

MobiliteitsHub Beatrixhaven

Inhoudsopgave

Motivering	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging projectlocatie	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	6
1.4 Verklaring van geen bedenkingen	11
Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving	13
Hoofdstuk 3 Toetsing omgevings- en milieuaspecten	16
3.1 Archeologie en cultuurhistorie	16
3.2 Bodem	16
3.3 Water	16
3.4 Natuur	17
3.5 Verkeer en parkeren	17
3.6 Externe veiligheid	17
3.7 Geluid	22
3.8 Luchtkwaliteit	23
3.9 Geur	24

Hoofdstuk 4	Ruimtelijke randvoorwaarden	25
4.1	Afwijkingen project	25
4.2	Ruimtelijke aanvaardbaarheid	25
Hoofdstuk 5	Economische uitvoerbaarheid	26
5.1	Economische uitvoerbaarheid	26
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	26
Bijlage		27
Bijlage 1	Bodemonderzoek	28

Motivering

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Groene Loper VOF heeft het voornemen om op de locatie aan de Hoekerweg (sectie G perceel 4055 (gedeeltelijk)) een onbemand tankstation te realiseren. Daarnaast zal het bedrijf Logic-all, reeds gelegen op bedrijventerrein Beatrixhaven, verplaatsen naar deze locatie en wordt in hetzelfde pand een lunchroom gevestigd, die openbaar toegankelijk is.

De voorgenomen ontwikkeling van het tankstation en de lunchroom op deze locatie zijn strijdig met het vigerende bestemmingsplan. De gemeente Maastricht kan op basis van artikel 2.10 lid 1 onder c en lid 2.12 lid 1 onder a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) de aangevraagde omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het vigerende bestemmingsplan. Het voorliggende document vormt daarvoor de benodigde ruimtelijke onderbouwing.

1.2 Ligging projectlocatie

De projectlocatie bevindt zich aan de Hoekerweg ten zuidoosten van de P+R. De locatie ligt nabij station Maastricht Noord, het bedrijventerrein Beatrixhaven en de nieuwe ontsluiting van en naar de A2.



Ligging projectlocatie (bron Globespotter Cyclomedia, luchtfoto 2015)



Foto's locatie (bron Globespotter Cyclomedia)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor de projectlocatie vigeert het bestemmingsplan "A2 Mariënwaard" dat op 14 december 2010 is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Maastricht. De status van het plan is onherroepelijk.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan

De betreffende gronden zijn bestemd tot "Bedrijventerrein". Op het perceel liggen vervolgens nog:

- Dubbelbestemming Leiding - Riool
- Dubbelbestemming Waarde - Maastrichts Erfgoed
- Functieaanduiding bedrijf van categorie 2-3
- Functieaanduiding specifieke vorm van waarde - archeologische zone c
- Gebiedsaanduiding geluidzone - industrie
- Gebiedsaanduiding vrijwaringszone - spoor

Bestemming bedrijventerrein

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- bedrijven in de milieucategorieën 2 en 3 zoals genoemd in de Staat van bedrijfsactiviteiten;

- opslag en uitstalling;
- voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder keermuren;
- langzaamverkeersverbinding in ieder geval ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - groene loper'.
- parkeervoorzieningen;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- verhardingen;
- groenvoorzieningen, waaronder taluds;
- additionele voorzieningen.

Voor het bouwen van bedrijfsgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- de maximale bouwhoogte bedraagt 9 meter;
- het maximum bebouwingspercentage voor dit bestemmingsvlak bedraagt 40%;
- de oppervlakte van een bouwperceel mag niet meer bedragen dan 5.000m²;
- de afstand van een gebouw tot de zijdelingse en achterste perceelgrens dient minimaal 3 m te bedragen;
- de afstand van een gebouw tot de naar de weg gekeerde grens van het bouwperceel dient minimaal 5 m te bedragen.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 m bedragen, met dien verstande dat de bouwhoogte voor erf- en terreinafscheidingen voor de naar de weg gekeerde gevel niet meer mag bedragen dan 1 meter;
- de bouwhoogte van antennes en reclamemasten mag niet meer bedragen dan 8 meter;
- de bouwhoogte van lichtmasten mag niet meer bedragen dan 12 meter;
- de bouwhoogte van keermuren mag niet meer bedragen dan 8 meter;
- de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 4 meter.

Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van additionele voorzieningen gelden de volgende bepalingen:

- de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van additionele voorzieningen mag niet meer bedragen dan 3 meter;
- de oppervlakte van gebouwen ten behoeve van additionele voorzieningen mag niet meer bedragen dan 15 m².

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering en de afmetingen van bebouwing ten behoeve van het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
- de stedenbouwkundige kwaliteit en beeldkwaliteit van de naaste omgeving;
- de verkeersveiligheid;
- de sociale veiligheid;
- de brandveiligheid en rampenbestrijding.

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels:

- toestaan dat de bouwhoogte van 9 meter wordt verhoogd tot maximaal 12 meter, mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:
 1. bedrijfseconomische noodzaak wordt aangetoond;
 2. de ruimtelijke noodzaak wordt aangetoond;
 3. de ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd;
 4. er sprake is van efficiënt ruimtegebruik op het betreffende bouwperceel.
- toestaan dat het bebouwingspercentage van 40% wordt verhoogd tot maximaal 60%, mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. bedrijfseconomische noodzaak wordt aangetoond;
 2. de ruimtelijke noodzaak wordt aangetoond;
 3. de ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd;
 4. er sprake is van efficiënt ruimtegebruik op het betreffende bouwperceel.
- toestaan dat de oppervlakte van een bouwperceel wordt vergroot tot een maximum van 7.000 m², mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:
 1. bedrijfseconomische noodzaak wordt aangetoond;
 2. de ruimtelijke noodzaak wordt aangetoond;
 3. de ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd;
 4. er sprake is van efficiënt ruimtegebruik op het betreffende bouwperceel.
 - toestaan dat de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens aan maximaal 1 zijde minder dan 3 m mag bedragen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid en veiligheid in geval van calamiteiten.
 - het bouwen van erf- en terreinafscheidingen hoger dan 1 respectievelijk 2 meter, mits dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de verkeersveiligheid en de stedenbouwkundige kwaliteit.
 - het bouwen van additionele voorzieningen hoger dan 3 meter, mits dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de verkeersveiligheid en de stedenbouwkundige kwaliteit.

Tot een strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan, het gebruik van de gronden of gebouwen voor:

- geluidzoneringsplichtige inrichtingen;
- bedrijfswoningen;
- zelfstandige kantoren;
- bedrijven welke vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi-bedrijven);
- detailhandel, behoudens ondergeschikte detailhandel in ter plaatse vervaardigde of bewerkte producten.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van de gebruiksregels ten behoeve van de vestiging c.q. uitoefening van een bedrijf dat, hoewel het gelijkwaardig is aan categorie 2 en 3 van de Staat van bedrijfsactiviteiten, niet in de Staat van bedrijfsactiviteiten wordt genoemd, met dien verstande dat:

- de bedrijven naar milieubelasting gelijk zijn te stellen aan de toegestane milieucategorie.
- het zonebesluit in acht wordt genomen.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van de gebruiksregels teneinde bedrijven toe te staan uit een hogere categorie als genoemd in de Staat van bedrijfsactiviteiten, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er vindt geen onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden plaats;
- er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan het woon- en leefmilieu;
- het zonebesluit wordt in acht genomen;
- geluidzoneringsplichtige bedrijven zijn niet toegestaan;
- bedrijven uit maximaal categorie 5 zijn toegestaan.

Dubbelbestemming Leiding - Riool

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de rioolleiding, alsmede voor de bijbehorende onderhoudsstrook van 2,5 meter ter weerszijden van de leiding.

In afwijking van hetgeen elders in de planregels is bepaald ten aanzien van het bouwen krachtens de overige bestemmingen van deze gronden, mogen op of in deze bestemming begrepen grond uitsluitend bouwwerken voor de aanleg en instandhouding van de leiding tot een maximale bouwhoogte van 2 meter worden gebouwd.

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering en de afmetingen van bebouwing ten behoeve van het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
- de stedenbouwkundige kwaliteit en beeldkwaliteit van de naaste omgeving;
- de verkeersveiligheid;
- de sociale veiligheid;
- de brandveiligheid en rampenbestrijding.

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen krachtens de overige bestemmingen van deze gronden, mits hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de betreffende leiding; hiertoe wordt de betreffende leidingbeheerder gehoord.

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

- het aanbrengen van een gesloten wegdek;
- het aanbrengen van beplantingen en/of bomen c.q. het vellen en/of rooien ervan;
- het tot stand brengen en/of in exploitatie nemen van boor- en pompputten;
- het uitvoeren van afgravings- en ontgrondingswerkzaamheden anders dan normaal spitwerk, dieper dan 0,30 meter;
- het uitvoeren van heiwerken en/of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,30 meter;
- het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning en/of ophoging.

Het verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke het normale onderhoud betreffen dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming.

De genoemde werken of werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar:

- indien hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de betreffende leiding;
- nadat ter zake advies is ingewonnen van de beheerinstantie van de bedoelde leiding;
- indien de beslissing met betrekking tot de omgevingsvergunning aan de betreffende beheersinstantie wordt meegedeeld.

Dubbelbestemming Waarde - Maastrichts Erfgoed

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

Op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c' mag slechts worden gebouwd indien:

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

Het gestelde onder punt 2 is niet van toepassing indien de verstoringsoppervlakte dan wel het projectgebied kleiner is dan 2.500 m².

Geen verstoring van archeologisch materiaal vindt plaats indien:

- door bodemingrepen of werkzaamheden bodemverstoring plaatsvindt op minder dan 0,40 meter

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

Voor zover de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, dan wel de directe of indirecte gevolgen van de in de bouwaanvraag genoemde bouwwerkzaamheden kan of kunnen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal, kan of kunnen aan de omgevingsvergunning één of meer van de volgende regels worden verbonden:

- de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek, waaronder opgravingen;
- de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologie die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Burgemeester en wethouders kunnen de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk verplichten een archeologisch en/of cultuurhistorisch rapport te overleggen, waarin de archeologische (verwachtings)waarden en/of zonodig een cultuurhistorische waardestelling van het op de bouwaanvraag betrekking hebbende terrein en de zich eventueel daarop bevindende opstallenaar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is of zijn vastgesteld.

Het archeologisch en/of cultuurhistorische rapport wordt vervaardigd met inachtneming van een programma van eisen, welke daartoe is opgesteld of goedgekeurd door een deskundige op het gebied van archeologie en/of cultuurhistorie van de gemeente Maastricht.

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en de afmetingen van bouwwerken, de inrichting en het gebruik van de gronden, indien ter plaatse gemeentelijke monumenten of behoudens- en beschermingswaardige archeologische resten aanwezig zijn.

Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen ten behoeve van de onderliggende bestemmingen, onder de voorwaarden dat:

- de cultuurhistorische waardestelling alsmede de archeologische waarden niet worden aangetast, en;
- de nieuwbouw binnen de cultuurhistorische waardestelling alsmede de archeologische waarden past dan wel een kwalitatieve bijdrage aan de genoemde waarden levert, en;
- er geen wezenlijke veranderingen worden aangebracht in het stedenbouwkundige beeld, en;
- voor zover het bouwen en/of de gevolgen ervan monumenten en of archeologisch waardevolle locaties betreft, hierover voorafgaand aan de verlening van de afwijking, advies dient te worden ingewonnen bij een terzake deskundige van de gemeente Maastricht.

Ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c' is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (doen of laten) voeren:

- werken of werkzaamheden met een bodemverstorende werking op een grotere diepte dan 0,40 meter onder maaiveld, waartoe ook wordt gerekend: woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, aanleggen van drainage, draineren, ontginnen alsmede het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, voet-, ruit- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheid en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- het graven, aanleggen, verbreden of dempen van watergangen of vijvers;

- het verlagen of het verhogen van het waterpeil;
- het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie-, telecommunicatie- of andere leidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- het bebossen van gronden die op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan, niet als bosgrond kunnen worden aangemerkt;
- het rooien van bos of boomgaard, waarbij de stobben worden verwijderd;
- het aanleggen van een boomgaard;
- het scheuren van grasland;
- werken die leiden tot inklinking van de bodem indien en voorzover zulks aantoonbaar leidt tot verstoring van het in situ archeologisch bodemarchief.

De genoemde vergunningplicht binnen de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c' geldt slechts indien de verstoringsoppervlakte dan wel het projectgebied een omvang heeft van minimaal 2.500 m².

Voor zover de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, dan wel de directe of indirecte gevolgen van de in de aanvraag genoemde werken en/of werkzaamheden kan of kunnen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal, kan of kunnen aan de omgevingsvergunning één of meer van de volgende regels worden verbonden:

- de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek, waaronder opgravingen;
- de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologie, die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Geluidzone - industrie

Op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'Geluidzone - industrie' mogen, ongeacht het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen, geen geluidsgevoelige objecten als bedoeld in de Wet geluidhinder worden opgericht, dan wel het gebruik van niet geluidsgevoelige objecten om te zetten in het gebruik van geluidgevoelige objecten.

Vrijwaringszone - spoor

Op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'Vrijwaringszone - spoor' mogen, ongeacht het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen, geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde worden opgericht. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken teneinde de afstand van bebouwing tot het spoor te verkleinen, mits de belangen vanuit railverkeer niet in het gedrang komen. Hiertoe dient de beheerder van de spoorweg te worden gehoord.

1.4 Verklaring van geen bedenkingen

Het College van burgemeester en wethouders kan ten behoeve van de verwezenlijking van een project een omgevingsvergunning verlenen in strijd met het bestemmingsplan. Het wettelijk kader wordt sinds 1 oktober 2010 gevormd door de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

In deze wet wordt aangegeven dat voor onderhavig project de benodigde omgevingsvergunning voorzien dient te worden van een ruimtelijke onderbouwing. De bevoegdheid tot het verlenen van de vergunning ligt bij het College van burgemeester en wethouders.

Op de voorbereiding van de vergunningverlening is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing met daarbij vermeld een aantal afwijkende voorwaarden. Voordat de vergunning kan worden verleend dient een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad te zijn ontvangen, tenzij het project valt binnen een categorie van gevallen waarvoor de raad heeft besloten dat geen verklaring nodig is.

Op 7 juni 2011 heeft de gemeenteraad van Maastricht de categorieën bepaald waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is. Onderhavig voornemen past niet onder 1 van de genoemde categorieën, waardoor eerst een verklaring van geen bedenkingen nodig is van de gemeenteraad alvorens het College van burgemeester en wethouders de vergunning kan verlenen.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

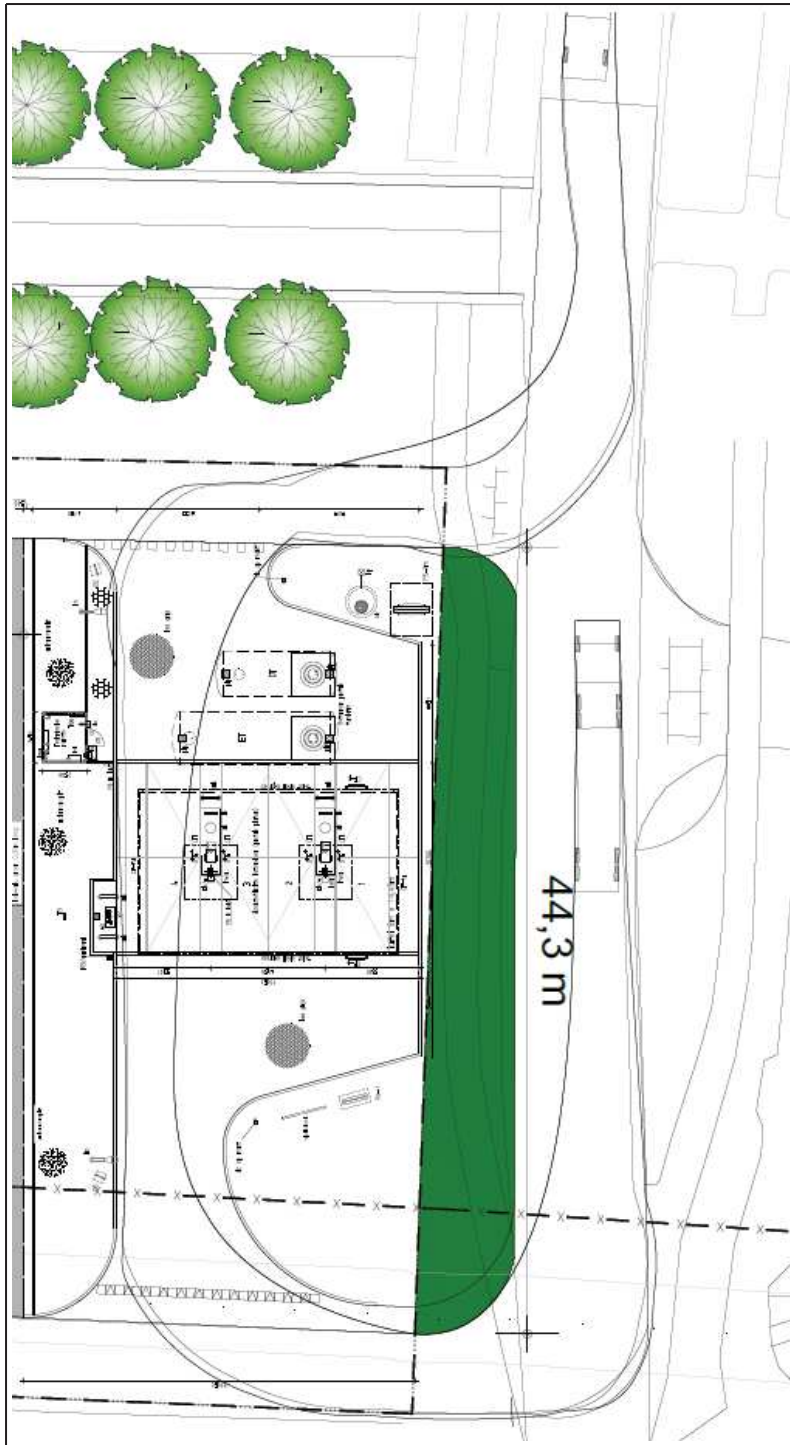
Onbemand tankstation

In het voornemen wordt aan de kop van de MobiliteitsHub aan de Hoekerweg een tankstation gerealiseerd. Het betreft een onbemand tankstation zonder LPG vulpunt. Het tankstation beslaat een oppervlakte van 977m².

Het tankstation biedt 4 tankplaatsen onder een luifel van 9,00 bij 14,45 meter (130,05 m²). De bouwhoogte van de luifel bedraagt 6,50 meter. Separaat daarvan wordt een kleine technische ruimte opgericht van 2,50 bij 2,85 meter (7,125 m²) met een bouwhoogte van 3,00 meter.

De tankplaatsen worden voorzien van een vloeistofdichte betonvloer (prefabplaten). De overige rijdelen bestaan uit grijze betonstraatstenen. Het tankstation heeft de entree aan de noordzijde en de gemotoriseerde voertuigen verlaten het tankstation via de zuidzijde.

De nabij gelegen spoorwegovergang is inmiddels gesloten.



Inrichtingsplan onbemand tankstation

Verplaatsing Logic-all

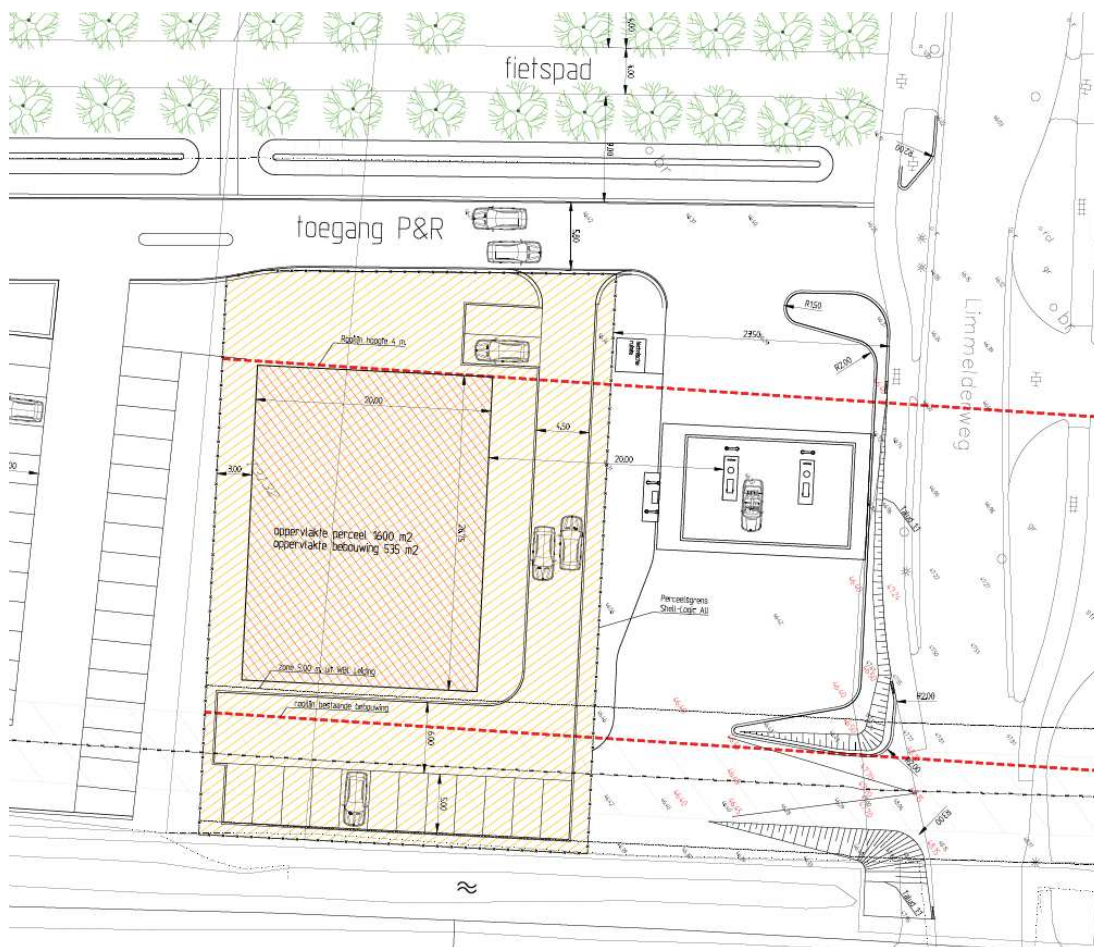
Achter het onbemande tankstation wordt een nieuw gebouw van 1.000 m² voor Logic All gerealiseerd. Logic-all is momenteel gevestigd aan de Ankerkade en wil graag verhuizen naar een locatie nabij station Maastricht-Noord. Het pand wordt op tenminste 20 meter uit de afleverzuil van het onbemande tankstation opgericht.

Logic-all is een ingenieurs en overig technisch ontwerp en adviesbureau op het gebied van Veiligheid, Arbo, Verkeer, Transport en Logistiek. Logic-all geeft veiligheidsadvies met betrekking tot het vervoer en

overslag van gevaarlijke stoffen, geeft logistieke bedrijfsadviezen, sluit transportverzekeringen voor bedrijven en is een groothandel in aanverwante veiligheidsartikelen. Ook is Logic-all erkend opleider voor diverse scholings- en subsidiefondsen. Logic-all biedt diverse opleidingstrajecten aan, zoals dag-, avond- en zaterdagopleidingen. Naast reguliere opleidingen biedt Logic-all maatwerk inhouse-trainingen bij bedrijven en kunnen zij bedrijfs-certificeringen verzorgen voor o.a. VCA, ISO, GMP, HACCP, etc. Logic-all is erkend door CCV om alle opleidingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen te verzorgen. In dit kader beschikken zij over een opleidings- en examenruimte en een oefenhal. Er worden circa 500 cursussen per jaar gegeven.

Dagelijks zijn er ca. 5 werknemers aanwezig tussen 08.00 uur tot 17.00 u. Gemiddeld genomen zijn er per dag circa 15 cursisten aanwezig. Totaal gaat het om circa 3.800 personen op jaarbasis. Het parkeren vindt plaats op eigen terrein (14 parkeerplaatsen).

De realisatie van Logic-all op deze projectlocatie is niet strijdig met het bestemmingsplan (SBI-code 519, overige groothandel (vakbenodigdheden)) en maakt dus geen deel uit van de afwijking. Logic-all is in deze ruimtelijke onderbouwing meegenomen om de ontwikkeling in totaalperspectief te schetsen.



Inrichtingsschets perceel Logic-all

Lunchroom

In de nieuwvestiging van Logic-all komt aan de oostzijde van het gebouw een openbaar toegankelijke lunchroom, waar ook de cursisten van Logic-all gebruik van zullen maken. Deze horecavoorziening manifesteert zich naar de toegangsweg van de P+R en biedt circa 40 zitplaatsen. Gemiddeld zijn er 2 medewerkers aan het werk met een maximum van 5 op de piekmomenten. De gemiddelde bezoektijd is 15-30 minuten. De verwachting is dat circa 20 personen op hetzelfde moment aanwezig zullen zijn. Uiteraard is dat ook afhankelijk van het aantal cursisten dat tegelijkertijd in de lunchroom komt eten. De openingstijden van de lunchroom zijn van 10:00 tot 20:00 uur.

Hoofdstuk 3 Toetsing omgevings- en milieuaspecten

3.1 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Op de betreffende gronden ligt de dubbelbestemming "Waarde - Maastrichts Erfgoed" met de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c'. Hier mag slechts worden gebouwd indien:

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

Het gestelde onder punt 2 is niet van toepassing indien de verstoringsoppervlakte dan wel het projectgebied kleiner is dan 2.500 m².

Het projectgebied beslaat 977m² en is daarmee kleiner dan 2.500m². Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is daarmee niet aan de orde.

Ondanks de maatregelen om archeologische vindplaatsen vooraf te lokaliseren en te documenteren of veilig te stellen kunnen onvoorziene vondsten bij bouw- en graafprojecten worden aangetroffen. Voor 'toevalsvondsten' geldt de meldingsplicht volgens artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

Cultuurhistorie

In het projectgebied zijn geen waardevolle cultuurhistorische elementen aanwezig.

3.2 Bodem

Van 2014 tot heden is een groot deel van de locatie, in overleg met handhaving van het bevoegd gezag Wbb (RUD), in gebruik voor opslag van grond (tijdelijke depots) door Avenue2. Voor aanvang van de ingebruikname van het depot is een afdeklaag van zand op het oorspronkelijke maaiveld aangebracht.

Op het depotmateriaal is tijdens een maaiveldinspectie asbestmateriaal aangetroffen. Aangezien het materiaal niet op het oorspronkelijke maaiveld is aangetroffen en daarnaast op maaiveld een afdeklaag is aangebracht is het niet aannemelijk dat dit in de (oorspronkelijke) bodem terecht is gekomen.

Uit het bodemonderzoek dat is uitgevoerd (zie Bijlage 1) blijkt dat het niet aannemelijk dat de kwaliteit van de oorspronkelijke bodem door de aanwezigheid van het depot, of andere activiteiten, negatief is beïnvloed. Voor de bodemkwaliteit van de oorspronkelijke bodem kan derhalve worden uitgegaan dat deze niet is gewijzigd ten opzichte van 2011. Opgemerkt dient wel te worden dat op een beperkt deel (ca. 10 m²) een leeflaag is aangebracht in verband met de aanplant van enkele bomen.

Avenue2 zal bij het verlaten van het terrein alle ontstane (aangetroffen) verontreinigingen (voor zover dat nog niet heeft plaatsgevonden) opruimen, waardoor het terrein zonder meer geschikt is voor de beoogde functie. Vanuit handhaving wordt hier toezicht opgehouden.

3.3 Water

In het kader van het bestemmingsplan A2 Mariënwaard is reeds een watertoets doorlopen. De hoeveelheid verharding en bebouwing neemt niet toe vergeleken met de toegestane hoeveelheid conform het vigerend bestemmingsplan.

Aan de zuidzijde van het projectgebied is een riooltransportleiding gelegen. Met deze leiding en de bijbehorende beschermingszone is in onderhavig project rekening gehouden.

Voor het projectgebied wordt verder opgemerkt dat rekening moet worden gehouden met de eisen ten aanzien van hemelwaterafvoer/riolering uit het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Maastricht.

3.4 Natuur

In het kader van het project A2 Passage Maastricht (bestemmingsplan A2 Mariënwaard en A2 Traverse) zijn de noodzakelijke natuuronderzoeken uitgevoerd en is een compensatieplan opgesteld.

Binnen het project A2 passage Maastricht is het wettelijke uitgangspunt gehanteerd om negatieve effecten op relevante soorten zoveel mogelijk te mitigeren. Het was echter niet mogelijk om alle effecten volledig te mitigeren en zijn er tevens noodzakelijke compensaties uitgevoerd. Voorafgaand aan de realisatiefase is tevens een ontheffing voor de Flora- en faunawet aangevraagd voor de volgende soorten: Kamsalamander, Gewone dwergmeermuis, Bittervoorn en Das. De noodzakelijke natuurcompensaties zijn reeds gerealiseerd rekening houdend met alle ruimtelijke mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Wat betreft bebouwingsomvang en wat betreft effecten zijn op de voorgenomen locatie met het tankstation vergelijkbare functies toegelaten, zodat hiervoor geen nieuwe mitigatie- en/of compensatie noodzakelijk is.

Het projectgebied is kaal. Er zijn geen flora- en faunawaarden aangetroffen die de ontwikkeling verhinderen.

3.5 Verkeer en parkeren

De ontwikkeling van bedrijfsfuncties (Logicall) is reeds meegenomen in het bestemmingsplan A2 Mariënwaard. In dit plan is reeds rekening gehouden met de verkeersaspecten en het parkeren rondom de bedrijfsfuncties.

Een tankstation heeft een verkeersaantrekkende werking, maar dit leidt naar verwachting niet tot een onevenredige toename van de verkeersintensiteiten, mede gelet op het feit dat de spoorwegovergang in de Limmelderweg inmiddels gesloten is voor verkeer.

Ter hoogte van het tankstation geldt een maximale snelheid van 50 km/uur. Ter plaatse wordt die snelheid afgedwongen door het feit dat de Limmelderweg een doodlopende weg is geworden.

Ter plaatse van het onbemande tankstation worden geen parkeervoorzieningen getroffen, omdat er geen shop aanwezig is, waar personeel en bezoekers komen.

Bij de lunchroom zelf worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd. De lunchroom in de vestiging van Logic-all is bedoeld voor cursisten van het bedrijf, maar ook openbaar toegankelijk voor passanten die hun auto parkeren op de P+R. De cursisten die gebruik maken van de lunchroom parkeren op het terrein van Logic-All (14 parkeerplaatsen aanwezig). De overige bezoekers parkeren op de P+R.

3.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over de veiligheid voor de omgeving, als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen. Voor externe veiligheid zijn er voor diverse risicobronnen wet- en regelgeving opgesteld. Voor dit plan is de volgende regelgeving van toepassing:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen
- Besluit externe veiligheid transport

Normen

Externe veiligheid kent twee normen, waaraan getoetst wordt. Dit is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een risicobron verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer en de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie. Voor nieuwe situaties is de grenswaarde en de richtwaarde van het plaatsgebonden risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een kans van één op de miljoen per jaar (10^{-6} per jaar). Voor nieuwe situaties geldt dat binnen de risicocontour van 10^{-6} per jaar geen kwetsbare objecten zijn toegestaan. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de risicocontour van 10^{-6} per jaar als richtwaarde. Dit betekent dat uitzonderingsgevallen binnen de 10^{-6} contour zijn toegestaan, met als voorwaarde dat dit voldoende onderbouwd is.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar dat een groep van 10 personen of meer in de omgeving van deze route in één keer (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar staat en op de horizontale as het aantal doden logaritmisch is weergegeven. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare bestemmingen. Het groepsrisico geeft aandachtspunten op een transportroute aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn.

Bij een toetsing op basis van het besluit externe veiligheid transport, wordt niet zozeer meer het groepsrisico berekent, maar een inschatting gemaakt of de ontwikkeling bijdraagt aan de verhoging van het groepsrisico.



Beleid gemeente Maastricht

De gemeente Maastricht wil graag invulling geven aan het principe van goede ruimtelijke ordening. Om deze reden schrijft de gemeente voor dat bij ieder ruimtelijk besluit binnen het invloedsgebied van een risicobron de stappen van de verantwoordingsplicht moeten worden doorlopen.

- Vaststellen van de risico's in de huidige situatie.
- Vaststellen van het risico na realisatie van de nieuwe plannen.
- Ruimtelijke onderbouwing van het plan.
- Maatregelen ter beperking van de risico's.
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

In de planologische kaders van Beleidsvisie Maastricht zijn verantwoordingsniveau 's vastgesteld afhankelijk van de kwetsbaarheid van het geprojecteerde object en de afstand van de risicobron tot het geprojecteerde object (zones).

Voor de risicobronnen zijn drie zones vastgesteld waarbinnen bepaalde verantwoordingsniveaus (1, 2 of 3) gelden. De zones zijn globaal gebaseerd op de reikwijdte van incidenten met gevaarlijke stoffen. Omdat de verschillende risicobronnen uiteenlopende rampscenario's kennen, verschilt ook de zone-indeling per risicobron.

	Zone 1	Zone 2	Zone 3
(spoor)wegen	30 meter (invloedsgebied plasbrand)	200 meter (invloedsgebied BLEVE)	1500 meter (invloedsgebied toxisch)
Vaarwegen	25 meter (invloedsgebied plasbrand)	90 meter (invloedsgebied BLEVE)	1000 meter (invloedsgebied toxisch)
Aardgastransportleidingen	PR 10 ⁻⁵ contour	100% Letaalgrens	1% letaalgrens
LPG tankstations	PR 10 ⁻⁶ contour	150 meter (invloedsgebied)	400 meter (effectgebied)
Overige risicovolle inrichtingen	PR 10 ⁻⁶ contour	PR 10 ⁻⁸ contour	1% letaliteitscontour

De verschillende zones per risicobron (ref: beleidsvisie Externe veiligheid, Maastricht, 2012)

De verantwoordingsniveaus zijn een invulling van de verplichte elementen (hierboven genoemde stappen) van een groepsrisicoverantwoording. Verantwoordingsniveau 3 (turquoise) is hierbij een standaard verantwoordings tekst en heeft het lichtste verantwoordingsniveau. Hier hoeven geen mogelijke maatregelen vermeld te worden.

verantwoordingsaspect	standaard verantwoording	Verantwoordingsniveau 2	Verantwoordingsniveau 1
Nut en noodzaak	standaardtekst	verwijzing naar ruimtelijke onderbouwing	onderzoek naar nut en noodzaak en alternatieve locaties
Bronmaatregelen	standaardtekst (geen maatregelen)	globale beoordeling van mogelijke bronmaatregelen	alle mogelijke bronmaatregelen worden beoordeeld kosten-batenanalyse concreet plan voor implementatie (o.a. omgang met juridische obstakels)
Ruimtelijke maatregelen	standaardtekst (geen maatregelen)	projectspecifieke beoordeling vluchtwegen, bestrijdbaarheid, functie analyse alle mogelijke optimaliseringsopties (in en buiten plan)	projectspecifieke beoordeling vluchtwegen, bestrijdbaarheid, functie analyse alle mogelijke optimaliseringsopties (in en buiten plan) kosten-batenanalyse implementatieplan (bijv. wijze van implementatie maatregelen buiten plangebied)
Objectgerelateerde maatregelen	standaardtekst (geen maatregelen)	algemene beschouwing (voor plan als geheel) van (on)mogelijkheid maatregelen	specifieke analyse (per object/deelgebied) mogelijke maatregelen kosten-batenanalyse implementatieplan (o.a. omgang met juridische obstakels)
Zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid	standaardtekst (geen maatregelen)	Advies veiligheidregio inwinnen en beoordelen	Advies veiligheidregio inwinnen en beoordelen
Risicocommunicatie	Middels ter inzage legging ruimtelijk plan en risicokaart	Middels ter inzage legging ruimtelijk plan en risicokaart	Nieuwe bewoners of gebruikers voorlichten

Nadere specificatie per verantwoordingsniveau

Het verschil tussen zwaar en licht verantwoord (verantwoordingsniveau 1 en 3) wordt gevormd door het

detailniveau van de onderbouwing van mogelijke maatregelen, nut en noodzaak, en omvang/inrichting van het plan. Daarmee bestaat met name een verschil in ambtelijke inspanning. Bij een zware verantwoording (niveau 1) worden alle mogelijke alternatieven en maatregelen beschouwd vanuit juridisch, technisch, praktisch en financieel oogpunt. In de onderbouwing wordt nader ingegaan waarom een maatregel of alternatief plan wel of niet acceptabel is. Bij een lichte verantwoording (niveau 3) kan worden volstaan met een eenvoudige verwijzing naar de ruimtelijke onderbouwing voor wat betreft nut en noodzaak van een plan van deze omvang op deze locatie, en is een algemene beschouwing ten aanzien van maatregelen mogelijk.

Basisnet Weg en spoor

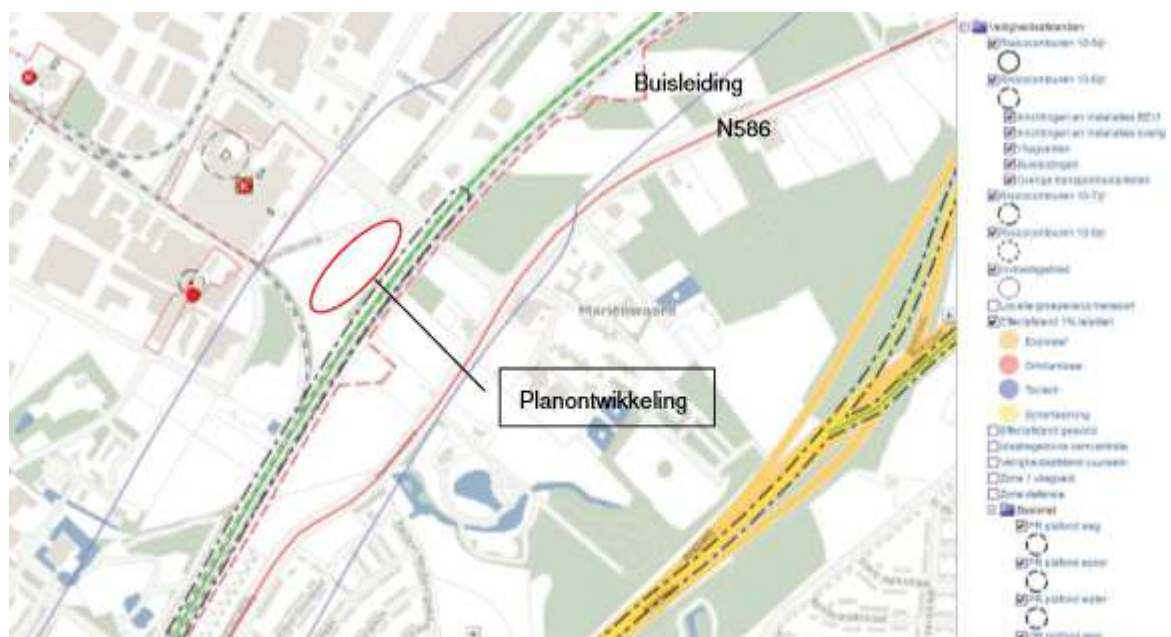
De Rijksoverheid stelt extra eisen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze eisen komen bovenop de Europese regelgeving voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze extra eisen staan beschreven in Basisnet en Regeling Basisnet.

In de Regeling Basisnet (Rbn) zijn het algemene basisnetbeleid en de basisnettabellen opgenomen. In de tabellen zijn de routes opgenomen die onderdeel zijn van het basisnet als ook de afstanden tot het PR-plafond, de referentiewaarden et cetera. Verder is in artikel 1 van Rbn opgenomen dat de EV-rekenmethodiek is opgenomen in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) (o.a. de te gebruiken modelleringen en parameterwaarden) en RBM II (softwarepakket waarmee het PR en GR berekend worden). Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten). In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.

Risicobronnen

In en rond het projectgebied liggen diverse risicobronnen die externe veiligheidsrisico's opleveren. In de nabijheid van het project zijn de volgende risicobronnen gelegen:

- Spoorlijn Lutterade-Visé(B);
- Transport over wegen (rijksweg A2, rijksweg A79, N586);
- Julianakanaal;
- Hogedruk aardgasleiding;
- Diverse risicovolle inrichtingen.



*Ligging risicobronnen***Spoorlijn Lutterade-Visé**

Het projectgebied is direct gelegen (op circa 20 meter) aan de spoorlijn Lutterade-Visé (B). De spoorlijn Lutterade-Visé (route 100) is opgenomen in het Basisnet. Uit het Basisnet blijkt dat voor het gehele spoortraject Lutterade-Visé (B) de PR 10^{-6} contour 0 meter bedraagt en dat voor het gehele traject geen plasbrandaandachtsgebied (PAG) is vastgesteld. Hiermee vormen deze risicoafstanden geen belemmering voor de planontwikkeling.

Aangezien het plan binnen een afstand van 200 meter van de spoorlijn is gelegen dient conform het Besluit externe veiligheid transportroutes de invloed van het plan op de hoogte van het groepsrisico inzichtelijk gemaakt te worden en moet het groepsrisico worden verantwoord. Kwalitatief is bepaald dat het plangebied geen invloed heeft op het groepsrisico. Hiervoor zijn de aantallen te laag en is de afstand te groot tot de risicobron.

Transport over wegen

Over A- en N-wegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In de nabijheid van het plan zijn dit de rijkswegen A2 en A79 en de N586. Het plangebied bevindt zich op circa 700 meter van de A2 en op circa 800 meter van de A79. De N586 is gelegen op circa 200 meter. Hiermee bevinden zich geen transportroutes binnen een straal van 200 meter rondom het plangebied. Geconcludeerd wordt dat de externe veiligheidsrisico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg niet kwantitatief inzichtelijk gemaakt hoeven te worden.

Gezien de afstandsgrootte van deze wegen tot het projectgebied vormt de PR 10^{-6} contour en het PAG (geldt enkel voor A2) geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Kwalitatief is bepaald dat het plangebied geen invloed heeft op het groepsrisico. Hiervoor zijn de aantallen te laag en is de afstand te groot tot de risicobron. Invloed op het groepsrisico is merkbaar tot een afstand van 200 a 300 meter, hierdoor hebben de afstanden van de A2 en A79 geen invloed op de voorgenomen ontwikkeling.

Hogedruk aardgasleiding

Het projectgebied bevindt zich op circa 50 meter van de buisleiding Z-500-01. Uit de risicokaart blijkt dat geen sprake is van een PR 10^{-6} risicocontour. Als zodanig vormt deze risicoafstand geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Het project bevindt zich op de grens van de 100%-letaliteitzone van 50 m en binnen de 1% letaliteitszone (invloedsgebied) van 95 m. Kwalitatief is bepaald dat het projectgebied een beperkte invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico blijft naar verwachting ruim onder de oriëntatiewaarde.

Julianakanaal

Het Julianakanaal ligt op meer dan 1100 m van het projectgebied. Het Julianakanaal ligt op een zodanige afstand dat het geen invloed heeft op het groepsrisico en is daarmee niet relevant voor deze ontwikkeling.

Inrichtingen

Met behulp van de risicokaart is bepaald of het projectgebied binnen de plaatsgebonden risicocontouren, dan wel invloedsgebieden van omliggende inrichtingen is gelegen. Dit is niet het geval en daarmee vormen de risicovolle inrichtingen geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Gezien de ligging van de risicobronnen zijn de onderwijslokalen van de gevarenbronnen af gesitueerd.

Uitgangspunten verantwoording groepsrisico

In deze alinea wordt getoetst welk verantwoordingsniveau (1, 2 of 3) van toepassing is voor de geïnventariseerde risicobronnen. Hierbij wordt de toetsingsmethode uit de Beleidsvisie Maastricht gehanteerd.

Voor de kwetsbaarheid van het object wordt gekeken naar de uitgangspunten van het Bevi.

Het aan te leggen object is een bedrijf met opleidingsruimte waar gemiddeld circa 5 medewerkers en 15 cursisten per dag aanwezig zijn en een lunchroom met circa 40 zitplaatsen. Hiermee vallen beiden volgens het Bevi en daarmee ook volgens de Beleidsvisie Maastricht onder de categorie 'beperkt kwetsbaar object'.

Voor het vaststellen van het verantwoordingsniveau per risicobron wordt getoetst aan de zonering spoor- en rijkswegen en de zonering hogedruk aardgastransportleidingen uit de Beleidsvisie Maastricht (paragraaf 3.2.4).

Voor de hogedruk aardgasleiding moet een verantwoording 2 worden gehanteerd. Voor overige risicobronnen volstaat een standaardverantwoording.

Conclusie en verantwoording

Uit voorgaande blijkt dat geen van de risicobronnen een $PR10^{-6}$ contour heeft, die over het projectgebied ligt. In relatie tot het groepsrisico liggen de wegen, spoorlijn en Julianakanaal op een zodanige afstand dat er geen invloed op de hoogte van het groepsrisico is. De gasleiding ligt dichterbij. Echter op basis van de ligging van de lunchroom en de verwachte bezetting, wordt er geen verandering van het groepsrisico verwacht en blijft deze onder de oriëntatiewaarde.

Binnen het projectgebied is er wel een relatie tussen het onbemande tankstation en de lunchroom (onderdeel van Logic-all). Conform de richtlijn mogen binnen 20 meter van een onbemand tankstation geen bestemmingen liggen.

De aspecten die algemeen van belang zijn bij een verantwoording is de bereikbaarheid voor hulpdiensten, als ook de mogelijkheden voor aanwezigen het gebied te verlaten.

Een maatregel waaraan gedacht kan worden voor de aanwezigen in het pand, is dat de BHV organisatie bekend is met en bewust is van de omgeving en weet wat ze moeten doen. Een maatregel om de ventilatie te kunnen afschakelen wordt eveneens aanbevolen.

Een goede bestrijdbaarheid van de scenario's zorgt er voor dat de effecten van een incident met risicovolle activiteiten beperkt worden. Door het beschouwen van de bestrijdbaarheid wordt inzicht gegeven in de mogelijkheden van een operationele inzet en de noodzakelijkheid daarvan. Belangrijke onderdelen van de bestrijdbaarheid zijn:

- Tijdige aankomst brandweer.
- Goede bereikbaarheid van de incidentlocatie.
- Goede bereikbaarheid en beschikbaarheid van bluswater.

3.7 Geluid

Het projectgebied valt buiten het gezoneerde industrieterrein Beatrixhaven, maar bevindt zich wel in de zone van het gezoneerde industrieterrein. In het projectgebied mogen dan ook geen geluidsgevoelige objecten als bedoeld in de Wet geluidhinder worden opgericht.

Tankstation

Gezien het feit dat het tankstation niet geluidsgevoelig is, hoeft niet getoetst te worden aan de normen voor industrielawaai.

De grootste afstand voor geluid bedraagt 30 meter. Dit betekent dat het geluid dat door het tankstation wordt voortgebracht marginaal is en géén invloed zal hebben op de geluidszone. De realisatie van het tankstation voldoet aan het zonebesluit.

Bedrijfsgebouw

Het bedrijfsgebouw ligt vervolgens ook nog binnen de geluidzone van de spoorlijn Maastricht-Sittard en

enkele lokale wegen. In het bedrijfsgebouw worden een onderwijsfunctie opgenomen en een lunchroom. Een onderwijsfunctie is conform de Wet geluidhinder een geluidgevoelige bestemming met een maximaal binnenniveau van 28 dB. Dit betekent dat er gevelmaatregelen moeten worden getroffen teneinde dit binnenniveau te realiseren. Gezien de ligging van het spoor zijn de onderwijslokalen aan de geluidluwe zijde van het gebouw gesitueerd.

Gezien het feit dat de lunchroom niet geluidsgevoelig is, hoeft niet getoetst te worden aan de normen voor industrielawaai en verkeerslawaai (weg en rail).

De grootste afstand voor geluid van een lunchroom bedraagt 10 meter. Dit betekent dat het geluid dat wordt voortgebracht marginaal is en géén invloed zal hebben op de geluidszone. De realisatie van de lunchroom voldoet aan het zonebesluit.

3.8 Luchtkwaliteit

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan A2 Mariënwaard zijn de concentraties bepaald op (maximaal) 10 meter afstand vanaf de wegrand. De berekeningen zijn destijds uitgevoerd voor de huidige situatie (2010), voor de autonome ontwikkeling (2017 en 2026) en voor de situatie na realisatie van het gehele plan (2017 en 2026).

Geconcludeerd is dat vanaf 2017 in of nabij het plangebied van het bestemmingsplan A2 Mariënwaard na realisatie van het project "A2 Passage Maastricht" geen overschrijding van de jaargemiddelde concentraties voor NO₂ zal plaatsvinden. Ook kan op basis hiervan worden uitgesloten dat een overschrijding van de uurgemiddelde concentraties NO₂ aan de orde is. Voor 2017 en 2026 is ten opzichte van de autonome ontwikkeling geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ in het planalternatief voor een aantal wegen (Fregatweg, Boschstraat, Mariënwaard, Meerssenerweg en Galjoenweg) lager en voor een aantal wegen (Hoekerweg, Maastrichterweg, Borgharenweg) hoger zal worden.

Geconcludeerd is dat vanaf 2017 in of nabij het plangebied van het bestemmingsplan A2 Mariënwaard na realisatie van het project "A2 Passage Maastricht" geen overschrijding van de jaargemiddelde concentraties voor PM₁₀ zal plaatsvinden. Ten opzichte van de huidige situatie kan worden geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ lager worden.

Voor 2017 en 2026 kan ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ na realisatie van het project "A2 Passage Maastricht" voor een aantal wegen lager of gelijk blijven (Fregatweg, Boschstraat, Meerssenerweg, Galjoenweg) en voor een aantal wegen hoger worden (Hoekerweg, Maastrichterweg, Borgharenweg).

Uit het luchtonderzoek blijkt dat de grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentraties PM₁₀ in of nabij het plangebied van het bestemmingsplan A2 Mariënwaard na realisatie van het project "A2 Passage Maastricht" niet worden overschreden op maximaal 10 meter van de wegrand en verder.

Door het ministerie van VROM is het Besluit gevoelige bestemmingen opgesteld. Dit besluit richt zich op locaties voor nieuwe gevoelige bestemmingen binnen een zone van 300 m langs rijkswegen en binnen een zone van 50 meter langs provinciale wegen. De gemeente Maastricht heeft in aanvulling op dit besluit het locatiebeleid luchtkwaliteit vastgesteld, dat zich ook richt op woningen en locaties voor gevoelige bestemmingen langs gemeentelijke wegen waarop een vergelijkbare bijdrage aan de luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer te verwachten is als op genoemde locaties langs de rijks- en provinciale wegen.

Met het bestemmingsplan A2 Mariënwaard wordt niet in de ontwikkeling van nieuw 'gevoelig' vastgoed voorzien, zodat dit bestemmingsplan niet getoetst is aan het Besluit gevoelige bestemmingen en aan het locatiebeleid luchtkwaliteit van Maastricht.

De ontwikkeling van bedrijfsfuncties is reeds meegenomen in het bestemmingsplan A2 Mariënwaard en leidt ten aanzien van het tankstation niet tot andere conclusies voor het aspect luchtkwaliteit.

3.9 Geur

In het Nederlandse geurbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen objecten die wel en objecten die niet geurgevoelig zijn. De toetsing vindt uitsluitend plaats voor geurgevoelige objecten. De ontwikkeling vindt niet plaats binnen een bestaande geurzone. Overigens zijn het tankstation en de lunchroom niet aan te merken als geurgevoelige objecten. Een toetsing aan mogelijke geuroverlast is niet aan de orde.

Hoofdstuk 4 Ruimtelijke randvoorwaarden

4.1 Afwijkingen project

De voorgenomen ontwikkeling van het (onbemande) tankstation en de lunchroom in het bedrijfspand van Logic-all is in strijd met het vigerend bestemmingsplan.

Gebruiksmogelijkheden

Het vigerend bestemmingsplan kent de bestemming 'bedrijventerrein' waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling van het onbemande tankstation en de lunchroom niet mogelijk is.

Een tankstation (SBI 505) is niet opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten van het vigerende bestemmingsplan.

Onder een strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan, het gebruik van de gronden of gebouwen voor bedrijven welke vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi-bedrijven). Tevens is de oprichting van geluidzoneringsplichtige inrichtingen, bedrijfswoningen, zelfstandige kantoren en detailhandel uitgesloten.

4.2 Ruimtelijke aanvaardbaarheid

De voorgenomen ontwikkeling op de zogenaamde MobiliteitsHub is functioneel in strijd met de gebruiksmogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt op deze locatie. Ten aanzien van de bouwmogelijkheden is het voornemen niet strijdig met de bouwregels in het vigerende bestemmingsplan.

De MobiliteitsHub, waar het tankstation en de lunchroom een onderdeel van zijn, is een nieuw concept voor de stad Maastricht en past binnen het ruimtelijke thema 2 'investeren in een robuuste en duurzame bereikbaarheid' en thema 4 'robuust netwerk van maatschappelijke voorzieningen en aantrekkelijke ontmoetingsplekken', zoals verwoord in de structuurvisie Maastricht 2030. Door te investeren in bereikbaarheid en ontmoetingsplekken wordt de stad aantrekkelijker voor de mensen die in de stad leven en uiteraard voor bezoekers.

De MobiliteitsHub draagt op de voorgenomen – goed bereikbare - locatie, buiten het stadscentrum, nabij de A2 en station Maastricht Noord met de P+R, bij om de mobiliteitsdruk op Maastricht en de binnenstad te verminderen.

Daarbij speelt ook mee dat de gemeente het voornemen heeft om de rest van het betreffende perceel voor de MobiliteitsHub te benutten voor een uitbreiding van de P+R. Een tankstation en een lunchroom op deze locatie dragen bij aan het totaalconcept.

Gelet op het voorstaande en gekeken naar de uitkomsten van de milieu- en omgevingseffecten, zoals opgenomen in hoofdstuk 3, luidt de conclusie dat de ontwikkeling van het onbemande tankstation en de lunchroom in het pand van Logic-all ruimtelijk aanvaardbaar is.

Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het onderhavige bouwplan is geen bouwplan in de zin van de grondexploitatiewet. Deze afwijkingsprocedure heeft alleen betrekking op het gebruik van de betreffende gronden.

Er kan derhalve geconstateerd worden dat het project voor de gemeente Maastricht geen financiële consequenties heeft en voor de gemeente budgettair neutraal zal verlopen en dat de uitvoerbaarheid is verzekerd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwerp omgevingsvergunning heeft conform artikel 3.12 Wet Algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ter inzage gelegen.

Bijlage

Bijlage 1 Bodemonderzoek

Actualiserend Historisch vooronderzoek

Limmelderweg (ong.) te Maastricht

Documentcode: 17B029.RAP001.SS_versie 02

Lievensense  **CSO**
infra water milieu



Actualiserend Historisch vooronderzoek

Limmelderweg (ong.) te Maastricht

Documentcode: 17B029.RAP001.SS_versie 02

Opdrachtgever

RA Infra Advies en Ingenieursbureau
Daalderweg 13
6136 KM Sittard

Contactpersoon opdrachtgever

De heer F. Jetten

Contactpersoon LievensenseCSO

De heer ir. J.A.P. Wirtz
(088) 910 2115
JWirtz@LievensenseCSO.com

Projectcode	17B029
Documentnummer	17B029.RAP001.SS_versie 02
Versiedatum	2 mei 2017
Status	Definitief

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
17B029.RAP001.SS_versie 02	2 mei 2017	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
Sarah Smits, MSc	Junior Adviseur	12-04.2017	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
Ir. J.A.P. Wirtz	Senior adviseur	12.04.2017	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
Ir. J.A.P. Wirtz	Senior adviseur	12.04.2017	

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

BUNNIK

Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

LEEWARDEN

Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

DEVENTER

Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

MAASTRICHT

Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

HOOGVLIET

Postbus 551
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet
Hoefsmidstraat 41
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: info@LievensCSO.com
KvK-nummer: 30152124

Website: LievensCSO.com
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63 ABNA 0570208009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1 Inleiding	1
2 Achtergronden.....	2
2.1 Locatiegegevens	2
2.2 Locatie-inspectie	3
2.3 Archiefonderzoek.....	4
2.4 Bodemkwaliteitsrapportage Gemeente Maastricht	8
2.4.1 Onderzoeken en potentiële verontreinigingsbronnen	8
2.4.2 Bodemkwaliteitskaart	8
2.5 Regionale bodemopbouw en geohydrologie.....	9
3 Onderzoek.....	10
3.1 Luchtfoto's.....	10
3.2 Maaiveldinspectie	11
3.2.1 Laboratoriumonderzoek.....	11
3.3 Gronddepot.....	12
3.4 Reacties van betrokkenen.....	13
4 Samenvatting en conclusie.....	15
4.1 Conclusie	15
4.2 Aanbevelingen.....	15

Bijlagen

Bijlage 1	Regionale ligging van de onderzoekslocatie
Bijlage 2	Onderzoekslocatie met locatiecontouren voorgaand onderzoek
Bijlage 3	Overzichtskaart verontreinigingen en saneringen
Bijlage 4	Bewijsstukken kwaliteit grond in depot
Bijlage 5	Bodemkwaliteitsrapportage gemeente Maastricht
Bijlage 6	Veldwerkgegevens maaiveldinspectie
Bijlage 7	Analysecertificaten asbest
Bijlage 8	Afkortingen en begrippen

1 Inleiding

In opdracht van RA Infra Advies en Ingenieursbureau heeft LievenseseCSO Milieu B.V. een actualiserend historisch vooronderzoek uitgevoerd ter plaatse van een terrein ten noorden van NS-Station Noord aan de Limmelderweg te Maastricht. De regionale ligging van de locatie is weergegeven in bijlage 1.

De aanleiding voor de actualisatie van het vooronderzoek betreft de (tijdelijke) inrichting van het terrein als parkeerplaats. In het kader van deze inrichting zullen de activiteiten van het gronddepot die plaatsvinden op een deel van het terrein worden beëindigd.

Het actualiserende vooronderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5725:2009¹, waarbij met name is gekeken naar de periode 2011-heden.

Het doel van het onderzoek is als volgt:

- Vaststellen of sinds het in 2011 uitgevoerde verkennend bodemonderzoek, activiteiten op de locatie hebben plaatsgevonden die de milieuhygiënische kwaliteit mogelijk nadelig beïnvloed hebben;

In hoofdstuk 2 worden de achtergronden van de onderzoekslocatie weergegeven, evenals de resultaten van het vooronderzoek. Op basis van deze gegevens volgen in hoofdstuk 3 de conclusies en worden aanbevelingen gedaan.

Voor een uitleg van de in dit rapport gebruikte begrippen en afkortingen wordt verwezen naar Bijlage 3 .

¹ NEN 5725:2009 – Bodem – Landbodem – Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek.

2 Achtergronden

Tijdens het actualiserende vooronderzoek is op 8 februari 2017 een locatie-inspectie uitgevoerd. Ook zijn (digitale) gegevens over de locatie opgevraagd bij:

- De opdrachtgever;
- Grondwaterkaarten TNO;
- Gemeente Maastricht;
- Websites:
 - www.portal.prvlimburg.nl (kadastrale gegevens, luchtfoto en bodeminformatie)
 - www.topotijdreis.nl (historische en huidige topografische kaarten);

De resultaten van het vooronderzoek zijn in onderstaande paragrafen opgenomen.

2.1 Locatiegegevens

In onderstaand overzicht zijn de algemene gegevens van de locatie opgenomen:

Adres:	Limmelderweg (ong.) te Maastricht
Oppervlakte:	Ca. 10.200 m ²
Kadastrale gegevens:	Maastricht, sectie I, perceelnummer 3132, 4156, 3955, 3957 (allen gedeeltelijk)
Huidig gebruik:	Gronddepot voor Avenue 2 en braakliggend
Toekomstig gebruik:	Parkeerterrein
Verhardingen:	Onverhard
Opslagtanks:	Geen
Asbesthoudende materialen:	niet asbestverdacht

De locatie bevindt zich ten noorden van het NS-station Maastricht Noord, tussen de spoorbaan en de recent aangelegde Park and Ride (P&R). Ter hoogte van de huidige P&R liep voorheen een deel van de Limmelderweg. Deze loopt nu alleen nog ten noordoosten van de locatie. Ten zuidwesten loopt het Kanjelpad – een fiets- en wandelpad dat onder het spoort door loopt. Tussen het P&R terrein en de onderzoekslocatie loopt het nieuw aangelegde fietspad dat in het verlengde ligt van de Beukenlaan. Aan de zuidoost zijde van de onderzoekslocatie bevindt zich een fietsenstalling.

De onderzoekslocatie was ten tijde van onderhavig onderzoek grotendeels in gebruik als gronddepot voor het project Avenue 2. Op het oorspronkelijk maaiveld is ten behoeve van het depot een isolatielaag met zand aangebracht.

Navolgende luchtfoto uit 2016 is de onderzoekslocatie met een rode stippellijn gemarkeerd. De foto laat het gronddepot alsmede het P&R terrein en de fietspaden duidelijk zien.



2.2 Locatie-inspectie

Ten tijde van het locatiebezoek was een deel van de locatie in gebruik als gronddepot. Aan de entree van het terrein, gezien vanaf de Limmelderweg waren rijplaten aangebracht. Er is her en der in het depot wat bodemvreemd materiaal aangetroffen maar geen asbestverdachte materialen (zie onderstaande foto's). Aan de randen van de fietspaden is menggranulaat zichtbaar dat een onderdeel vormt van het cunet van de fietspaden. Over nagenoeg het gehele terrein is zichtbaar dat er werkzaamheden hebben plaatsgevonden waarbij gebruik is gemaakt van kranen. De sporen van deze werkzaamheden zijn deels ook zichtbaar ter plaatse van het geval van ernstige bodemverontreiniging dat zich aan de zuidzijde van het terrein bevindt. Hier is aan het oppervlak deels een grijze zandlaag aangetroffen (zie foto 4). Een deel van het terrein is begroeid met onkruid. Onderstaande foto's zijn genomen tijdens het locatiebezoek.



Foto 1, genomen vanaf de Limmelderweg



Foto 2: toegang tot het depot vanaf de Limmelderweg



Foto 3, genomen vanaf hoek Kanjelpad (fietspad) en Beukenlaan



Foto 4, genomen vanaf het P&R terrein. Grijs zand ter plaatse geval van ernstige bodemverontreiniging



Foto 4: werkstrook tussen de gronddepots



Foto 6: aangetroffen puin, geen asbestverdacht materiaal

Tijdens de locatie-inspectie zijn zintuiglijke geen aanwijzingen aangetroffen die duiden op een mogelijke bodembelasting als gevolg van de uitgevoerde activiteiten.

2.3 Archiefonderzoek

De onderzoekslocatie heeft onderdeel uitgemaakt van een gebied dat is onderzocht in het kader van de aanleg van het station en de P&R onderzocht. In het verlengde hebben ook

enkele saneringen plaatsgevonden. De belangrijkste gegevens uit deze onderzoeksrapporten zijn navolgend samengevat:

Actualiserend verkennend asbest- en bodemonderzoek en nader bodemonderzoek Limmelderweg (ong.) te Maastricht, CSO Adviesbureau, kenmerk 10B252.R001.JW.GL, 8 februari 2011

Aanleiding voor het onderzoek is de voorgenomen bestemmingswijziging van de locatie, waarbij een P&R wordt aangelegd en een nieuw perron met fietstunnel. In dit onderzoek is de onderzoekslocatie groter dan in onderhavig onderzoek. Ten tijde van het onderzoek was op de onderhavige onderzoekslocatie nog een weiland aanwezig, de voormalige vijver was al gedempt.

Relevant voor onderhavig onderzoek is de verontreiniging ter plaatse van de gedempte vijver (deels aan de zuidzijde huidige onderzoekslocatie). Hier zijn tot een diepte van 2 à 4 m-mv bodemvreemde materialen aangetroffen. In dit dempingsmateriaal zijn verschillende stoffen in concentraties boven de interventiewaarden vastgesteld: zware metalen (arseen, barium, lood, koper, nikkel en zink) en PAK. De overschrijdingen zijn gerelateerd aan het aangetroffen bodemvreemde materiaal. De interventiewaardecontour is ca 2.975 m². De omvang wordt geschat op 5.950 m³, daarmee is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Er is ook asbesthoudend plaatmateriaal aangetroffen (ten westen van de onderzoekslocatie). Het grondwater was matig verontreinigd met barium, het werd niet waarschijnlijk geacht dat dit een gevolg was van de vastgestelde grondverontreiniging.

Nader bodemonderzoek asbest, locatie Limmelderweg e.o. te Maastricht, CSO Adviesbureau, kenmerk 10B252.R002.RS.GL, 26 januari 2011

Het onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de hierboven beschreven vondst van asbesthoudend materiaal in het dempingsmateriaal. In de zowel de grove als fijne fractie is asbest aangetoond, in één sleuf werd daarbij de interventiewaarde voor asbest overschreden. De verontreinigingscontour had een oppervlakte van ca. 350 m² en een omvang van ca 700 m³. In de zintuiglijk schone bodem werd eveneens een stukje asbesthoudend materiaal aangetroffen. De totale concentratie was echter lager dan de interventiewaarde. Op basis van het onderzoek werd vastgesteld dat er sprake was van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest waarbij er geen sprake was van humane risico's.

Rapport Verkennend en nader bodemonderzoek fiets-voetverbinding aansluiting P&R-terrein te Maastricht, Oranjewoud, kenmerk 258750 revisie 1, 22 maart 2013

De aanleiding voor het onderzoek wordt gevormd door de geplande realisatie van een fiets-voetverbinding tussen de Meerssenerweg en het P&R-terrein. Het rapport bevat een verkennend onderzoek, nader onderzoek en verkennend asbestonderzoek, waarbij verschillende deelgebieden onderzocht worden. Voor onderhavig onderzoek is alleen het deelgebied 'Nader Bodemonderzoek ten westen van de spoorlijn' relevant. Bij dit onderzoek wordt de verontreinigingscontour van het rapport van CSO, d.d. 8 februari 2011, nader bepaald.

Vanwege het eerder uitgevoerde onderzoek is de strategie 'onverdacht' gebruikt. In de bovengrond van drie boringen wordt een volledige puinlaag aangetroffen, welke

is aangebracht ten behoeve van de bouwwerkzaamheden. Deze bodemvreemde lagen zijn niet geanalyseerd.

De in het rapport van CSO vastgestelde sterke verontreiniging met zware metalen en PAK wordt tijdens het onderzoek bevestigd. Daarnaast is ter plaatse van de rij bomen in de berm aan de noordoostzijde van het aan te leggen fietspad (dus ten zuidwesten van het geval van ernstige bodemverontreiniging) tot een diepte van 1,5 m-mv ook een matige verontreiniging met zink aangetroffen en een lichte verontreiniging met overige zware metalen, PAK en minerale olie vastgesteld. De Lokale Maximale Waarden worden in deze aanvullend onderzochte strook niet overschreden.

Naar aanleiding van de aangetroffen verontreinigingen zijn in het kader van de inrichting van het terrein enkele saneringen uitgevoerd. De gemeente Maastricht heeft met betrekking hiertoe de volgende dossiers aangeleverd:

Saneringsplan Aanleg P+R parkeerplaats Limmelderweg te Maastricht, projectnummer 240689. Oranjewoud, oktober 2011 (revisie 04)

Het saneringsplan is opgesteld in het kader van de geplande werkzaamheden en heeft betrekking op twee WBB-gevallen die zijn vastgesteld op basis van de uitgevoerde bodemonderzoeken. Alleen geval 2 (de gedempte vijver) is relevant binnen het kader van onderhavig onderzoek.

Binnen de locatie van de toekomstige parkeerplaats wordt de leeflaag tot 0,1 m-mv ontgraven. De terugsaneerwaarde bedraagt 100 mg/kg d.s. Daarna wordt de overige sterk verontreinigde grond ontgraven en herschikt binnen de saneringslocatie (buiten de huidige onderzoekslocatie). Daarna wordt de ontgraving aangevuld met grond welke voldoet aan de Lokale Maximale Waarden, met gehalten kleiner dan de interventiewaarde en ARN voor overig bedekte bodem en een asbestgehalte kleiner dan de interventiewaarde. Er zal een gebiedseigen restverontreiniging achterblijven waardoor sprake is van passieve nazorg.

Beschikking bodemsanering locatie P+R terrein gelegen aan de Limmelderweg te Maastricht, Gemeente Maastricht. 2011-61600, 14 december 2011

Beschikking naar aanleiding van het meldingsformulier met saneringsplan van Oranjewoud van oktober 2011. Hiervoor zijn ook de beide rapporten van CSO behandeld. Beide Wbb-gevallen worden beschikt waarbij sprake is van ernst maar geen spoed. Sanering is niet noodzakelijk, graafwerkzaamheden zullen alleen plaatsvinden indien nodig voor de werkzaamheden in het kader van de inrichting van het terrein. Er wordt ingestemd met het saneringsplan.

Evaluatierapport Grondsanering aanleg P&R parkeerplaats te Maastricht, Antea Group, kenmerk 249368, 13 mei 2015

De verontreinigde grond is ontgraven en herschikt binnen de saneringslocatie (maar buiten de onderhavige onderzoekslocatie). Onder de parkeerplaats is ontgraven tot 1 m-mv, onder het toekomstige openbaar groen tot 1,6 m-mv. Er is scheidingsdoek aangebracht en met grond met gehalten kleiner dan de interventiewaarde en de LMW aangevuld. Ter plaatse van het fietspad is silex en menggranulaat aangebracht.

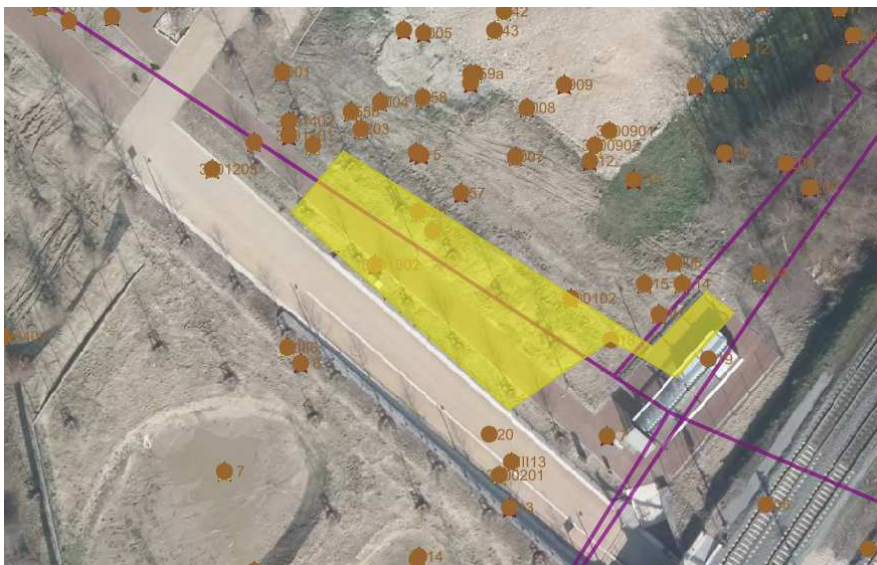
De asbestverontreiniging is geheel verwijderd, de putwanden bevatten nog een matige verontreiniging met zink en een lichte verontreiniging met zware metalen en PAK. Koper en kwik overschrijden de LMW. De bodem van de saneringsput is niet bemonsterd; aangezien de verontreiniging tijdens de onderzoeken tot grotere diepte is aangetroffen dient te worden aangenomen dat er een restverontreiniging is achtergebleven.

Meldingsformulier BUS saneringsplan, Oranjewoud, 3 juli 2013

BUS-sanering van de categorie Immobiel. Er wordt een leeflaag van 1 meter dik met een totaal oppervlakte van 25 m² aangebracht ter plaatse van toekomstige boomgaten. De leeflaag bestaat uit 'bomengrond'. Omdat de laag qua structuur en kleur afwijkt van de omliggende grond is geen signaleringslaag aangebracht. Daarnaast wordt een duurzame aaneengesloten afdeklaag, bestaande uit klinkers, aangebracht ter plaatse van de aan te leggen fietsenstalling. Deze heeft een oppervlakte van ca. 10 m², hiervoor wordt ca. 10 m³ ontgraven. Er wordt geen grond in depot geplaatst.

Station Noord westzijde (evaluatie sanering immobiel), Antea Group, 1 juli 2014

Onderstaand screenshot laat de saneringslocatie zien. Het betreft de hierboven genoemde BUS-melding. Meer informatie over de uitvoering worden genoemd in de hieronder beschreven beschikking.



Beschikking Evaluatieverslag, gemeente Maastricht, 25 augustus 2014

Instemming met de uitgevoerde sanering aan de westzijde van het station Noord te Maastricht. Het betreft de sanering zoals beschreven in het meldingsformulier van 3 juli 2013. Er hebben geen afwijkingen ten opzichte van de BUS-melding plaatsgevonden. Nazorg betreft het in stand houden van de isolatielaag (deels een duurzame aaneengesloten afdeklaag en deels een leeflaag). Indien de isolatielaag moet worden verwijderd kunnen werkzaamheden pas worden uitgevoerd na schriftelijke toestemming van het bevoegd gezag.

2.4 Bodemkwaliteitsrapportage Gemeente Maastricht

De gemeente Maastricht maakt geen gebruik van Bodemloket.nl maar stelt in plaats daarvan een bodemkwaliteitsrapportage op. Hierin worden relevante onderzoeken samengevat, worden potentiële verontreinigingsbronnen benoemd en wordt het de bodemkwaliteitskaart toegelicht.

2.4.1 Onderzoeken en potentiële verontreinigingsbronnen

In de bodemkwaliteitsrapportage worden verschillende onderzoeken genoemd. Bij deze informatie wordt niet benoemd welke parameters verhoogd zijn en waar de verontreiniging zich bevindt. Er worden geen onderzoeken genoemd die in onderhavig rapport nog niet aan de orde zijn gekomen.

In de nabije omgeving, zowel binnen het industriegebied als op percelen van de NS, zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Hierbij zijn op verschillende plekken sterke verontreinigingen aangetroffen. Het valt uit de Bodemkwaliteitsrapportage niet af te leiden waar deze zich bevinden. In het kader van dit onderzoek is dit ook minder relevant, aangezien de locatie al verdacht is op de aanwezigheid van een verontreiniging.

2.4.2 Bodemkwaliteitskaart

Het onderzoeksgebied ligt in het deelgebied Beatrixhaven. Dit wordt gekenmerkt door een grootschalig stedelijk diffuus verontreinigd gebied. Het is in begin jaren 60 opgehoogd met verontreinigd materiaal, waaronder slib uit de Maas. Op basis hiervan worden in de bodem licht tot sterk verhoogde gehalten zink en licht verhoogde gehalten van andere zware metalen, PAK en minerale olie in de bodem aangetroffen.

	Bodemfunctieklass	Bodemkwaliteitsklasse	Toepassingseis	Ontgravingsklasse
Bovengrond (0,0-0,5 m-mv)	Industrie	Industrie	Industrie	Industrie
Ondergrond (0,5-2,0 m-mv)	Industrie	Industrie	Industrie	Industrie

2.5 Regionale bodemopbouw en geohydrologie

De navolgende gegevens zijn ontleend aan de Grondwaterkaart van Nederland, blad Utrecht, (TNO-Dienst Grondwaterverkenning, 1978). De maaiveldhoogte van de onderzoekslocatie bevindt zich op circa 45 m +NAP (AHN). De regionale bodemopbouw kan regionaal worden geschematiseerd zoals weergegeven in Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Regionale bodemopbouw

Diepte (m-mv)	Formatie naam	Formatie opbouw	Geohydrologische opbouw
0-10	Boxtel	lössleem	matig doorlatende laag
10-30	Maas afzettingen	zanden, grinden en kleien	1 ^e watervoerende pakket
30-90	Gulpen, Maastricht en Houthem	kalksteen	2 ^e watervoerende pakket
90-150	Vaals en Aken	zanden, kleien en kleihoudende zanden	matig doorlatende laag
>150	Boven Carboon afzettingen	schalierrijke sedimenten	ondoorlatende basis

bron: Dienst Grondwaterverkenning TNO, 1985, kaartblad 61, 62W.

Het dichtstbijzijnde grondwaterbeschermingsgebied (IJzeren Kuilen) bevindt zich op ruim 800 meter ten zuidoosten van de onderzoekslocatie. Het dichtstbijzijnde waterwingebied (IJzeren Kuilen) bevindt zich op ruim 1300 meter ten zuidoosten.

Tijdens het onderzoek van CSO in 2011 werd het grondwater op ca 1,5 m-mv aangetroffen.

3 Onderzoek

Ten behoeve van de actualisatie zijn luchtfoto's bestudeerd, is een maaiveldinspectie uitgevoerd en is materiaal aangeleverd door Avenue 2, de beheerder van het depot. De resultaten hiervan worden in dit hoofdstuk samengevat.

3.1 Luchtfoto's

Op de GIS-viewer van de Provincie Limburg zijn luchtfoto's vanaf 1996 te raadplegen. Hierop is de ontwikkeling van de locatie sinds de laatste onderzoeken goed te volgen. Onderstaand zijn de meest relevante luchtfoto's toegevoegd:



2010

2011



2012

2013



Op de luchtfoto's is de bouw van het station en de aanleg van het parkeerterrein te volgen. De bosschage (met gedempte vijver), die tot 2011 aanwezig is, is tevens de locatie van het (voormalige) Wbb-geval met asbest, zware metalen en PAK. In 2014 is het depot volledig in gebruik, in 2015 is het ten tijde van de foto leeg. Wat opvalt, is dat het depot in de luchtfoto van 2014 gedeeltelijk over de grens van het Wbb-geval ligt.

3.2 Maaiveldinspectie

LievensenseCSO Milieu B.V. heeft een deel van haar veldwerk uitbesteed aan veldwerkbedrijf Fransen Milieutechniek B.V. Fransen Milieutechniek is gecertificeerd voor de ISO 9001-norm, VCA* en in het kader van de Regeling Kwalibo voor dit onderzoek de BRL SIKB 1000, 2000 en 2100.

Op 31 maart 2017 is door Fransen Milieutechniek een maaiveldinspectie onder het BRL SIKB 2000-certificaat (protocol 2018) uitgevoerd door de erkende veldwerker M. Fransen. Gezien de begroeiing en de nog aanwezige partijen grond is slechts een klein deel van het (oorspronkelijke) maaiveld geïnspecteerd. De veldwerkresultaten zijn bijgevoegd in Bijlage 5

Tijdens de inspectie zijn drie stukken asbestverdacht materiaal aangetroffen aan de rand van de depots. De vindplekken van dit materiaal is ingetekend op een luchtfoto, deze is toegevoegd in Bijlage 6.

3.2.1 Laboratoriumonderzoek

De stukjes asbestverdacht materiaal zijn ter analyse aangeleverd bij een laboratorium ten einde vast te stellen of ze daadwerkelijk asbesthoudend zijn. De analyses zijn uitgevoerd door de IEC 17025-geaccrediteerde en AS3000-erkende laboratorium ALcontrol Laboratoires te Rotterdam.

De resultaten van de asbestanalyses zijn in onderstaande tabel samengevat. De analysecertificaten zijn opgenomen in Bijlage 5

Mengmonster	Monsteromschrijving		Asbest (g)	Bepaling conform
001	Golfplaat, niet verweerd	Serpentijn amfibool	9,9 <0,1	NEN 5896
002	Golfplaat, verweerd	Serpentijn amfibool	1,9 1,1	NEN 5896
003	Plaat, verweerd	Serpentijn Amfibool	0.53 <0.1	NEN 5896

3.3 Gronddepot

Het gronddepot dat is gelegen op een deel van onderzoekslocatie is in beheer bij Avenue 2. In het kader van onderhavig actualiserend vooronderzoek heeft op 17 maart 2017 een gesprek plaatsgevonden met de heer F. van Heur (projectcoördinator Bodem en Milieu) van Avenue 2. Tijdens dit gesprek heeft de heer van Heur aangegeven dat alvorens de in gebruik name van terrein op het gehele terrein een afdeklaag van zand is aangebracht (ook deels ter hoogte van het geval van ernstige bodemverontreiniging). Vervolgens zijn er op het depot uitsluitend (bodem)materialen opgeslagen afkomstig uit het projectgebied van Avenue 2 met als minimale kwaliteit de kwaliteitsklasse Industrie.

Gedurende de tijdspanne waarin het depot in gebruik is heeft tevens afstemming en toezicht plaatsgevonden met de gemeente Maastricht (handhaver de heer T. Bovens).

In navolging op het gesprek heeft Avenue2 de volgende informatie verstrekt over de grond die in het depot opgeslagen heeft gelegen. De bewijsstukken zijn ook opgenomen in Bijlage 4

Overzichtslijst projecten BRL 9335 – Avenue2 Infra, KIWA. 2013-3, 15 november 2013

Een overzichtslijst van geregistreerde projecten die onder NL-BSB certificaat met nummer K78618 vallen. De grond hiervan heeft tussen september 2013 en december 2013 op het depot gelegen. Het betreft grond met kwaliteit AW en Industrie. Het genoemde KIWA-certificaat is ook aangeleverd (zie bijlage 4).

Rapport Aanvullend verkennend bodem- en asfaltonderzoek Ahold locatie Scharnerweg te Maastricht, projectnummer 404230. Antea Group, 27 augustus 2015

Bodemonderzoek op één van de herkomstlocaties van grond die sinds december 2016 in depot ligt aan de Limmelderweg. De kwaliteit van de onderzochte grond varieert van Altijd Toepasbaar tot Niet Toepasbaar (op basis van een sterke verontreiniging met zink, PCB, kobalt, nikkel, koper en lood).

Ten behoeve van het rapport is geen asbestonderzoek uitgevoerd. Wel worden eerder uitgevoerde onderzoeken besproken, waarvan twee ook asbestonderzoek bevatten. Het eerste is een nader asbestonderzoek van Dibec (april 2011) ter plaatse van het Koningsplein. Tijdens dit onderzoek is in één sleuf een stukje asbestplaatmateriaal gevonden. De grond rondom de sleuf bevat geen asbest waardoor asbest niet boven de norm van 100 mg/kg. d.s. uitkomt. Het tweede rapport betreft een verkennend bodem- en asbestonderzoek aan de Scharnerweg van Econsultancy (april 2015), welke op dezelfde locatie is uitgevoerd. De

resultaten van het asbestonderzoek worden in de samenvatting van Antea niet genoemd.

Partijkeuring grond Limmelderweg Maastricht, projectnummer 0275602.00. Antea Group, 9 juni 2016

Partijkeuring van grond die is vrijgekomen tijdens werkzaamheden aan de Ambyerweg in Meerssen. Deze grond ligt vanaf september 2015 in het depot. De twee partijen bestaan uit zand dat voldoet aan de Achtergrondwaarde. Uit de beschrijving van de partij blijkt dat er naast de betreffende partij puin was gestort. Voorts ligt tegen de partij aan asbestverdacht materiaal gestort. Dit is met lint afgezet, wat ook is geïllustreerd met foto's.

Bodemkwaliteitskaart A2-traverse Maastricht, projectcode 10B453. CSO, 20 september 2011

In de bodemkwaliteitskaart is onder andere de Ontgravingsklasse voor het gebied waar de A2-tunnel wordt aangelegd vastgelegd. Dit betreft de grond die op het depot heeft gelegen tussen oktober 2013 en februari 2017. Hieruit blijkt dat deze tot 2,0 m-mv voldoet aan bodemkwaliteitsklasse Industrie. De laag eronder tot de laag toutvenant voldoet aan klasse Wonen. Het toutvenant zelf voldoet aan klasse Landbouw/natuur.

3.4 Reacties van betrokkenen

Tijdens het onderzoek zijn enkele vragen naar voren gekomen, naar aanleiding waarvan contact is opgenomen met de verschillende betrokken partijen. De reacties zijn hieronder weergegeven.

Niet Toepasbare grond Scharnerweg

Uit het Aanvullend verkennend bodem- en asbestonderzoek aan de Scharnerweg blijkt dat op die locatie ook Niet Toepasbare grond aanwezig is. Deze kwaliteit grond mag niet in het depot geplaatst worden. Om uit te sluiten dat dit toch gebeurd is, is contact opgenomen met de heer F. van Heur van Avenue2. Deze geeft aan dat het project aan de Scharnerweg nog loopt en er dus nog geen evaluatie is. Hierdoor is er geen bewijs dat de Niet Toepasbare grond niet op het depot terecht is gekomen. Wel was de sterk verontreinigde grond duidelijk te onderscheiden en is de ontgraving door een MKB-er ondersteund. De heer Van Heur is in het bezit van de stortbonnen.

Depot op Wbb-geval

Volgens de informatie die door de heer F. van Heur van Avenue2 is aangeleverd heeft het depot niet op de locatie gelegen waar volgens eerder onderzoek een sterke verontreiniging aanwezig is. Uit de luchtfoto van 2014 lijkt dit wel het geval te zijn. De heer van Heur heeft per e-mail laten weten dat er destijds onder toezicht van een MKB-er een lint is gespannen en dat er toezicht gehouden is op het naleven van de grens.

Asbest aangetroffen tijdens maaiveldinspectie

Op het maaiveld is asbestmateriaal aangetroffen. In de beide door Avenue 2 aangeleverde rapporten (de partijkeuring en het aanvullende bodem- en asfaltonderzoek) is geen asbestonderzoek uitgevoerd. In het aanvullende onderzoek was dit al tijdens eerder

onderzoek gedaan, bij de partijkeuring is uitgegaan van een onverdachte partij. Aangezien bodemonderzoek altijd een steekproef betreft hoeft dit niet tegenstrijdig te zijn met de resultaten van de maaiveldinspectie.

Naar aanleiding van de resultaten van de maaiveldinspectie is contact opgenomen met de heer F. van Heur van Avenue 2. Deze heeft per e-mail laten weten dat Avenue 2 het geval verder zal onderzoeken.

4 Samenvatting en conclusie

De bevindingen van dit onderzoek met betrekking tot onderhavige onderzoekslocatie kunnen als volgt worden samengevat:

- Een deel van het geval van ernstige bodemverontreiniging (gedempte vijver) is op basis van een BUS-sanering uit 2013 gesaneerd (duurzame verharding en deels leeflaag);
- Op de locatie is nog een Wbb-geval voor zware metalen en PAK aanwezig (gedempte vijver);
- Van 2014 tot heden is een groot deel van de locatie in gebruik geweest als gronddepot;
- Voor aanvang van de ingebruikname van het depot is een afdeklaag van zand op het oorspronkelijke maaiveld aangebracht;
- In het depot dat sinds op de locatie aanwezig is heeft volgens de aangeleverde gegevens grond van klasse AW2000 tot Industrie gelegen.
- Het is aan de hand van de beschikbare gegevens niet uit te sluiten dat ook grond van klasse Niet Toepasbaar in het depot heeft gelegen. Gezien de aard van de verontreiniging (PCB en zware metalen), het uitlooggedrag hiervan en de in het depot aanwezige afdeklaag heeft het niet aannemelijk dat deze verontreiniging zich verspreid heeft naar de oorspronkelijke bodem;
- Op basis van de bestudeerde luchtfoto's wordt, in tegenstelling tot wat door Avenue 2 is medegedeeld, aangenomen dat tijdelijk ook ter hoogte van een deel van het geval van ernstige bodemverontreiniging, bodemmateriaal was opgeslagen.
- Op het depotmateriaal is tijdens een maaiveldinspectie asbestmateriaal aangetroffen. Aangezien het materiaal niet op het oorspronkelijke maaiveld is aangetroffen en daarnaast op maaiveld een afdeklaag is aangebracht is het niet aannemelijk dat dit in de (oorspronkelijke) bodem terecht is gekomen.

4.1 Conclusie

Op basis van de beschikbare gegevens is het niet aannemelijk dat de kwaliteit van de oorspronkelijke bodem door de aanwezigheid van het depot, of andere activiteiten, negatief is beïnvloed. Voor de bodemkwaliteit van de oorspronkelijke bodem kan derhalve worden uitgegaan dat deze niet is gewijzigd ten opzichte van 2011. Opgemerkt dient wel te worden dat op een beperkt deel (ca. 10 m²) een leeflaag is aangebracht in verband met de aanplant van enkele bomen.

4.2 Aanbevelingen

Bij de beëindiging van de gronddepotactiviteiten dient zorgvuldig zorg te worden gedragen dat alle in het depot opgeslagen grond wordt verwijderd. Voorts dient wordt te worden gedragen dat ter plaatse van het geval van ernstige bodemverontreiniging de oorspronkelijke grond niet wordt geroerd. Ten behoeve van de geplande functiewijziging wordt voor de werkzaamheden ter plaatse van het Wbb-geval een BUS-melding gedaan.

Bijlagen