzieningen om de bereikbaarheid van Maastricht komende vanaf de A2/A79 te kunnen garanderen. De P+R-voorziening vormt een van de tijdelijke maatregelen die hiertoe worden ingezet. Bij succes en blijvende vraag zal het terrein uiteraard blijven functioneren.

Na de realisatie van de A2-plannen zal het P+R-terrein vrijwel rechtstreeks verbonden worden met de A2 en A79 middels de nieuw te realiseren ontsluitingsweg richting bedrijventerrein Beatrixhaven. De P+R-voorziening zal dan ook nauwelijks leiden tot afgeleide negatieve effecten op het onderliggende wegennet rondom de planlocatie. Hierbij dient eveneens bedacht te worden dat de gehele ombouw van de A2 uiteindelijk zal leiden tot een sterk verminderde verkeersdruk op het onderliggende wegennet in de Beatrixhaven. Nu worden de wegen in de Beatrixhaven, met name in de spits, gebruikt als alternatieve route voor de A2. Als na realisering van het A2 plan de wachttijd bij knooppunt De Geusselt voor verkeer richting Maastricht verdwijnt zal er voor niet-bestemmingsverkeer geen aanleiding meer zijn om de Beatrixhaven te gebruiken als alternatieve route. Deze verminderde verkeersdruk zal naar verwachting de verkeersaantrekkende werking van de P+R-voorziening ruimschoots compenseren. Mocht de P+R-voorziening in combinatie met het light-railstation Maastricht – Noord een succes blijken en tot een grotere parkeervraag leiden dan de voorziening kan accommoderen dan biedt de directe omgeving van het plangebied voldoende mogelijkheden tot uitbreiding van de voorziening tot maximaal 1.000 parkeerplaatsen.

De langzaamverkeersroutes hebben een recreatief en met name groen karakter en zullen op een dusdanige wijze worden uitgevoerd dat zij leiden tot een versterking van de in het gebied aanwezige laanstructuren. Het gebied zal aan groene uitstraling winnen en met name de oostrand van bedrijventerrein Beatrixhaven zal op een visueel prettige wijze aan het oog worden onttrokken.

2.10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het ontwerp van de ruimtelijke onderbouwing is voorgelegd aan de bevoegde instanties in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro. De reacties van deze instanties zijn opgenomen in bijlage 2 van deze onderbouwing. In dit kader hebben de provincie Limburg, het Waterschap Roer en Overmaas en de Gasunie gereageerd. De Regionale Brandweer Zuid-Limburg, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Rijkswaterstaat Limburg, Pro Rail en de VROM Inspectie Regio afdeling Zuid hebben in het kader van het vooroverleg geen reactie gegeven.

Reactie provincie Limburg

De provincie heeft het plan niet beoordeeld omdat men heeft moeten constateren dat niet alle partijen in het planproces over dezelfde informatie beschikten.

Deze reactie heeft met name betrekking op de wijze waarop de planontwikkeling in relatie tot de ligging van de EHS dient te worden gezien. In samenspraak met de provincie heeft een verdieping van dit aspect plaatsgevonden binnen de vervaardigde effectenstudie EHS en het hieruit voortvloeiende compensatieplan.

Reactie Gasunie

De Gasunie concludeert dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Reactie Waterschap Roer en Overmaas

Het waterschap Roer en Overmaas geeft het plan aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

- verzoeken de rioolwatertransportleiding Meerssen – Rwzi Limmel planologisch te beschermen op basis van bijgevoegde algemene regels;
De rioolwatertransportleiding evenals de bijbehorende beschermingszone is gelegen buiten de begrenzing van onderhavige ruimtelijke onderbouwing. Daarnaast is sprake van een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing zonder regels. Het opnemen

van de beschermingszone in de vorm van regels is dan ook niet mogelijk. De planologische bescherming van de rioolwatertransportleiding is geregeld in het aangrenzende bestemmingsplan A2/Mariënwaard.

- opmerkingen op (civiel)technisch gebied met betrekking tot de verdere uitwerking van enkele planonderdelen;

De hierbij gemaakte opmerkingen zijn planologisch gezien niet relevant. De opmerkingen zullen door de gemeente evenwel bij de verdere planuitwerking worden betrokken.

- ten behoeve van een tijdelijke verlaging van het grondwaterniveau dient een watervergunning te worden aangevraagd;

Deze opmerking is planologisch gezien niet relevant. Initiatiefnemer zal toezien op een correcte aanvraag van alle noodzakelijke vergunningen.

- verzoeken de planontwikkeling met betrekking tot het infiltratiebassin aan het Waterschapsbedrijf Limburg ter goedkeuring voor te leggen;

Initiatiefnemer zal hierop toezien.

- adviseren de waterkwaliteit van de infiltratievoorziening te borgen door het voorbezinkbassin ten minste 96 m³ groot te maken. Daarnaast wordt aangegeven dat het niet de voorkeur van het waterschap heeft om hemelwater zonder tussenkomst van een zuiverende voorziening direct in een watervoerend bodemlaag te infiltreren. Ook wordt aangegeven dat het volledig infiltreren van hemelwater (geen diepteinfiltratie) de voorkeur heeft. Het inrichten van een noodoverloop op de Kanjel heeft de voorkeur boven een vertraagde afvoer.

De gemaakte opmerkingen hebben geleid tot een op onderdelen, in lijn met die opmerkingen, aangepaste waterparagraaf in onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

Het vooroverleg heeft op onderdelen geleid tot een aanpassing dan wel bijstelling van de ruimtelijke onderbouwing conform bovenstaande beantwoording van de overlegreacties door de gemeente Maastricht.

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.

Zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft met ingang van 12 maart 2012 gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. Van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen is enkel door Pro Rail gebruik gemaakt. De door Pro Rail ingediende zienswijze richtte zich op de ontwerp Verklaring van geen bedenkingen. Deze ontwerp Verklaring van geen bedenkingen is opgesteld door de Dienst Regelingen (Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) en vormt onderdeel van de ontwerp omgevingsvergunning (het ontwerpbesluit). De ingediende zienswijze is ter inhoudelijke beoordeling toegezonden aan de Dienst Regelingen. Dit heeft geleid tot een aanpassing van de aan de Verklaring van geen bedenkingen verbonden voorschriften. De definitieve Verklaring van geen bedenkingen (en daarmee ook de hieraan verbonden voorschriften ter bescherming van de gewone dwergvleermuis en de levendbarende hagedis) is als bijlage aan de verleende omgevingsvergunning toegevoegd. De Verklaring van geen bedenkingen is ook als separate bijlage aan onderhavige ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

2.11 Economische uitvoerbaarheid

Het treinstation inclusief de reizigerstunnel, lift en hellingbanen, wordt volledig aangelegd en gefinancierd door de Provincie Limburg. De gemeente Maastricht zal de aanleg van het P+R-terrein en de langzaamverkeerroutes financieren.

3 Motivering

Onderhavig ruimtelijke onderbouwing is opgesteld om middels verlening van een omgevingsvergunning de realisatie van de volgende voorzieningen door de gemeente Maastricht mogelijk te maken:

- een Park+Ride-voorziening bestaande uit plusminus 400 parkeerplaatsen aan de Limmelderweg;
- de realisatie van een reizigerstunnel onder het nieuwe treinstation Maastricht – Noord met fietspad en toegang tot de perrons;
- realisatie van een voorplein inclusief hellingbaan, fietsenstalling met kluizen en een gebouw ten behoeve van de technische installaties ten oosten van het spoor;
- de realisatie van een recreatief groene langzaamverkeersroute tussen de Meerssenerweg en de reizigerstunnel. Ten westen van het spoor zal deze verkeersroute worden doorgezet (planologische verankering in het bestemmingsplan A2 Mariënwaard) om uiteindelijk binnen de begrenzing van onderhavig projectgebied te eindigen in het zuidwestelijk gedeelte van de Park+Ride-voorziening.

Een belemmering voor de realisatie van genoemde voorzieningen vormt het vigerende bestemmingsplan. Het plangebied heeft hierbinnen de bestemming 'Landelijke bebouwing II' en 'Spoordoeleinden'. De bij deze bestemmingen behorende regels staan de realisatie van de geplande voorzieningen niet toe. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de omgevingsvergunning is dan ook primair opgesteld om de realisatie van de voorzieningen mogelijk te maken.

De in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven ontwikkelingen worden in ruimtelijk en planologisch opzicht aanvaardbaar geacht omdat:

- er met de uitvoering van dit plan een versterking plaatsvindt van de leefbaarheid en de bereikbaarheid van Maastricht;
- de te realiseren voorzieningen passen binnen de uitgangspunten van het POL;
- het plan past binnen de doelstellingen van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan;
- het plan past binnen het gemeentelijk beleidskader en de doelstellingen zoals verwoord in onder andere de Stadsvisie 2030, het Natuur- en milieuplan 2030, de Beleidsnota Parkeren, het Bestuursakkoord Maastricht 2010 – 2014 en het Project A2 Maastricht De Groene Loper;
- er uit oogpunt van milieuhygiëne (bodemkwaliteit, geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en overige milieuhinder) geen belemmeringen zijn voor deze ontwikkeling;
- er is voorzien in een adequate waterparagraaf;
- de archeologische waarden in voldoende mate zijn onderzocht;
- in het kader van de bescherming van de faunistische of floristische waarden door de Dienst Regelingen een verklaring van geen bedenkingen is afgegeven;
- het plan voldoet aan de spelregels voor ruimtelijke ontwikkelingen in de Ecologische hoofdstructuur en uiteindelijk leidt tot een versterking van de EHS nabij het plangebied waarbij de ingreep in de EHS wordt gecompenseerd op basis van een compensatieplan;
- er geen onevenredige aantasting van het woongenot plaatsvindt voor omwonenden;
- de economische uitvoerbaarheid is gewaarborgd.

Resumerend kan worden gesteld dat het in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven plan in ruimtelijk opzicht aanvaardbaar is.

Bijlage 1 Reacties wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

provincie limburg



Gemeente Maastricht

College van burgemeester en wethouders van de
gemeente Maastricht
Postbus 1992
6202 MA MAASTRICHT

Ingek. 9 1 JAN 2011

Reg. nr.: 2011, 04987

VERZONDEN 27 JAN. 2011

Afdeling ROZ
Ons kenmerk CAS201100001383
DOC201100012023

Uw kenmerk
Bijlage(n)

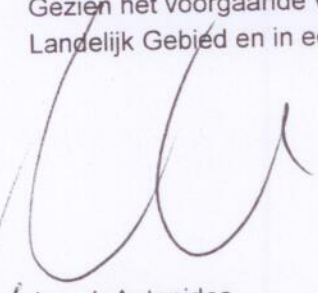
Behandeld R.V.M.H Jaspars
Telefoon (043) 389 7393
Fax
Email rvmh.jaspars@prvlimburg.nl
Maastricht 27 januari 2011
Verzonden

Onderwerp

Advies ex artikel 3.1.1 Bro
omgevingsvergunning "Park & Ride Maastricht Noord", hierna te noemen het plan

Geacht college,

Uw verzoek heb ik op 21 december ontvangen en is ingeschreven onder bovenvermeld kenmerk. Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerkingen van provinciale belangen. Bij de toetsing van de planstukken is geconstateerd dat niet alle partijen in het planproces over dezelfde informatie beschikken en/of dezelfde uitgangspunten hanteren. Dit levert zodanig veel onduidelijkheid op dat het plan niet op een juiste wijze inhoudelijk kon worden beoordeeld. Gezien het voorgaande verzoek ik u contact op te nemen met de heer W. Hazenberg van de afdeling Landelijk Gebied en in een nader overleg de openstaande vraagpunten in breder verband te bespreken.


ing. J. Antonides,
afdelingshoofd
Ruimtelijke Ontwikkeling

2 maart 2011 Provinciale Statenverkiezingen: www.limburg.nl

Bezoekadres:
Limburglaan 10

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99

Bankrekening
Rabobank
13 25 75 728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
Lijn 5 (richting

Het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

N.V. Nederlandse Gasunie

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 91 11
F (050) 521 19 99
E communicatie@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum
28 januari 2011

Doorkiesnummer
0570 - 69 64 20

Ons kenmerk
TAJO 11.B.0202

Uw kenmerk
SEB 2010-61348

Onderwerp
Omgevingsvergunning P&R Maastricht Noord

Gemeente Maastricht

Ingek. 31 JAN 2011

Reg. nr.: 2011.05131

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief met kenmerk SEB 2010-61348 van 16 december 2010, waarmee u ons bovengenoemd plan toezond, delen wij u mee dat het plan ons geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

i.o. 

Nora Tijman
Medewerker Juridische Zaken



Het College van burgemeester en
wethouders van de gemeente Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Gemeente Maastricht

Ingek. 20 JAN 2011

Reg. nr.: 2011.04956

Sittard, 27 JAN 2011

uw kenmerk : SEB2010-61342
uw brief van : 16 december 2010
ons kenmerk : 201100059

behandeld door : E. Verheijen
doorkiesnummer : 046-4205847
e-mail : e.verheijen@overmaas.nl

germandateerde bevoegdheid:
wateradvies

onderwerp:
omgevingsaanvraag
"Park & Ride Maastricht Noord"

Geacht College,

Op 21 december 2010 heeft het Watertoetsloket Roer en Overmaas uw aanvraag voor een wateradvies ontvangen. Het initiatief betreft een bestemmingsplanwijziging ten behoeve van een nieuw te bouwen station, parkeerplaats en verbindingsweg op het industrieterrein Beatrixhaven. Dit initiatief is een onderdeel van het 'A2-project'. Met vragen over watergerelateerde aspecten in dit plan kunt u contact opnemen met de heer Severeijns (046-4205781).

Hemelwater wordt in het plangebied opgevangen en geïnfilteerd met een open berging, gelegen in de 'oksel' van de spoorlijn Maastricht-Sittard en het goederenspoor naar de Beatrixhaven. Het hemelwater wordt via een bezinkbassin naar de infiltratievoorziening geleid. De totale capaciteit bedraagt circa 1.500 m³, overeenkomstig met 63 mm berging. In geval van onvoldoende infiltratiecapaciteit, bestaat ook de mogelijkheid om hemelwater via een spoorloot naar de Kanjel af te voeren.

Het plan geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

Rioolwatertransportleiding Meerssen - Rwzi Limmel

Ten westen van de spoorlijn Maastricht - Sittard ligt een rioolwatertransportleiding van het Waterschapsbedrijf Limburg. Deze leiding buigt met de Galjoenweg en de Korvetweg westelijk af en ligt hier ten zuiden van de Korvetweg. Op de afbeelding "mogelijke toekomstig eindbeeld" pagina 9 van de omgevingsvergunning is de rioolwatertransportleiding in blauw aangegeven.

Het betreft de rioolwatertransportleiding Meerssen - Rwzi Limmel (957.015) en is een betonnen vrijvervalleiding, diameter inwendig Ø 1.500 mm, uitwendig waarschijnlijk Ø 2.000 mm. Deze leiding dient planologisch beschermd te zijn. De beschermingszone is 2 keer 2,5 meter aan weerszijden van de leiding, gemeten vanuit hart leiding. In dit kader zijn er onder andere beperkingen voor het oprichten van bouwwerken. Alleen ten behoeve van het in stand houden van de rioolwatertransportleiding mogen binnen de planologische bescherming bouwwerken worden gebouwd. Hiervoor verwijzen wij u naar de bijgevoegde bijlage "Algemene regels rioolwatertransportleiding". Wij vragen u deze te verwerken in de regels van het bestemmingsplan.

Wij verzoeken u op pagina 9 van de omgevingsvergunning de rioolwatertransportleiding Meerssen - Rwzi Limmel met de algemene regels te omschrijven.

Met betrekking tot het oprichten van de bouwwerken, in het kader van de Park & Ride Maastricht Noord, heeft op 07 september 2010 een overleg tussen de opdrachtgever(s) en het Waterschapsbedrijf Limburg plaatsgevonden. Namens de opdrachtgever waren aanwezig de heer ir. P.B. Jansen van Provincie Limburg, de heer ir. R.A.J. Lebouille van gemeente Maastricht en de heer W. van den Hoorn BSE, ontwerper van Arcadis.

In dit gesprek zijn de volgende afspraken gemaakt.

- De constructie is gepland op geboorde ankerpalen. De palen zullen buiten de beschermingszone worden aangebracht. Op de palen zal de ontlastingsconstructie worden aangebracht.
- Ter plaatse van de rioolwatertransportleiding zal in de tunnelbak een uitneembaar "betonnen luik" dienen te worden aangebracht.
- Gelet op de mogelijke onnauwkeurigheid van de revisiegegevens en rekening houdend met de geringe speling van de geplande constructie zal de exacte ligging van de leiding middels proefsleuven worden vastgesteld. Tevens zal het vrijvervalriool in het werk met het huidige maaiveld worden gemeten.
- De gewijzigde plantekening zal te zijner tijd met het Waterschapsbedrijf Limburg worden besproken.
- De gegevens van de betonnen leiding, van de leverancier Betonson, zijn ter beschikking van Arcadis gesteld.
- De opdrachtgever dient bij het Waterschapsbedrijf Limburg voor het oprichten van het station met fietsvoorziening en P & R voorziening een ontheffing aan te vragen voor het aanbrengen van voorzieningen, o.a. bouwwerken, infiltratiebassin, in en het werken in de beschermingszone van de rioolwatertransportleiding.

Wij verwachten dat deze punten bij de nadere planuitwerking worden betrokken.

Watervergunning

- Wij verwachten dat het tijdelijk verlagen van het grondwatervniveau gewenst is tijdens de bouwperiode. Wellicht ten overvloede maken wij u erop attent dat u het onttrekken van grondwater moet melden, of een vergunning dient aan te vragen. Meer informatie en het aanvraagformulier kunt u raadplegen op onze website www.overmaas.nl onder E-loket, Vergunningverlening.
- Wij adviseren u tijdig een melding of vergunningaanvraag in te dienen. De behandeltermijn van een vergunning kan oplopen tot 6 maanden.

Infiltratievoorziening

In de regels ten aanzien van het bouwen en de uitvoering van andere werken en werkzaamheden in de beschermingszone van de rioolwatertransportleiding is vermeld dat het niet is toegestaan om het maaiveld ter plaatse van de beschermingszone van de rioolwatertransportleiding Meerssen - Rwzi Limmel te wijzigen. Op pagina 35, locatie, is het infiltratiebassin gepland boven de beschermingszone van de rioolwatertransportleiding Meerssen - Rwzi Limmel. In dit kader dient de planontwikkeling met betrekking tot het infiltratiebassin aan het Waterschapsbedrijf Limburg ter goedkeuring te worden voorgelegd. Het Waterschapsbedrijf Limburg zal een ontheffing verlenen indien het realiseren van het infiltratiebassin in de beschermingszone door het Waterschapsbedrijf Limburg wordt geaccepteerd.

Verder hebben wij de volgende opmerkingen met betrekking tot de infiltratievoorziening.

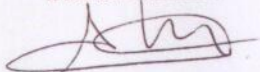
- Wij adviseren de waterkwaliteit te borgen door het voorbezinkbassin ten minste 96 m³ (overeenkomstig met 4 mm) groot te maken.
- Het heeft niet onze voorkeur om hemelwater zonder tussenkomst van een zuiverende voorziening direct in een watervoerende bodemlaag te infiltreren.
- Wij wijzen voor de volledigheid erop dat wij het gebruik van diepte-infiltratie met klem afraden.
- Om de infiltratievoorziening tijdig te legen, wordt als optie een lozing op de Kanjel genoemd. Wij geven de voorkeur aan het volledig infiltreren van hemelwater. Het inrichten van een noodoverloop op de Kanjel heeft onze voorkeur boven een vertraagde afvoer.

Advies

Gezien de bovenstaande opmerkingen zijn wij genooddaakt een negatief wateradvies te geven. Wij vragen u het plan op de genoemde punten aan te passen. Bij eventuele vragen over dit wateradvies kunt u contact opnemen met mevrouw E. Verheijen.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur,
krachtens mandaat,



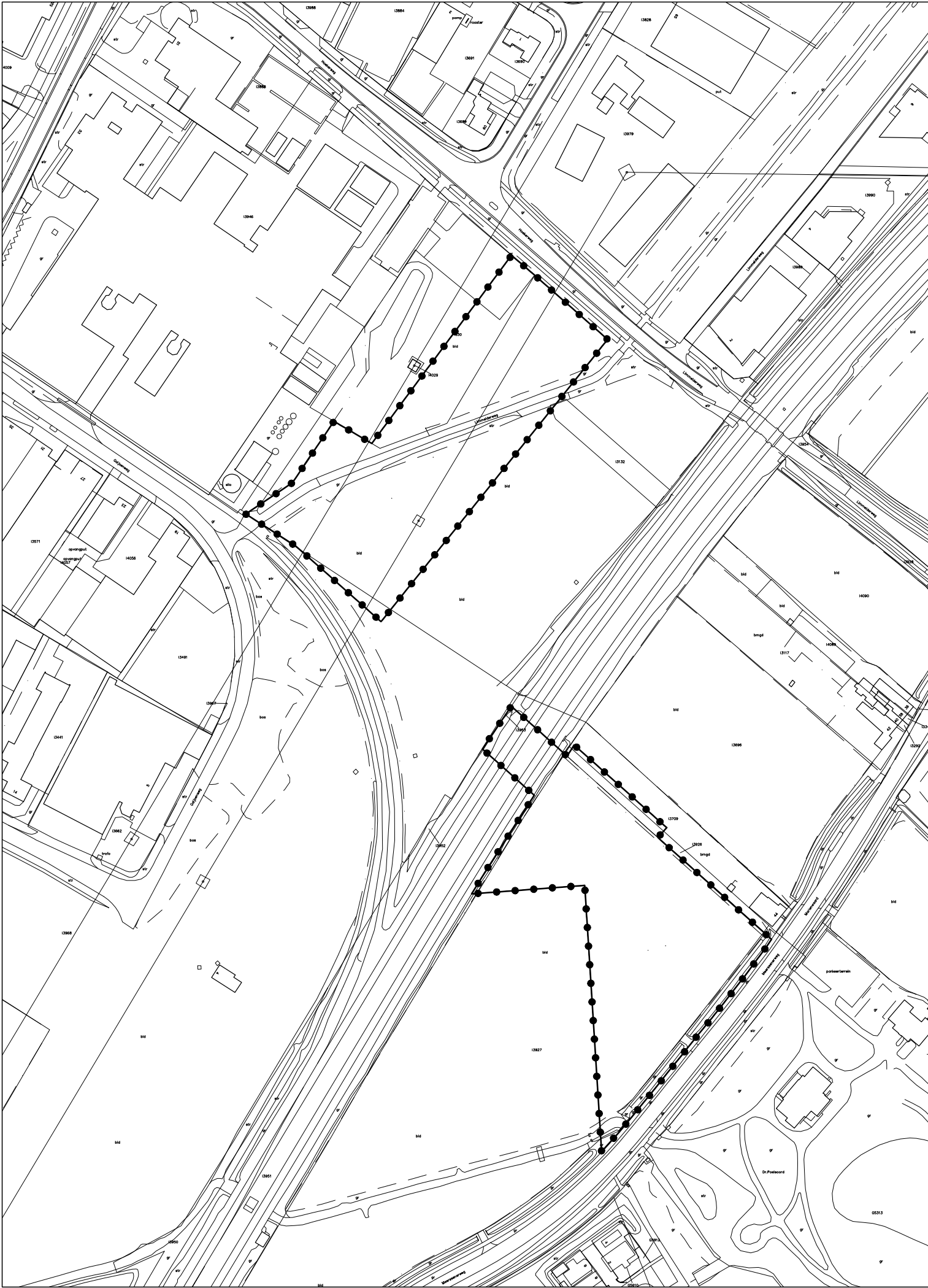
ing. J.M.G. In den Kleef,
secretaris/directeur
Waterschap Roer en Overmaas

* Het Watertoetsloket Roer en Overmaas is een gezamenlijk initiatief in het kader van de watertoets van het Waterschap Roer en Overmaas, het Waterschapsbedrijf Limburg, de Provincie Limburg en Rijkswaterstaat Limburg. Dit wateradvies is opgesteld door het Waterschap Roer en Overmaas en het Waterschapsbedrijf Limburg. De andere waterbeheerders van het loket hebben geen opmerkingen.

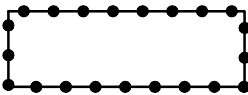
ALGEMENE REGELS TEN AANZIEN VAN HET BOUWEN EN DE UITVOERING VAN ANDERE
WERKEN EN WERKZAAMHEDEN IN DE ZONE VAN DE RIOOLWATERTRANSPORTLEIDING

1. De beschermingszone van de rioolwatertransportleiding wordt bepaald door een strook van 5 meter welke wordt gevormd door 2 ½ meter brede stroken aan weerszijden gemeten uit het hart van de op de plankaart aangegeven rioolwatertransportleiding.
- 2.1 Het is, behoudens het bepaalde in lid 4, verboden op en/of in gronden die zijn gelegen in de in lid 1 bedoelde zone te bouwen.
- 2.2 Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het verbod genoemd in dit artikel onder 1 voor het oprichten van gebouwen en andere bouwwerken, voor zover de beoogde bebouwing ingevolge de aan betrokken gronden gegeven bestemming is toegestaan.
- 2.3 De in dit lid onder 2 genoemde vrijstelling wordt niet verleend, indien door de aanwezigheid van de beoogde bebouwing de functie van de gronden onaanvaardbaar wordt belemmerd en alvorens de leidingbeheerder ter zake is gehoord.
- 3.1 Het is, behoudens het bepaalde in lid 4, verboden op en/of in gronden die zijn gelegen binnen de in lid 1 genoemde zone:
 1. het bodemniveau te wijzigen;
 2. gesloten oppervlakteverhardingen aan te brengen;
 3. diepwortelende beplanting aan te brengen of te rooien;
 4. graafwerkzaamheden uit te voeren anders dan normaal spit- en ploegwerk;
 5. te heien of anderszins voorwerpen in de grond te brengen.
- 3.2 Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het verbod genoemd in dit lid onder 1, indien en voor zover de aan betrokken gronden gegeven bestemmingen zich hiertegen niet verzetten.
- 3.3 De in dit lid onder 2 genoemde vrijstelling wordt niet verleend, indien de beoogde werken en/of werkzaamheden de functie van de gronden onaanvaardbaar belemmeren en alvorens de leidingbeheerder is gehoord.
4. Waar zulks ter instandhouding van de rioolwatertransportleiding nodig is mogen binnen de in lid 1 bedoelde zone andere bouwwerken worden gebouwd.

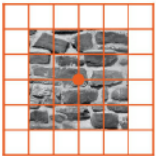
Bijlage 2 Verbeelding



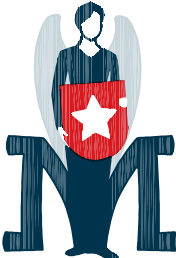
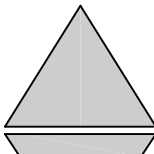
GEBIED OMGEVINGSVERGUNNING



Omgevingsvergunning P+R Maastricht Noord



vandewall
planologisch advies

*** aan de opgegeven maatvoering kunnen geen rechten worden ontleend ***					
 Gemeente Maastricht	omgevingsvergunning P+R Maastricht Noord			par.	datum
	verbeelding vastgesteld 15 augustus 2012				03.09.2010
					03.12.2010
					10.06.2011
					26.07.2011
					09.03.2012
					15.08.2012
sector Ruimte	team Ontwerp	schaal 1:2500	IMRO-idn NL.IMRO.0935.pbPenRMaastrichtNo-vg01		