



BESTEMMINGSPLAN ZUIDVLEUGEL LEEUWENBORGH - STUDENTENHUISVESTING

TOELICHTING

Opdrachtgever: Gemeente Maastricht
Projectnr: MAT071-0001
Datum: 30 oktober 2017

BESTEMMINGSPLAN ZUIDVLEUGEL LEEUWENBORGH - STUDENTENHUISVESTING

TOELICHTING

Opdrachtgever: Gemeente Maastricht
Projectnr: MAT071-0001
Rapportnr: MAT071-BP03
Status: Ontwerp
Datum: 30 oktober 2017

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2014 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
EVH

Verificatie:
RVDBO

Validatie:
PGE



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding en doel.....	7
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied.....	7
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	8
2	HUIDIGE SITUATIE	11
2.1	Ontstaansgeschiedenis.....	11
2.2	Ruimtelijke structuur.....	12
2.3	Functionele structuur.....	13
3	PLANBESCHRIJVING	15
4	BELEID	17
4.1	Rijksbeleid.....	17
4.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en ruimte.....	17
4.1.2	Ladder voor duurzame verstedelijking.....	17
4.1.3	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	18
4.2	Provinciaal beleid.....	18
4.2.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014).....	18
4.3	Gemeentelijk beleid.....	20
4.3.1	Structuurvisie Maastricht 2030.....	20
4.3.2	Woonbeleid Maastricht.....	21
4.3.3	Nota parkeernormen Maastricht.....	22
4.3.4	Locatiebeleid luchtkwaliteit.....	22
4.3.5	Beleidsvisie externe veiligheid.....	23
4.3.6	Hogere grenswaardenbeleid gemeente Maastricht.....	23
5	MILIEUASPECTEN	25
5.1	Akoestiek.....	25
5.1.1	Onderzoek wegverkeerslawaai.....	25
5.1.2	Onderzoek gevelwering.....	26
5.2	Archeologie en cultuurhistorie.....	27
5.2.1	Archeologie.....	27
5.2.2	Cultuurhistorie.....	28
5.3	Bedrijven en milieuzonering (geur, trilling, geluid en lichthinder uit de omgeving).....	28
5.4	Geur.....	29
5.5	Trillingen.....	29
5.6	Bodem.....	29
5.6.1	Verkennd bodemonderzoek.....	30
5.6.2	Nader onderzoek asbest.....	32
5.7	Externe veiligheid.....	33
5.7.1	Inleiding.....	33
5.7.2	Conclusies.....	34
5.7.3	Verantwoording van het groepsrisico.....	35
5.8	Flora en fauna.....	36
5.9	Kabels en leidingen.....	37
5.9.1	Planologische kabels en leidingen.....	37
5.9.2	Overige kabels en leidingen.....	37
5.10	Luchtkwaliteit.....	37
5.10.1	Invloed van het plan op lokale luchtkwaliteit.....	37
5.10.2	Locatiebeleid luchtkwaliteit.....	38
5.11	Verkeer en parkeren.....	38

5.12	Water	39
6	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	41
6.1	Algemeen	41
6.2	Verbeelding.....	41
6.3	Planregels.....	41
6.3.1	Bestemming 'Groen'	41
6.3.2	Bestemming 'Wonen – Studentenhuisvesting'	41
6.3.3	Dubbelbestemmingen.....	42
7	UITVOERBAARHEID.....	43
7.1	Economische uitvoerbaarheid	43
7.2	Maatschappelijke haalbaarheid	43
7.2.1	Ontwerp	43
7.2.2	Overleg.....	43

BIJLAGEN

B1	LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING
B2	AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEER
B3	AKOESTISCH ONDERZOEK GEVELWERING
B4	VERKENNEND BODEMONDERZOEK
B5	NADER ASBESTONDERZOEK
B6	EXTERNE VEILIGHEID

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

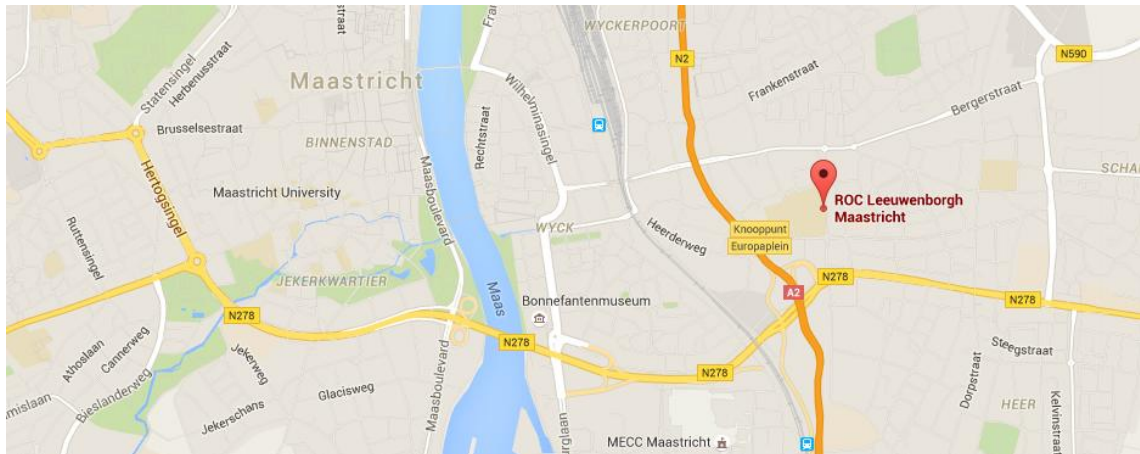
Scholengemeenschap Leeuwenborgh is al vele jaren gehuisvest aan de Sibemaweg te Maastricht. De school bestaat uit een hoofdgebouw en een aantal grotere markante bijgebouwen. De scholengemeenschap werkt al geruime tijd samen met overige ROC's uit de regio. Deze samenwerking is noodzakelijk vanwege de demografische ontwikkeling in de regio ten aanzien van de schoolgaande jeugd. Uit dit samenwerkingsverband zijn de afgelopen jaren afspraken gemaakt waar welke opleiding zal worden gevestigd. De samenwerking heeft er toe geleid, dat scholengemeenschap Leeuwenborgh het Zuidgebouw, gelegen aan de Adelbert van Scharnlaan enige jaren geleden heeft moeten sluiten. Het Zuidgebouw is bij de genoemde reshuffling leeg komen te staan, met als gevolg een negatieve invloed op de leefbaarheid.

Het Zuidgebouw heeft thans de bestemming 'Maatschappelijk'. De intentie is om dit gedeelte het complex om te vormen naar studentenhuisvesting. De bestaande bebouwing blijft gehandhaafd. Het complex wordt uitsluitend intern verbouwd. De buitenruimte wordt niet heringericht. Om dit mogelijk te maken wordt de bestemming van het complex gewijzigd naar 'Wonen' met de specifieke aanduiding "studentenhuisvesting".

Voorliggend bestemmingsplan bevat de juridisch-planologische regeling voor deze bestemmingsplanwijziging.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

De scholengemeenschap ligt op een goede plek in Maastricht, nabij de A2. Het onderhavige Zuidgebouw heeft kenmerkende bogen op de bovenste etage, die vanuit de A2 komende vanuit Luik goed zichtbaar zijn.



Afbeelding 1: Ligging van de projectlocatie

De ligging is nabij de Groene Loper, de routes bovenop de snelwegtunnel. De Groene Loper wordt in 2017 gerealiseerd. De Adelbert van Scharnlaan wordt rechtstreeks aangesloten op de Groene Loper en krijgt daardoor een meer directe verbinding met het centrum van Maastricht'. De ligging ten opzichte van het centrum is goed te noemen. Ook de meeste scholen en universiteitsgebouwen zijn op fietsafstand te bereiken. Het station ligt op circa 10 minuten loopafstand.

Kadastraal zijn de percelen bekend als: perceelnummers 3589 en 5327, sectie F, gemeente Maastricht.

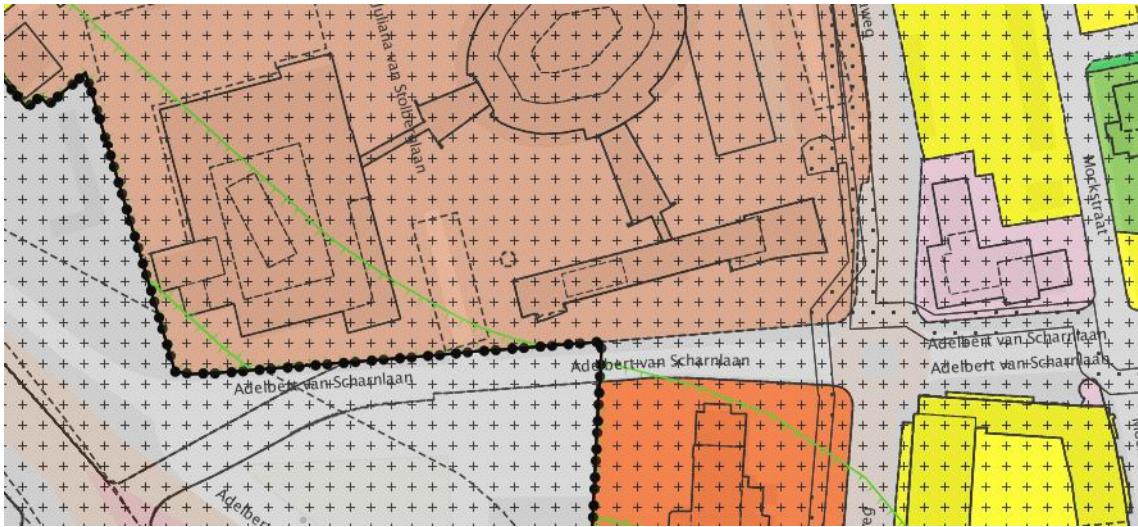


Afbeelding 2: : Uitsnede uit de kadastrale kaart. Het kadastrale perceel is zwart omlijnd, het plangebied van het bestemmingsplan is in geel weergegeven.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van de planlocatie geldt het bestemmingsplan "Heer – Scharn" dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Maastricht op 22 november 2011.

Momenteel heeft de planlocatie de bestemming "Maatschappelijk". Het gebouw zelf is aangeduid als "dominant gebouw". Op gronden bestemd voor "Maatschappelijk" mogen uitsluitend functies zoals beschreven in Artikel 13.1 Bestemmingsomschrijving worden gebouwd. De gewenste ontwikkeling van Zuidgebouw Leeuwenborgh voldoet niet aan de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan. Het gebruik van de percelen voor woondoeleinden is niet toegestaan met de huidige bestemming "Maatschappelijk". De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt door de bestemming te wijzigen in de bestemming "Wonen".



Afbeelding 3: Uitsnede uit vigerend bestemmingsplan

2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het stadsdeel Scharn, waar de projectlocatie onderdeel van is, kent een lange geschiedenis. Reeds in de vroege Middeleeuwen was er een burcht gevestigd op de locatie waar nu de Adelbert van Scharnlaan is gelegen. Scharn bestond tot de jaren '30 van de vorige eeuw uit een aantal straten met bebouwingscomplexen, zoals het klooster Wittevrouwenhof en het landhuis Withuishof. In 1936 werd begonnen met de bouw van de Antonius van Paduakerk, die nu centraal in de wijk ligt. In deze periode werd het stedenbouwkundig plan voor de wijk ontwikkeld, waarvan het kenmerkend waaiervormig stratenpatroon en de brede Adelbert van Scharnlaan belangrijke elementen zijn.



Afbeelding 4: Ontwikkeling van Scharn

Op afbeelding 4 is de ontwikkeling van de wijk Scharn goed te zien. Ten oosten van het plangebied, dat met een ster is aangegeven ontstaat het typische waaiervormige stratenpatroon rond de Antonius van Paduakerk. Op de kaart van 1965 is de Adelbert van Scharnlaan weergegeven als straat in aanbouw. In 1975 is de weg gereed en is het schoolgebouw gerealiseerd. De Adelbert van Scharnlaan komt als het ware uit op het complex van de scholengemeenschap.

Het complex van wat nu ROC Leeuwenborgh heet, is in de jaren '60 van de vorige eeuw gebouwd. Oorspronkelijk bestond het complex uit een Noordgebouw en een Zuidgebouw. Beide gebouwen zijn ontworpen door de bekende Maastrichtse architect Boosten. De gebouwen hebben hierdoor de status "Dominant Bouwwerk" gekregen. Deze gebouwen staan niet op de nominatie om als Rijksmonument te worden betiteld. In het gebied tussen beide bouwwerken is in 2005 een nieuw gebouw gerealiseerd, dat is ontworpen door AGS-Architecten. In dit gebouw is de hoofdvestiging van ROC-Leeuwenborgh gehuisvest. Het Zuidgebouw is niet langer in gebruik voor onderwijsdoeleinden en staat leeg.

2.2 Ruimtelijke structuur

Ten oosten van het plangebied vormt de Adelbert van Scharnlaan een afzonderlijk stedenbouwkundig ensemble met een eigen structuur en uitstraling. Hier zijn blokken van gestapelde woningen in drie (noordzijde) respectievelijk vier bouwlagen (zuidzijde) gerealiseerd. Het profiel van de Adelbert van Scharnlaan is relatief breed, met twee rijbanen en daartussen een middenstrook met overwegend parkeerplaatsen, die hier en daar worden afgewisseld met groenvoorzieningen. Het patroon van gestapelde woonblokken wordt in het meest westelijke gedeelte van de Adelbert van Scharnlaan (vanaf de kruising met de Mockstraat tot aan de rotonde met de Sibemaweg) onderbroken door moderne kantoorbebouwing in drie tot vijf bouwlagen. Ten westen hiervan ligt het complex van ROC Leeuwenborgh, dat duidelijk als een apart gebouwensemble herkenbaar is. De oude onderwijsgebouwen (Noord- en Zuidgebouw) zijn gekoppeld aan een nieuw, centraal gelegen hoofdgebouw. De koppeling bevindt zich op de eerste verdieping middels een soort van "luchtbrug".



Afbeelding 5: Scholencomplex gezien vanuit het noorden. Het Zuidgebouw is zichtbaar bovenaan de foto. Bron: Bingmaps

Het Zuidgebouw bestaat in hoofdzaak uit drie bouwlagen. Plaatselijk is echter een opvallende vierde bouwlaag toegevoegd bestaand uit kenmerkende bogen. Aan de oostzijde, nabij de rotonde in de Sibemaweg, bestaat het gebouw uit één bouwlaag.



Afbeelding 6: Huidige situatie in het plangebied. Foto: CRA Vastgoed

2.3 Functionele structuur

Het complex als geheel is in gebruik als campus van het ROC Leeuwenborgh. Het Zuidgebouw zelf is echter niet meer in gebruik voor onderwijsdoeleinden en staat leeg. In het nieuwe hoofdgebouw zijn de clusters Techniek, Leisure, Economie, Zorg en Educatie gehuisvest.

3 PLANBESCHRIJVING

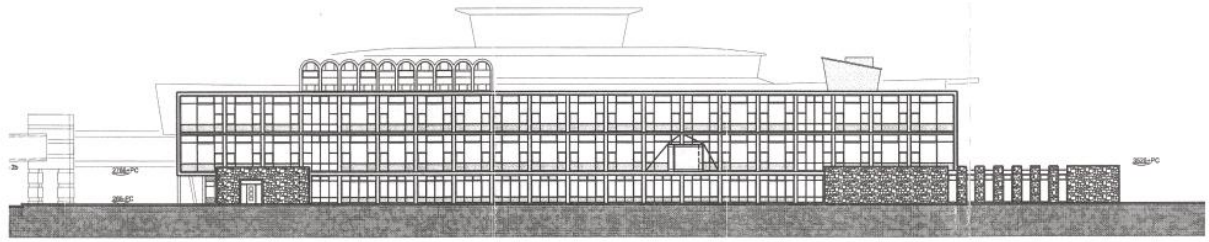
Het Zuidgebouw van ROC Leeuwenborgh is niet meer noodzakelijk voor het geven van onderwijs. Wel is er in Maastricht behoefte aan geschikte huisvesting voor studenten (zie ook bijlage 1). CRA Vastgoed heeft in samenwerking met Leeuwenborgh een plan ontwikkeld om het Zuidgebouw een nieuwe toekomst te geven. Het plan is gebaseerd op een transformatie van de schoollokalen naar huisvesting voor studenten. De transformatie gaat uit van behoud van de bestaande architectonische uitstraling van dit Dominant Bouwwerk dat in de 60-er jaren ontworpen is door architect Boosten. Er zal een in pandige verbouwing plaatsvinden om de doelgroep op een gepaste wijze te huisvesten. Bij de planvorming wordt momenteel uitgegaan van 52 zelfstandige wooneenheden geschikt voor 1 of 2 studenten. Naast de woonruimten zullen tevens facilitaire ruimten worden gerealiseerd die de huisvesting ondersteunen. Hierbij moet gedacht worden aan een gezamenlijke wasruimte, ontmoetingsruimte en fietsenstalling.

De buitenruimte zal niet opnieuw worden ingericht.

De bestaande klaslokalen van circa 8 x 8 m² worden gedeeld in tweeën. Zo ontstaan units van circa 4 x 8 m² die tevens een entresol bevatten. De units onderscheiden zich op deze wijze door grootte en kwaliteit.



Afbeelding 7: Ontwerp van een studentenkamer. Bron: Huiswerk Architecten



ADELBERT VAN SCHARNLAAN

4 BELEID

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader voor het Rijksbeleid, het provinciaal en regionaal beleid en het gemeentelijk beleid, van toepassing voor het plangebied, toegelicht.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. De SVIR is op 13 maart 2012 vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen.

Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur.
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Voor Parkstad Limburg geeft het Rijk in de SVIR wel aan dat het aanpakken van de krimpopgave noodzakelijk is om leegstand en verpaupering te voorkomen. Dit beleid is op regionaal niveau verder uitgewerkt.

Conclusie

Het plan past binnen de kaders die de SVIR stelt. Het plan raakt geen van de benoemde nationale ruimtelijke belangen.

4.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de "ladder voor duurzame verstedelijking" geïntroduceerd. Deze ladder is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten, waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. De ladder voor duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Deze ladder voor duurzame verstedelijking werkt met de volgende stappen:

- Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar

zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door woon-werkverkeer.

- Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of dit binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
- Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

In de SVIR wordt sterk benadrukt dat de concurrentiekracht van Nederland verbeterd moet worden. Bij deze concurrentiekracht gaat het niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd.

Conclusie

Er is een onderbouwing gemaakt waarin wordt beschreven hoe aan de ladder wordt voldaan. Deze onderbouwing is opgenomen in Bijlage 1 Ladder duurzame verstedelijking.

4.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Ter bescherming van de nationale belangen is door het Rijk het "Besluit algemene regels ruimtelijke ordening" (Barro) opgesteld. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen.

In het Barro zijn regels opgenomen voor de volgende nationale belangen:

- Rijkswaarwegen.
- Mainportontwikkeling Rotterdam.
- Kustfundament.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en waddengebied.
- -Defensie.
- -Hoofdwegen en landelijke spoorwegen.
- -Elektriciteitsvoorziening.
- -Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.
- -Ecologische hoofdstructuur.
- -Primaire waterkeringen buiten het kustfundament.
- -Ijsselmeergebied (uitbreidingsruimte).
- -Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Conclusie

Geen van de nationale belangen, genoemd in het Barro, heeft betrekking op het plangebied.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014)

Op 12 december 2014 hebben Provinciale Staten van de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan 2014 vastgesteld. Het POL2014 heeft vier wettelijke functies: structuurvisie (Wet ruimtelijke ordening), provinciaal milieubeleidsplan (Wet milieubeheer), regionaal waterplan (Waterwet), provinciaal verkeer- en vervoersplan (Planwet verkeer en vervoer).

De centrale ambitie in het POL2014 komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral ook om hier te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering.

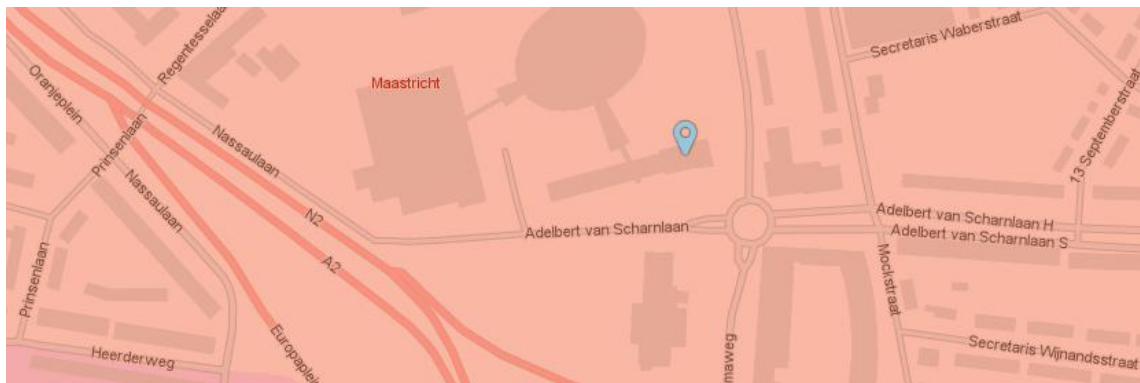
Belangrijke principes in het omgevingsbeleid van de provincie Limburg zijn de volgende:

- Kwaliteit staat centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeiën. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.
- Uitnodigen staat centraal. Dat gaat meer over de manier waarop de provincie samen met partners dat voortreffelijke leef- en vestigingsklimaat wil realiseren. Met instrumenten op maat en ruimte om te experimenteren. De Provincie wil hierbij selectief zijn: het POL richt zich alleen op die zaken die er op provinciaal niveau echt toe doen en vragen om regionale oplossingen.

In het nieuwe POL wordt op basis van omgevingskwaliteiten een zonerings gemaakt van acht soorten gebieden, variërend van stedelijk gebied tot beschermd natuurgebied. Daarnaast zijn sectorale (beschermings)gebieden als gebiedsaanduiding opgenomen.

Het plangebied is aangeduid als:

- Overig bebouwd gebied.
- Regio Zuid-Limburg.
- Bebouwd gebied.



Afbeelding 8: Uitsnede uit het POL2014, kaart 'Zonering Limburg'

Voor de regio Zuid-Limburg heeft de provincie in het POL beleidsambities uitgesproken.

Zuid-Limburg is een heel aantrekkelijke regio om te wonen, te werken en te recreëren. Tegelijkertijd worden deze potenties bedreigd. De gevolgen van de bijzondere grensligging en de demografische ontwikkeling in Limburg spelen namelijk nergens zo sterk als in het zuiden van de provincie. In economisch opzicht is Zuid-Limburg te typeren als een "tussenregio", tussen de metropoolregio's Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied. Er zijn relatief weinig bereikbare banen binnen de landsgrenzen en daarmee is sprake van een beperkte veerkracht van de regionale en lokale economie. Bovendien kampt Zuid-Limburg met leegstandsproblematiek op het gebied van woningbouw, kantoren, verblijfsrecreatie, bedrijventerreinen en detailhandel: er is van alles teveel, en dat vraagt om een heldere visie en bovenal sturing.

De bijzondere ligging in Europa biedt tegelijkertijd ook grote kansen. De potenties op het gebied van economie, arbeidsmarkt en toerisme zijn vanwege de internationale ligging groot, net als de potentiële bijdrage van Zuid-Limburg aan de Nederlandse economie. Duidelijke kansen liggen er in de grensoverschrijdende relaties, met Luik, Hasselt, Genk en met name met Aken, de meest nabijgelegen dichtbevolkte regio, met een al krachtige en tevens gestaag groeiende kenniseconomie.

De ambitie is om Zuid-Limburg te ontwikkelen tot één sterk samenhangend gebied, een stedelijk en landschappelijk netwerk met:

- krachtige economische campussen en clusters die een substantiële bijdrage leveren aan het Bruto Nationaal Product;
- aantrekkelijke stedelijke centra als motoren van en magneten voor de (kennis)economie;
- een hoogwaardig en divers aanbod van woonmilieus voor inwoners en (kennis)werkers;
- uitstekende verbindingen tussen voorzieningen, kennisclusters en woongebieden, binnen en buiten de regio; het versterken van het daily urban system en het vergroten van de dynamiek daarbinnen maakt
- een groter aantal banen bereikbaar op euronale schaal, waardoor de arbeidsmarkt in Zuid-Limburg aantrekkelijker wordt;
- een kwalitatief hoogwaardig en onderscheidend landschap, waar het goed wonen, werken en recreëren is.

Dit alles op een duurzame wijze, met bijzondere aandacht voor klimaatadaptatie en energietransitie.

In het Nationaal Landschap Zuid-Limburg ziet de provincie kansen voor verdere verweving van landbouw, wonen en toerisme. Het unieke karakter van het Nationaal Landschap dient hersteld, onderhouden en doorontwikkeld te worden. Daarbij ligt de focus op tien kernwaarden in het centrale deel van het gebied, het beschermingsgebied Nationaal Landschap (groene arcering in de kaart). Het plangebied maakt geen deel uit van het beschermingsgebied.

Ten aanzien van waterbeheer wordt gesteld dat de beekdalen in het duurzaam waterbeheer een cruciale functie als strategische waterberging vervullen. Die functie mag niet aangetast worden. Nieuw verhard oppervlak wordt gecompenseerd door extra ruimte te realiseren voor waterberging en infiltratiecapaciteit in de buurt van de ingreep. Daarmee kan het regionale watersysteem blijvend aan de normering voor regionale wateroverlast voldoen, ook bij toekomstige neerslagtoenames. Het plangebied is niet gelegen nabij een strategische grondwatervoorraad.

Conclusie

De provincie Limburg constateert de nodige bedreigingen voor de regio Zuid-Limburg en omarmt initiatieven die de leefbaarheid in de regio bevorderen. In het POL wordt geconstateerd dat er behoefte is aan woningbouw binnen bestaand bebouwd gebied, mits deze vraaggericht is en waarbij de prioriteit wordt gegeven aan hergebruik en herbestemming. Dit plan, dat zich richt op de vraag naar studentenhuisvesting en de herbestemming van bestaande, leegstaande bebouwing, past binnen het beleid van het POL2014.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie Maastricht 2030

In 2012 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Maastricht 2030 vastgesteld. Met dit planologisch instrument kan de gemeente ruimtelijke sturing beter afstemmen op de ruimtelijke opgaven van de toekomst.

Aan de groei is een eind gekomen. Het aantal inwoners van de stad stabiliseert; aan nieuwe grootschalige woonwijken, kantoorlocaties en bedrijventerreinen is geen behoefte meer. In het verleden werd van bovenaf bepaald waar mensen behoefte aan hadden in plaats de werkelijke behoeften op het gebied van wonen, werken en recreëren centraal te stellen. Anno nu is er grote behoefte aan flexibiliteit, herbestemming van bestaande gebouwen en tijdelijke functies op een plek. Ook willen inwoners meer betrokkenheid bij ontwikkelingen in hun directe leefomgeving. Kortom, er is grote behoefte aan het bieden van ruimte aan initiatieven. Daarbij is een andere werkwijze noodzakelijk en dit vraagt ook om nieuwe instrumenten. De structuurvisie is onderverdeeld in vier ruimtelijke thema's: versterken internationale positionering, robuuste en duurzame bereikbaarheid en ontsluiting, investeren in groen en landschap en het versterken van stedelijke weefsel.

Versterken internationale positionering: 'Dansen tussen schalen'

Maastricht is een stad met internationale ligging en uitstraling. Positionering en samenwerking op verschillende schaalniveaus is hiermee een van de geboden kansen. Met name voor de huidige werkgelegenheid en het aantrekken van nieuwe banen en inwoners is het belangrijk dat Maastricht zich samen met de regio profileert als aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied. Een regio met een vrijwel compleet voorzieningenniveau, waarbinnen Maastricht als centrumstad fungeert.

Robuuste en duurzame bereikbaarheid en ontsluiting: 'Keuzemogelijkheid'

Goede bereikbaarheid is een onontbeerlijke pijler onder de economische structuur van de stad. Het is noodzakelijk voor Maastricht om bereikbaarheid per alle vervoerswijzen te optimaliseren, om zich zo door te ontwikkelen als aantrekkelijke vestigingsplaats. De A2 karakteriseert zich hierin als ruggengraat van de stedelijke structuur.

Investeren in groen en landschap: 'Versterken en verbinden'

Maastricht ligt aan de uitlopers van drie grote landschappelijke gebieden in Europa, namelijk de Ardennen, de Eifel en de Kempen. De nabijheid van deze gebieden draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Maastricht. De directe omgeving van de stad wordt momenteel omringd door een aantal buitengebieden met hoge landschappelijke en ecologische waarden die vervolgens met elkaar in verbinding staan door groene zones. Maastricht wil de groene ring rondom de stad verder versterken en compleet maken, met ontwikkelingen die passen bij de eigen karakteristiek van de gebieden. Hiervoor zijn gemakkelijke overgangen vanuit de bebouwing naar het groen gewenst. Om de unieke groene ligging meer te betrekken in de bebouwing zijn gebieden aangewezen waar hiervoor passende ontwikkelingen zullen plaatsvinden.

Versterken stedelijk weefsel: 'Stedelijkheid en ontmoeting'

Maastricht is een stad met een grote diversiteit aan inwoners, rijke sociale verbanden en levendige publieke ruimten. Met zijn winkelaanbod, horeca, cultuur en evenementen trekt de stad vele bezoekers vanuit binnen- en buitenland. Dit alles zorgt voor een unieke stedelijke sfeer, die in sterke mate bijdraagt aan het kwaliteiten van Maastricht als kennisstad en bezoekstad. Een belangrijke kans om de stedelijkheid en de ontmoeting te versterken is de komst van de A2-tunnel en de verlengde Noorderbrug. Hierdoor ontstaat een groot aaneengesloten stedelijk gebied en worden barrières tussen de woonwijken weggenomen. Er wordt gestreefd naar een solide structuur van ontmoetingsplekken in wijken. Deze herschikking betekent een grote opgave voor Maastricht en partners de komende jaren, maar biedt wel zicht op een duurzaam voorzieningenaanbod, aantrekkelijk voor zowel ouderen, gezinnen, studenten en jongeren.

Conclusie

Door de leegstand tegen te gaan wordt het voorzieningspeil van Maastricht op peil gehouden. De gunstige ligging van de projectlocatie, nabij de A2, zorgt daarnaast voor een gegarandeerde goede ontsluiting. Het projectplan ligt niet specifiek in een aangewezen gebied voor groene ontwikkelingen. Het plan past in de thema's van de Structuurvisie Maastricht 2030.

4.3.2 Woonbeleid Maastricht

Studentenhuisvesting in relatie met stedelijke programmering woningbouw

Het college van de gemeente Maastricht heeft op 22 september 2009 drie uitzondering categorieën op de getalsmatige programmeringsafspraken vastgesteld. Het betreft de categorieën topsegment, studentenhuisvesting en huisvesting van bijzondere doelgroepen. In de structuurvisie heeft hergebruik van bestaande gebouwen de voorkeur boven nieuwbouw. Op 18 maart 2012 heeft het college van de gemeente Maastricht besloten om nieuwbouw van studentenhuisvesting niet meer binnen de uitzonderingscategorie van de stedelijke programmering woningbouw te laten vallen.

Onderhavig initiatief valt derhalve niet binnen de regioafspraken en kan onafhankelijk van de stedelijke programmeringsafspraken gerealiseerd worden.

Ten overvloede is het plan afgestemd in de regio en met de provincie Limburg in het PHO Ruimte en Wonen van de regio Maastricht/Heuvelland van 9 oktober 2014. Er is ingestemd met het plan voor de realisatie van studentenhuisvesting.

4.3.3 Nota parkeernormen Maastricht

Op 19 april 2011 heeft de gemeenteraad van de gemeente Maastricht de "Nota Parkeernormen Maastricht 2011" vastgesteld. Deze nota volgt uit het in 2007 vastgestelde parkeerbeleid ('Nota parkeren Maastricht'). In het parkeerbeleid wordt onderscheid gemaakt in verschillende zones, te weten: A-zone (centrum), B-zone (schil) en C-zone (rest bebouwde kom). Per zone gelden op basis van de nota 'Parkeernormen Maastricht 2011' andere parkeernormen. Op 2 februari 2016 zijn de parkeernormen geactualiseerd in de Nota Parkeernormen 2016.

Bij het toetsen van (ver)bouwplannen wordt de parkeereis berekend aan de hand van de vastgestelde parkeernormen. De initiatiefnemer moet in het (ver)bouwplan rekening houden met het realiseren van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein conform de parkeereis. Bij een verbouwing telt slechts de toegevoegde parkeervraag mee. Bij een verbouwing telt voor het berekenen van de parkeereis het eventueel reeds aanwezige tekort dus niet mee. Bij nieuwe ontwikkelingen, dan wel herontwikkelingen dient in alle gevallen aan de parkeereis te worden voldaan. De beschikbare parkeerruimte op de openbare weg mag bij het voldoen aan de parkeereis slechts worden meegeteld, indien daarvoor op straat nu en in de toekomst voldoende vrije parkeerruimte aanwezig is. In gebieden waar sprake is van een grote parkeerdruk blijft de openbare parkeercapaciteit altijd buiten beschouwing.

De nota 'Parkeernormen Maastricht 2016' bevat daarnaast spelregels op basis waarvan kan worden afgeweken van de berekende parkeernormering dan wel vrijstelling kan worden verleend van de verplichting om in, op of onder het gebouw dan wel op of onder het daarbij behorende erf in de te verwachten parkeerbehoefte te voorzien.

In paragraaf 5.9 wordt nader ingegaan op de parkeernormen die van toepassing zijn op dit bestemmingsplan.

4.3.4 Locatiebeleid luchtkwaliteit

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

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

In het stroomschema worden drie categorieën onderscheiden: 'niet gevoelig' (zoals kantoren, bedrijven en winkelcentra), 'gevoelig' (zoals ziekenhuizen, woningen en sporthallen) en 'extra gevoelig' (zoals verpleeghuizen, kinderdagverblijven en sportvelden).

Meer specifieke aspecten inzake luchtkwaliteit voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn opgenomen in paragraaf 5.8 ('Luchtkwaliteit') van deze toelichting.

4.3.5 Beleidsvisie externe veiligheid

In deze beleidsvisie is aan de hand van drie thema's omschreven hoe de gemeente Maastricht omgaat met externe veiligheid binnen haar gemeente. De gemeente Maastricht streeft naar een optimale combinatie van gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het is daarbij van belang dat de gemeente een veilige plek is om te werken, wonen, winkelen en recreëren en dat dit door de gebruikers ook zo ervaren wordt. Bedrijven, maar ook spoor-, weg- en watertransport moeten de mogelijkheid hebben om zich te vestigen en activiteiten te ontplooiën, terwijl bezoekers en bewoners van de gemeente Maastricht en omgeving daar geen schadelijke gevolgen van mogen ondervinden. Echter is de afgelopen jaren gebleken dat op basis van de landelijke wetgeving het aantal en de omvang van de onderzoeken die nodig zijn binnen de aandachtsgebieden voor externe veiligheid vaak niet in verhouding staan tot de omvang van het project. Daarom heeft de gemeente Maastricht in deze beleidsvisie externe veiligheid haar ambities vastgelegd die binnen de wettelijke kaders mogelijk zijn. Deze beleidsvisie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen medewerkers van de gemeente Maastricht en de Veiligheidsregio Zuid Limburg.

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

In de beleidsvisie is de huidige situatie in de gemeente Maastricht op het gebied van externe veiligheid geïnventariseerd en vastgelegd. Per onderwerp van externe veiligheid (buisleidingen, gevaarlijk transport, inrichtingen, luchthaven) is aangegeven hoe de situatie is en hoe nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van risicobronnen moeten worden verantwoord. Per ruimtelijk plan zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden bekeken of de ontwikkeling past binnen het hier aangegeven beleidskader. Meer specifieke aspecten inzake externe veiligheid voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn opgenomen in paragraaf 5.5 ('Externe veiligheid') van deze toelichting.

4.3.6 Hogere grenswaardenbeleid gemeente Maastricht

Op 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. De wijzigingen betreffen zowel de procedures als de inhoud van de wet. Een belangrijke wijziging is dat de bevoegdheid voor de vaststelling van hogere grenswaarden is verlegd van Gedeputeerde Staten naar de colleges van Burgemeester en wethouders van de gemeenten. De verandering van het bevoegd gezag voor de vaststelling van hogere grenswaarden, het ontbreken van criteria voor de vaststelling van hogere grenswaarden in de nieuwe wet en de vereiste motivatie op grond van artikel 110a van de nieuwe wet, heeft aanleiding gegeven Maastrichts geluidsbeleid in een nieuwe nota te verwoorden. Er is geluidsbeleid ontwikkeld om te sturen in de ontheffingverlening en te voorkomen dat ad hoc ontheffingen verleend worden. Tevens is het geluidsbeleid ontwikkeld voor de bescherming van burgers tegen geluidhinder, zorgen voor afdoende leefkwaliteit en als kader voor het toetsen aan een goede ruimtelijke ordening. Dit geluidsbeleid zal zo mogelijk gebiedsgerichte geluidsplafonds bevatten die variëren per gebiedstype, om geluidsniveaus te beperken waar dat zinvol is en meer maatwerk te kunnen leveren en zodoende aan te sluiten bij het Maastrichtse Natuur- en Milieuplan. Bij nieuwe ontwikkelingen dient bij

overschrijding van de voorkeursgrenswaarde rekening te worden gehouden met dit beleid. Hoe hiermee is omgegaan in dit plan is beschreven in paragraaf 5.1 (Akoestiek') van deze toelichting.

5 MILIEUASPECTEN

5.1 Akoestiek

5.1.1 Onderzoek wegverkeerslawaai

Voor het aspect wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. Bij realisatie van of functiewijziging tot een geluidgevoelige bestemming binnen de wettelijk zone van wegen moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van alle wegen inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij dienen zowel de zoneplichtige als de niet zoneplichtige wegen te worden beschouwd. Op basis van vaste jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat. Het akoestisch woon- en leefklimaat als gevolg van de relevante omliggende wegen van het plan is onderzocht.

Tabel 1: Breedte geluidzones bij wegen

Gebied	Aantal rijstroken	Breedte geluidzones in meter (art. 74)
Stedelijk	1 of 2 rijstroken	200
	3 of meer rijstroken	350
Buitenstedelijk	1 of 2 rijstroken	250
	3 of 4 rijstroken	400
	5 of meer rijstroken	600

Rondom het plangebied liggen verschillende wegen waarvan de geluidzone reikt tot aan het plangebied. Om die reden heeft Windmill een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai: Functiewijziging van het schoolgebouw van Leeuwenborgh naar woonfunctie in de gemeente Maastricht d.d 7 april 2016). Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 2.

In het onderzoek van Windmill zijn aan de hand van verkeersgegevens op omliggende wegen berekeningen uitgevoerd om de geluidbelasting ter plaatse van het Zuidgebouw te bepalen. In het onderzoek zijn de volgende wegen meegenomen:

- Sibemaweg;
- Adelbert van Scharnlaan;
- Dr. Nevenstraat;
- Europaplein;
- Parklaan.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van alle wegen inzichtelijk gemaakt. Hierbij zijn zowel de zoneplichtige als de niet zoneplichtige wegen (Adelbert van Scharnlaan) beschouwd. Op basis van vaste jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat. Het akoestisch woon- en leefklimaat als gevolg van de relevante omliggende wegen van het plan is onderzocht.

Voor de beoordeling van de geluidsbelasting wordt gebruik gemaakt van de classificering van de kwaliteit van de akoestische omgeving in een milieukwaliteitsmaat volgens de "methode Miedema". Hierin wordt de geluidsbelasting geclassificeerd en beoordeeld op basis van klassen van 5 dB. Omdat de Wet geluidhinder niet van toepassing is, wordt bij de berekening van de geluidsbelasting geen correctie ex artikel 110g van de Wet geluidhinder toegepast.

Onderstaand zijn uitsluitend de conclusies van het onderzoek overgenomen.

Conclusie

De geluidbelasting is getoetst aan het stelsel van voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De te toetsen geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Sibemaweg bedraagt ten hoogste 52 dB na aftrek van de correctie zoals bedoeld in artikel 110g van de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt niet gerespecteerd. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwe woningen in binnenstedelijk gebied wordt wel ruimschoots gerespecteerd. De geluidbelasting ten gevolge van alle overige beschouwde wegen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Maatregelen zijn onvoldoende doeltreffend en stuiten op overwegende bezwaren. Aan de ontheffingscriteria en aanvullende voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid is voldaan. De gemeente Maastricht wordt verzocht om een hogere grenswaarde te verlenen overeenkomstig de rekenresultaten. Na het verlenen van een hogere waarde voor de van toepassing zijnde woning vormt het aspect geluid vanwege omliggende wegen geen belemmering voor de realisatie van het plan. Wel moet worden aangetoond dat het geluidsniveau binnen voldoet aan de norm uit het geluidsbeleid van de gemeente Maastricht (33 dB).

5.1.2 Onderzoek gevelwering

Adviesbureau BB&E heeft een onderzoek uitgevoerd naar het binnengeluidsniveau in het Zuidgebouw, rekening houdend met de bestaande gevels. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 3. Doel van het onderzoek is om te bepalen of en hoe voldaan kan worden aan de eisen zoals die door de gemeente Maastricht zijn opgelegd ten aanzien van de geluidbelasting in de appartementen ten gevolge van wegverkeerlawaai.

Voor het onderhavige onderzoek is een opname gedaan in het gebouw. De indeling van de appartementen is betrokken uit de planbeschrijving (hoofdstuk 3) Tijdens de opname van het gebouw heeft CRA-vastgoed aangegeven dat men tevens de derde verdieping wil gebruiken als woonfunctie.

Per verblijfsruimte zijn de binnengeluidsniveaus berekend. In Tabel 2 zijn de resultaten opgenomen. Gebleken is dat zonder maatregelen niet kan worden voldaan aan de eisen van de gemeente Maastricht. Om die reden is een nieuwe berekening uitgevoerd, waarbij maatregelen zijn toegepast in de vorm van suskasten of muurdempers. De resultaten zijn opgenomen in Tabel 3. Uit de berekeningen volgt dat in alle situaties wordt voldaan aan de eisen, door het toepassen van een suskast of muurdemper. Indien de bestaande ramen met roosters worden vervangen door vast glas in combinatie met gebalanceerde ventilatie wordt eveneens voldaan aan de eisen.

Tabel 2: Berekende binnengeluidsniveaus

Appartement	Eis	Gerealiseerd
	L_{bin} [dB]	L_{bin} [dB]
1	33	35,2
5	33	37,1
19	33	37,5
23	33	38,3
38	33	36,2
44	33	34,7
46	33	38,0
49	33	38,9
51	33	39,8

Tabel 3: Berekende binnen-geluidsniveaus met maatregelen

Appartement	Eis	Gerealiseerd
	L_{bin} [dB]	L_{bin} [dB]
1	33	31,5
5	33	33,1
19	33	32,6
23	33	33,2
38	33	33,0
44	33	32,8
46	33	32,7
49	33	32,8
51	33	30,8

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Op basis van het Europese Verdrag van Valetta uit 1992 en de geactualiseerde Wet op de archeologische monumentenzorg is het verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met bekende én te verwachten archeologische waarden in het plangebied. Dit is mrt name van belang indien het bestemmingsplan leidt tot ingrepen in de bodem, die mogelijk aanwezige archeologische artefacten kunnen beschadigen of vernietigen. In dit geval is dat niet aan de orde, aangezien uitsluitend de functie van het reeds bestaande gebouw wordt gewijzigd.

Voor de volledigheid is de Archeologische Beleidskaart van de gemeente Maastricht geraadpleegd. Het plangebied is aangeduid als zone C. Dit is een gebied tussen de 2de stadsmuur en de grens van de gemeente Maastricht. Hier geldt een onderzoeksplicht bij ingrepen in de bodem die een grotere oppervlakte hebben dan 2.500 m². Dit is hier niet het geval. Archeologisch onderzoek hoeft niet te worden uitgevoerd.



Afbeelding 9: Uitsnede uit de Archeologische Beleidskaart van de gemeente Maastricht

5.2.2 Cultuurhistorie

Bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan dienen ook de cultuurhistorische waarden van een gebied in de afweging te worden betrokken. In dit geval is met name de waarde van het te herinrichten Zuidgebouw van belang.

Het Zuidgebouw is niet aangeduid als een Rijksmonument. Wel is het een gemeentelijk monument. Daarnaast is het gehele gebied Scharn in het bestemmingsplan "Heer – Scharn" aangeduid met de dubbelbestemming "Waarde – Maastrichts Erfgoed". Indien een gebouw binnen dit gebied is aangeduid als "dominant bouwwerk" gelden hiervoor speciale regels. Het Zuidgebouw is als zodanig aangeduid. Dit houdt het volgende in:

De voor 'Waarde - Maastrichts erfgoed' aangewezen gronden kennen de volgende onderverdeling van het op die gronden aanwezige cultureel erfgoed, waarbij het onder a. tot en met d. genoemde erfgoed overeenkomstig het bepaalde in de gemeentelijke Erfgoedverordening de status heeft van gemeentelijk monument:

a. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dominant bouwwerk' [sba – db] : dominant bouwwerk, met dien verstande dat zowel het interieur als het exterieur van het ter plaatse aanwezige bouwwerk wordt beschermd.

In de bouwregels bij dit artikel wordt nader ingegaan op de te beschermen waarden van het bouwwerk. De bestaande cultuurhistorische waardstelling mag niet wordt aangetast door wezenlijke veranderingen in situering, massa, kapvorm, hoogtematen en gevelindeling, zulks met inbegrip van waardevolle details. Om de interne verbouwing tot complex voor studentenhuisvesting mogelijk te maken moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Burgemeester en wethouders kunnen hierbij de verplichting opnemen dat een cultuurhistorisch waardenrapport wordt overlegd. Daarnaast is het verplicht om bij de verlening van de omgevingsvergunning advies in te winnen bij de gemeentelijke Welstands/Monumentencommissie.

Bovengenoemde stappen zullen worden doorlopen. Het exterieur van het gebouw zal door de herontwikkeling niet wijzigen. De interne verbouwing zal in samenspraak met de Monumentencommissie plaatsvinden. Om dit juridisch te waarborgen, worden zowel de dubbelbestemming 'Maastrichts Erfgoed' als de aanduiding "Dominant bouwwerk" in dit bestemmingsplan overgenomen.

5.3 Bedrijven en milieuzonering (geur, trilling, geluid en lichthinder uit de omgeving)

De in de nabijheid van het plangebied gelegen bedrijvigheid heeft mogelijk invloed op de ontwikkeling van het plangebied. Dit heeft te maken met de vergunde milieuruimte van de diverse bedrijven of inrichtingen. Bij de beoordeling van de verschillende bedrijven zijn de volgende aspecten van belang:

- Geluid.
- Luchtkwaliteit (geur).
- Gevaar.
- Lichthinder.
- Trillingshinder.

Op basis van de VNG-Handreiking "Bedrijven en milieuzonering" kan worden beoordeeld of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening bij het toevoegen van gevoelige functies.

Anderzijds kan de inrichting van het plangebied invloed hebben op gevoelige functies in de omgeving. Ook hiervoor kan de VNG-Handreiking "Bedrijven en milieuzonering" worden geraadpleegd.

De studentenwoningen zijn, net zoals reguliere woningen, objecten die gevoelig zijn voor hinder. In de Wet worden ze niet gezien als een functie die hinder veroorzaakt. Uitsluitend de invloed van omliggende bedrijvigheid op het complex voor studentenhuisvesting is van belang.

In de omgeving van het plangebied zijn de volgende inrichtingen gelegen:

- ROC Leeuwenborgh.
- Novotel Maastricht.
- Kantoorgebouw aan Adelbert van Scharnlaan (diverse kantoren/bedrijven).

In de VNG Handreiking "Bedrijven en milieuzonering" zijn richtafstanden gegeven tussen gevoelige functies en scholen, hotels en kantoren. De richtafstanden gelden voor het omgevingstype 'rustige woonwijk'. In een gemengde omgeving, zoals die aanwezig is ter plaatse van het plangebied, mogen de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd. Voor scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs is een afstand van 30 meter geadviseerd op basis van het aspect 'geluid'. Deze afstand kan in een gemengde omgeving worden verkleind tot 10 meter. Voor hotels geldt een richtafstand van 10 meter, in gemengd gebied te verkleinen tot 0 meter. Hetzelfde geldt voor kantoren.

Het Zuidgebouw ligt op een afstand van ongeveer 20 meter van de dichtstbijzijnde gevel van de hoofdlocatie van ROC Leeuwenborgh. Het gebouw maakt nu nog integraal onderdeel uit van het terrein van het ROC Leeuwenborgh. In de toekomstige situatie is het echter goed mogelijk om een ruimtelijk scheiding te realiseren, waarbij de voorgeschreven richtafstand van 10 meter tot de "grens inrichting ROC Leeuwenborgh" kan worden gerealiseerd.

Ten opzichte van de grenzen van de inrichting van de kantoorlocatie aan de Sibemaweg en het Novotel bedraagt de afstand ongeveer 30 meter. Dit is ruim meer dan de geadviseerde richtafstand. Het aspect hinder is geen belemmering voor de realisatie van de studenteneenheden.

5.4 Geur

Geurhinder door bedrijven in de omgeving van het plangebied is reeds beschouwd in de vorige paragraaf. OP basis van de Wet geurhinder en veehouderij gelden er aanvullende regels voor geurgevoelige objecten in de omgeving van veehouderijen. In de omgeving van het plangebied zijn geen veehouderijen gelegen. Geurhinder is niet aan de orde.

5.5 Trillingen

In paragraaf 5.3 is de mogelijkheid tot het optreden van trillingshinder die wordt veroorzaakt door inrichtingen binnen bedrijven aan de orde gekomen. Naast deze vorm van trillingshinder kan trillingshinder ook een rol spelen bij de realisatie van objecten in de directe omgeving van spoorwegen of drukke verkeersaders met veel zwaar verkeer. De Zuidvleugel van het Leeuwenborgh-complex is niet in de directe nabijheid van een drukke verkeersader of een spoorweg gelegen. Trillingshinder is niet aan de orde.

5.6 Bodem

In Nederland regelt de Wet bodembescherming de omgang met gronden met als doel te voorkomen dat nieuwe bodemverontreinigingen ontstaan en bestaande bodemverontreinigingen worden verspreid. Ook worden eisen gesteld aan de bodemkwaliteit bij verschillende gebruiksfuncties. De kwaliteit van de bodem (aan/afwezigheid van verontreinigingen) dient bijvoorbeeld beter te zijn bij de toekenning van een woonfunctie dan bij het gebruik van gronden voor industrie. Daarnaast stellen de Woningwet en het Bouwbesluit eisen aan de bodemkwaliteit bij realisatie van nieuwe woningen. Bouwen op verontreinigde grond is niet toegestaan.

Kragten heeft een aantal bodemonderzoeken uitgevoerd voor het gehele terrein van het scholencomplex De Leeuwenborgh. Dit zijn de volgende onderzoeken:

- Verkennend bodemonderzoek, Kragten, 2016.
- Rapport NO asbest, Kragten, 2016.

Beide onderzoeken zijn als bijlage 4 en 5 aan deze toelichting toegevoegd. De onderzoeken hebben voor een deel betrekking op het plangebied van het bestemmingsplan 'Zuidvleugel Leeuwenborgh – Studentenhuisvesting'. De voor het bestemmingsplan relevante onderzoeksresultaten worden in deze toelichting samengevat.

5.6.1 Verkennend bodemonderzoek

Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd om vast te stellen of de milieukundige kwaliteit van de bodem (grond) rondom de bebouwing voldoet aan de nieuwe bestemming. Hierbij moet evenwel worden opgemerkt dat de grond rondom de bebouwing momenteel is ingericht als plantsoen (gras) en dat contractueel is vastgelegd dat de huidige terreininrichting niet mag worden veranderd en dat geen graafwerkzaamheden mogen worden uitgevoerd.

Vooronderzoek

Onderdeel van het verkennend bodemonderzoek is een vooronderzoek. Op basis van literatuur en eerder uitgevoerde onderzoeken zijn hypothesen ten aanzien van het voorkomen van bodemverontreiniging opgesteld. Deze hypothesen bepalen de wijze waarop het veldonderzoek van het terrein wordt uitgevoerd. De volgende hypothesen zijn opgesteld:

1. Chemische kwaliteit grond:

Vanwege de ligging van de onderzoekslocatie in het deelgebied 'ophoging' (Bodemkwaliteitskaart gemeente Maastricht), alsmede op basis van de resultaten van de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken op de locatie, worden in de grond tot een diepte van 0,5 à 1,2 m -mv lichte, matige of sterke verontreinigingen verwacht met zware metalen (vooral met zink), lichte of matige verontreinigingen met PAK's en lichte verontreinigingen met minerale olie en PCB's. In de ondergrond (vanaf 0,5 à 1,2 m -mv) worden lichte verontreinigingen met zware metalen verwacht. De diepere (leem-)grond zónder bodemvreemde bijmengingen is onverdacht ten aanzien van de chemische verontreinigingen.

2. Chemische kwaliteit grondwater

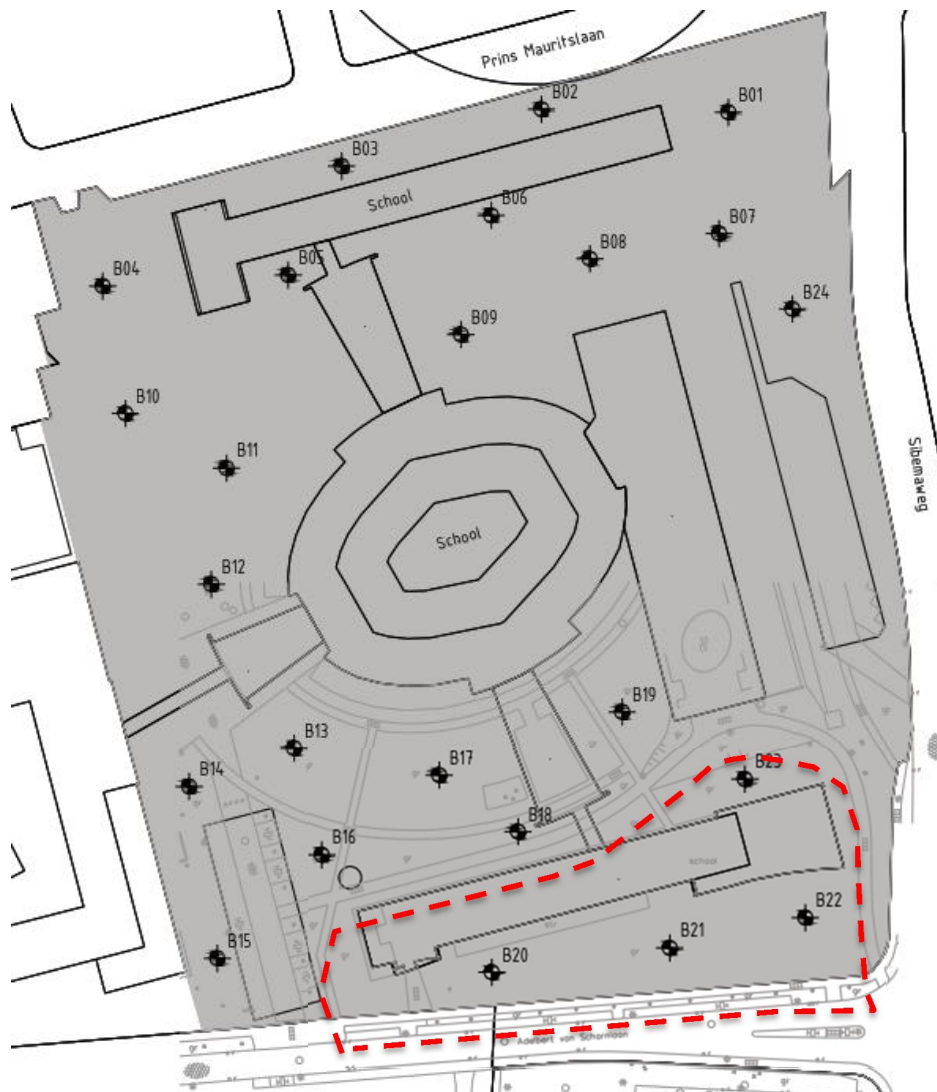
Met eerder uitgevoerd onderzoek in de omgeving van de onderzoekslocatie zijn in het ondiepe grondwater geen verhoogde gehalten aangetoond. Plaatselijk is incidenteel een sterke verontreiniging met nikkel aangetoond en daarnaast een lichte verontreiniging met arseen. Een verontreiniging van het ondiepe grondwater met vluchtige aromaten (afkomstig van de voormalige chemische wasserij aan de Heerderweg 150-154) wordt vanwege de relatief grote afstand tot deze bron en de aard van de verontreiniging (met dichtheidsstroming) niet verwacht. In het ondiepe grondwater op de onderzoekslocatie worden derhalve geen chemische verontreinigingen verwacht.

3. Asbest

Uit eerder uitgevoerd onderzoek op de onderzoekslocatie is bekend dat in de bovengrond tot 0,5 à 1,2 m -mv (ophooglaag) asbest is aangetroffen. De verontreiniging met asbest in de grond is naar verwachting heterogeen verspreid over het gehele perceel. Op basis van de resultaten van het eerder uitgevoerde verkennend en nader onderzoek naar asbest, waarbij verspreid over het gehele perceel enkele stukjes asbest zijn aangetroffen, wordt in de grond geen ernstige verontreiniging met asbest (d.w.z. gehalte >100 mg/kg) verwacht.

Veldwerk

Op basis van de strategie die is bepaald in het vooronderzoek zijn grondboringen uitgevoerd conform onderstaande afbeelding.



Afbeelding 10 : Veldwerk bodemonderzoek. Het plangebied is rood omkaderd

De chemische kwaliteit van de bovengrond is in eerste instantie onderzocht door middel van een viertal mengmonsters. In de mengmonsters zijn lichte tot sterke verontreinigingen met zware metalen en plaatselijk lichte verontreinigingen met PAK's aangetoond. Vanwege de gehalten aan zware metalen zijn de grondmonsters aanvullend afzonderlijk onderzocht op de betreffende zware metalen. De bovengrond ter plaatse van het oostelijke en zuidelijke deel van het perceel (aan de zijde van de Sibemaweg en de A. van Scharnlaan) is matig verontreinigd met zink. Plaatselijk (boring B20) is in de bovengrond een sterke zinkverontreiniging aangetoond. De gehalten aan overige zware metalen (cadmium, kobalt, koper, lood en nikkel) zijn niet of slechts (zeer) licht verhoogd (veelal minder dan 2x AW2000).

De aangetroffen gehalten aan verontreinigingen in de grond komen overeen met de verwachte verontreinigingssituatie van het deelgebied 'ophoging'. De aangetoonde matige en sterke verontreinigingen met zink overschrijden de Maximale Waarde Industrie (MWI). Het gemiddeld aangetoonde gehalte aan zink in de bovengrond van het gehele perceel (356 mg/kg) is evenwel lager dan de MWI (438 mg/kg).

Bodemsanering

Conform het Bodembeheerplan van de gemeente Maastricht moeten sanerende maatregelen worden getroffen indien in de grond een geval van ernstige verontreiniging is aangetoond én is aangetoond dat sanering van het geval doelmatig is. Met het onderhavige verkennend bodemonderzoek is in één boring (B20) een sterke

verontreiniging met zink aangetoond. Dit is pas een ernstige geval van bodemverontreiniging, indien de omvang ervan meer dan 25 m³ bedraagt. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met het bevoegd gezag; de gemeente Maastricht. Deze geeft het volgende aan (mail d.d. 24 oktober 2016): *"De locatie is gelegen in een gebied dat diffuus verontreinigd is. Het komt regelmatig voor dat met name sterk verhoogde Zink gehalte worden gemeten zonder dat er een direct relatie kan worden gelegd met bodemvreemde bijmengingen. Omdat het bovendien een incidentele sterk verhoogde waarde betreft en gemiddeld genomen de mengmonsters de interventie waarde niet overschrijden is nader onderzoek naar de omvang niet noodzakelijk."*

Bodemkwaliteit

De aangetoonde, gemiddelde kwaliteit van de bovengrond van het gehele buitenterrein rondom het scholencomplex voldoet aan de Lokale Maximale Waarden (LMW) voor het deelgebied 'ophoging' zoals bedoeld in het Bodembeheerplan (Bbp) van de gemeente Maastricht. De LMW's voor het deelgebied 'ophoging' zijn in het Bbp gelijkgesteld aan de Maximale Waarden Industrie (MWI).

Gelet op de ruimtelijke verdeling van de (zink-)verontreiniging op het perceel voldoet de kwaliteit van de bovengrond van het oostelijke en zuidelijke deel (waar de matige en sterke verontreinigingen met zink zijn aangetoond) evenwel niet aan de LMW's. **De matig verhoogde zinkgehalten worden evenwel niet als belemmering beschouwd voor het huidige gebruik.** Sanering van niet-ernstige bodemverontreiniging is niet aan de orde. Eventueel vrijkomende grond kan echter niet nuttig worden hergebruikt binnen (geen enkele bodemkwaliteitszone van) de gemeente Maastricht.

Conclusie

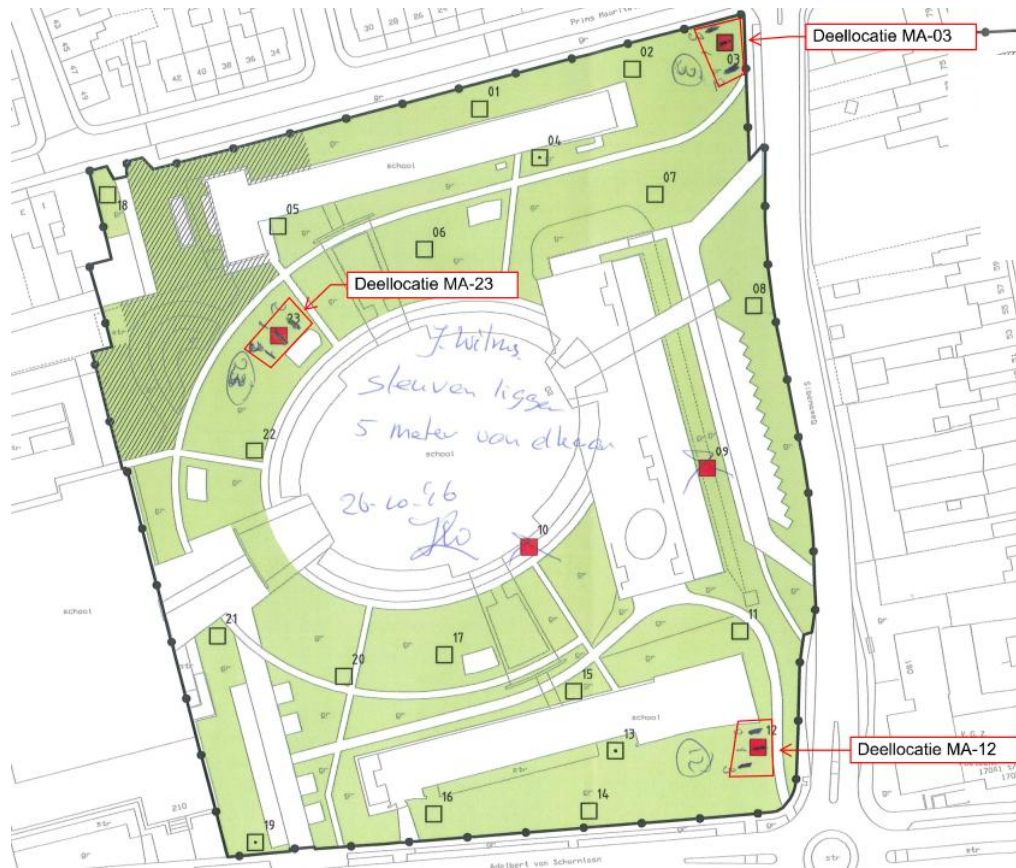
In het bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor het huidige gebruik van de locatie als school met verblijfsgebied (maatschappelijke bestemming). Het gebruik voor studentenhuisvesting heeft een vergelijkbare gevoeligheid voor bodemverontreiniging als het huidige gebruik. Er zijn geen belemmeringen voor de bestemmingswijziging.

5.6.2 Nader onderzoek asbest

Kragten heeft een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke asbestverontreinigingen op het terrein van Leeuwenborgh. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5.

De aanleiding voor het uitvoeren van het nader onderzoek zijn de resultaten van het eerder uitgevoerde verkennend en nader onderzoek naar asbest (rapport Arcadis 2015), waarbij plaatselijk in de bovengrond van het perceel asbest is aangetroffen. Ter plaatse van de verdachte locaties is destijds meteen nader onderzoek uitgevoerd, terwijl het overige perceelsgedeelte verkennend is onderzocht. Met het verkennend onderzoek zijn een aantal overige verdachte locaties aangetoond.

Het doel van het onderhavige nader onderzoek is om vast te stellen of ter plaatse van de verdachte locaties sprake is van een ernstige verontreiniging met asbest in de grond, waarvoor sanering noodzakelijk is. Hierbij zijn de volgende deelgebieden onderscheiden.



Afbeelding 11: Deellocaties asbestonderzoek. Alleen deellocatie MA-12 is gelegen in het plangebied

Op grond van veldwerk worden de volgende conclusies getrokken:

Deellocatie MA-12:

De bovengrond (deklaag tot 0,3 à 0,4 m –mv) bevat resten (baksteen-) puin. In de bovengrond zijn visueel géén asbestverdachte materialen aangetroffen en is analytisch géén asbest aangetoond. De bovengrond is niet verontreinigd met asbest. De ondergrond (vanaf 0,4 m –mv) bevat plaatselijk (inspectiesleuf 12.3) zeer sterke bijmengingen met puin en met resten kooltjes en slakken. In deze verdachte laag zijn stukken asbestcement (golfplaat; hechtgebonden asbest) aangetroffen. Analytisch is in de grond géén asbest aangetoond. Het gewogen gehalte aan asbest in de ondergrond van deellocatie MA-12 is ruim lager dan de Interventiewaarde, waardoor géén ernstige bodemverontreiniging is aangetoond.

Conclusie

Er is geen ernstige verontreiniging met asbest aangetoond. Nader onderzoek naar asbest in de grond is niet noodzakelijk.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Inleiding

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. De regelgeving voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi). Het beleid voor transportmodaliteiten (weg, spoor, water) staat beschreven in het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Het Basisnet stelt grenzen aan het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorlijnen evenals aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die

wegen. Het Basisnet is juridisch verankerd in het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) en middels een wijziging in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Het PR kan op de kaart van een gebied worden weergegeven met zogeheten risico-contouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Voor het GR geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze waarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Ook bij veranderingen van de hoogte van het GR geldt een verantwoordingsplicht.

Een complex voor studentenhuisvesting betreft, evenals "gewone" woningen, een kwetsbare functie. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zijn in beeld gebracht door het uitvoeren van een onderzoek. Dit onderzoek van Windmill (d.d. 7 april 2016) is opgenomen in bijlage 6 bij deze toelichting. Onderstaand zijn alleen de conclusies overgenomen.

5.7.2 Conclusies

In het rapport zijn de resultaten gepresenteerd van de quickscan naar de invloed van externe veiligheidsrisico's met het oog de functiewijziging van het schoolgebouw van Leeuwenborgh in de gemeente Maastricht. In dit hoofdstuk staan kort de conclusies van dit onderzoek beschreven waarbij tevens de toetsing aan de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht is opgenomen

Wegtransport

Rijkswegen

Geconcludeerd wordt dat het plangebied uitsluitend is gelegen binnen het invloedsgebied van de A2. Vooruitlopende op de ondertunneling van de A2 wordt geconcludeerd dat de tunnelmonden zich op méér dan 200 meter afstand van het plangebied bevinden; het is niet noodzakelijk gebleken om de invloed van het plan op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

Volgende uit de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht geldt voor de A2 dat sprake is van de realisatie van een kwetsbaar object binnen zone 3 (200-1500 meter) waardoor sprake is van verantwoordingsniveau 3.

Provinciale en gemeentelijke wegen

Uit de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht is gebleken dat het risiconiveau van de overige aangewezen transportroutes verwaarloosbaar is. Desalniettemin gelden voor de wegen een verantwoordingsplicht; het plangebied ligt conform de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht in zone 2/3 van de omliggende aangewezen transportroutes wat resulteert in een verantwoordingsniveau 3a/3b.

Spoortransport

Gelet op de grote ruimtelijke scheiding tussen het plangebied en de spoortransportroute, wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor geen belemmering vormt voor de planrealisatie.

Aangezien het plangebied wel is gelegen binnen zone 3 is voor de spoorlijn Lutterade-Maastricht een verantwoordingsniveau 3 van toepassing.

Watertransport

Er zijn geen vaarroutes binnen een straal van 200 meter rondom het plan waarover transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Gelet op de grote ruimtelijke scheiding tussen het plangebied en de vaarroute de Maas hoeven de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water niet meegewogen te worden in de verantwoordingsplicht groepsrisico. Als gevolg van het watertransport gelden geen beperkingen voor het plan.

Buisleidingen

Gelet op de grote ruimtelijke scheiding tussen het plangebied en de hoge druk aardgasleidingen, wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid als gevolg van buisleidingen geen belemmering vormt voor de planrealisatie.

Inrichtingen

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen inrichtingen aanwezig waarvan de wettelijke veiligheidsafstanden ten aanzien van externe veiligheidsrisico's het plangebied beïnvloeden. Aangezien het plangebied wel is gelegen binnen zone 3 van het nabijgelegen LPG tankstation is ingevolge de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht desalniettemin een verantwoordingsniveau 3 van toepassing.

De verantwoording van het groepsrisico is een taak van het Bevoegd Gezag, de gemeente Maastricht. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning wordt deze verantwoording bijgevoegd (in overleg met de brandweer).

5.7.3 Verantwoording van het groepsrisico

Verantwoording niveau 3 conform beleidsvisie externe veiligheid Maastricht:

Het plangebied A. van Scharnlaan bevindt zich op de volgende afstanden tot aan de bronnen. Op deze afstand is ten aanzien van een aantal aspecten het toxisch scenario maatgevend. Ten aanzien van het LPG-tankstation is het scenario BLEVE maatgevend. Effecten als gevolg van een plasbrand reiken niet tot het plangebied:

- N278 afstand ca 200 meter
- Scharnerweg/Bergerstraat afstand ca 330 meter
- Vijverdalseweg afstand ca 950 meter
- Terbliijterweg afstand ca 950 meter
- N590 afstand ca 1200 meter
- Spoor afstand ca 440 meter
- Water afstand ca 1250 meter
- LPG tankstation 150- 400 meter

Ontwikkeling en groepsrisico

Vanwege de grote afstand tot de risicobron zal een toename van personendichtheden niet significant doorwerken in de rekenkundige hoogte van het GR. De beschouwing van het GR en de verantwoording daarvan is om deze reden volledig kwalitatief uitgevoerd.

Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico

De mogelijkheid tot beperking van het groepsrisico door het beïnvloeden van de personendichtheid is op deze grote afstand tot de risicobron geen item. Zoals gesteld heeft op deze afstand toe- of afname van personendichtheid geen invloed op het GR. Daarnaast is de kans te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen in deze gebieden vele malen kleiner dan 1/1.000.000.

Veiligheidsmaatregelen aan de bron zijn daarom niet realistisch.

Het groepsrisico van de provinciale of gemeentelijke weg ligt ruim beneden 0,1 X de oriëntatiewaarde, zoals berekend door de provincie Limburg (Externe veiligheid provinciale wegen, provincie Limburg, 21 september 2010). Omdat de ontwikkeling op meer dan 30 meter van de weg ligt reikt het invloedsgebied van een plasbrand (maatgevend scenario) nauwelijks tot het plangebied. De invloed van de ontwikkeling op het groepsrisico zal dus nauwelijks tot niet significant zijn. Het lage groepsrisico zal door de geprojecteerde ontwikkeling niet of nauwelijks toenemen. De mogelijkheid tot beperking van het groepsrisico door het

beïnvloeden van de personendichtheid is van weinig invloed omdat het plangebied buiten het invloedsgebied van een plasbrand ligt (en het vervoer voornamelijk brandbare vloeistoffen betreft). Daarnaast is de kans te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen in deze gebieden vele malen kleiner dan 1/1.000.000. Gezien het beperkt risico van de weg zijn aanvullende veiligheidsmaatregelen niet realistisch.

De bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval Ook het bestrijdbaarheid vraagstuk speelt op deze afstand van de risicobron niet. Bestrijding vindt plaats bij de bron.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Blootstelling aan een toxisch gas is één van de bepalende scenario's. In geval van een dergelijke calamiteit dienen personen te schuilen. De mate waarin deze bouwwerken afsluitbaar zijn tegen de indringing van toxisch gas en de tijdsduur dat deze bouwwerken worden blootgesteld zijn hierbij parameters. Nieuwe bouwwerken zijn goed geïsoleerd, waardoor ze een goede bescherming bieden tegen het binnendringen van toxisch gas. Belangrijk is wel dat de luchtbehandelingsinstallaties met een druk op de knop uit te schakelen zijn.

Ook in geval van een calamiteit bij het LPG station (BLEVE) dienen personen binnenshuis te schuilen. Derhalve dient ook in geval van deze calamiteit tijdig gewaarschuwd te worden.

Dit betekent dat voor de nieuwe ontwikkeling aandacht besteed dient te worden aan zeer goede mogelijkheden voor het schuilen en vluchten van zowel mobiele als minder mobiele personen. In alle gevallen dient een goede alarmering te bestaan; een ontruimingsinstallatie en een bij iedere bezoeker bekend vluchtplan en dit dient op diverse centrale punten in het gebouw duidelijk aangegeven te zijn. Daarnaast dient in het geval van een calamiteit tijdig gewaarschuwd te worden. Dit gebeurt door het in werking stellen van het WAS als onderdeel van de algemene Rampenbestrijding. Het grondgebied van Maastricht valt grotendeels binnen de dekking van de sirenepalen. Het kleine deel dat niet gedekt is betreft gebieden met weinig bebouwing. Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke tussenkomst van hulpverleningsdiensten. Dit kan door schuilen en, indien mogelijk, vluchten uit het bedreigde gebied. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.

De volgende zelfredzame strategieën kunnen worden toegepast:

- Binnen blijven: binnen een object in een veilige ruimte verblijven met centraal afsluitbare ventilatie en weinig glas in de geveldelen indien vluchten naar buiten om bepaalde redenen niet mogelijk is.
- Schuilplaats binnengaan: vanuit de buitenlucht naar een veilige ruimte in het pand binnen het effectgebied, waarbij meerdere (richtingen) vluchtwegen goed aangegeven moeten zijn.
- Vluchten: van binnen het effectgebied in de buitenlucht naar buiten het effectgebied, waarbij meerdere (richtingen) vluchtwegen goed aangegeven moeten zijn, zodat men van de risicobron af kan vluchten.
- Ontruimen en vluchten: van binnen een object binnen het effectgebied naar buiten het effectgebied, waarbij meerdere (richtingen) vluchtwegen goed aangegeven moeten zijn, zodat men van de risicobron af kan vluchten.
- Dekking zoeken.

Conclusie

Deze verantwoording dient gelezen te worden in combinatie met de beleidsvisie externe veiligheid Maastricht en de daarin gemaakte keuzes. Gelet op het bovenstaande is de gemeente Maastricht van mening dat de risico's waaraan burgers in deze leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen tot een aanvaardbaar minimum zijn beperkt. Gelet op het bovenstaande is het aspect externe veiligheid voor de ontwikkeling op de beoogde locatie geen belemmering.

5.8 Flora en fauna

Bij nieuwe plannen moet rekening worden gehouden dat er geen negatieve effecten ontstaan op beschermde soorten en/of beschermde gebieden. De inrichting van het bestaande terrein wordt niet gewijzigd. Het terrein rondom het Zuidgebouw is momenteel in gebruik als verblijfsruimte voor studenten en zal dat na herinrichting ook zijn. De bestaande paden- en groenstructuren worden niet gewijzigd.

Bij werkzaamheden aan gebouwen kunnen effecten ontstaan op faunasoorten die zich in het gebouw hebben gevestigd. Daarbij moet met name worden gedacht aan vleermuizen, maar ook de steenmarter, de gierzwaluw of de huismus maken gebruik van spouwen, dakranden en daken voor het maken van nest- en verblijfplaatsen. Aangezien het een plat afgedekt gebouw betreft, zonder pannendak, is het voorkomen van nesten van vogels onder het dak niet aan de orde. Indien een pand wordt gesloopt, gaan mogelijk broed- of verblijfplaatsen definitief verloren. Het betreft hier echter een interne verbouwing, waarbij klaslokalen worden gesplitst voor het maken van studentenkamers. Aan het exterieur van het gebouw wordt niet gewijzigd, mede gezien de cultuurhistorische waarde ervan.

Het aspect natuur vormt derhalve geen belemmering.

5.9 Kabels en leidingen

Bij de aanleg van de randweg zijn twee typen kabels en leidingen van belang:

- Kabels en leidingen die in het bestemmingsplan dienen te worden beschermd met een dubbelbestemming.
- Overige kabels en leidingen waar in het ontwerp en de uitvoering rekening mee moet worden gehouden.

5.9.1 Planologische kabels en leidingen

In het plangebied ligt in de zuidoost-hoek, nabij de rotonde Sibemaweg, een leiding met de dubbelbestemming "Leiding – Riool". Deze leiding dient planologisch beschermd te blijven. De dubbelbestemming wordt in voorliggend bestemmingsplan overgenomen. Dit levert geen beperkingen op voor de realisatie van het plan.

5.9.2 Overige kabels en leidingen

Middels het doen van een KLIC-melding wordt een overzicht verkregen van kabels en leidingen waarmee bij de verbouwing van het pand rekening dient te worden gehouden. In dit traject wordt indien nodig overleg gepleegd met de leidingbeheerders.

5.10 Luchtkwaliteit

5.10.1 Invloed van het plan op lokale luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is het Besluit luchtkwaliteit ingetrokken en zijn de eisen ten aanzien van luchtkwaliteit verankerd in de Wet milieubeheer. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit vormt met ingang van 15 november 2007 de Wet milieubeheer de basis voor besluitvorming in het kader van onder andere de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van de Wet milieubeheer gelden milieukwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn middels grenswaarden vastgelegd voor de luchtverontreinigingscomponenten zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofdioxiden, lood, koolmonoxide, benzeen en zwevende deeltjes (PM₁₀).

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- A. Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.
- B. De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk.
- C. Het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht.
- D. De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de

luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Conclusie

De bouw van circa 52 eenheden voor studenten behoort tot de categorie 'niet in betekende mate'. Derhalve hoeft het voorliggende plan niet te worden getoetst aan de grenswaarden en vormt het geen belemmering voor de lokale luchtkwaliteit.

5.10.2 Locatiebeleid luchtkwaliteit

Het locatiebeleid luchtkwaliteit is erop gericht om nieuwe functies, zoals studentenhuisvesting, op een juiste locatie te realiseren. Juiste locaties zijn locaties met de minste luchtvervuiling, waarbij 'gevoelige' en 'extra gevoelige' groepen worden ontlast. De huisvesting van studenten kan worden vergeleken met het realiseren van woningen. Deze zijn in het beleid ingedeeld als 'gevoelige groep'. De locatie ligt op meer dan 100 meter van de A2 of de dichtstbijzijnde provinciale weg. De verkeersintensiteiten om de omringende wegen zijn niet dusdanig groot dat er sprake is van een 'zeer drukke gemeentelijke' weg, waar terughoudend met de realisering van gevoelige objecten moet worden omgesprongen. Het locatiebeleid stelt geen eisen aan de realisatie van studentenwoningen.

5.11 Verkeer en parkeren

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Onderdeel van deze procedure is het in kaart brengen van de consequenties van de realisatie van de studentenwoningen ten aanzien van verkeersgeneratie en parkeren. Onderstaand wordt op beide aspecten ingegaan. Daarbij baseert Kragten zich op de kengetallen zoals deze staan verwoord in CROW-publicatie 317 – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie en op de Nota Parkeernormen Maastricht 2016 (paragraaf 4.3.3).

Parkeren

Het plangebied is in de Nota Parkeernormen Maastricht 2016 aangeduid als zone B. Voor wooneenheden en woningen t.b.v. studenten – dit zijn onzelfstandige kamers, woningen en zelfstandige woonheden die gebruik maken van een studentencontract - geldt de norm van 0,3 parkeerplaats per wooneenheid. De parkeervraag bedraagt 16 tot 32 parkeerplaatsen (bij 52 wooneenheden). Deze dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. Dit betreft in dit geval 8 parkeerplaatsen op de parkeerterreinen van de Leeuwenborgh-locatie en 8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

In de regels van dit bestemmingsplan is de Nota Parkeernormen Maastricht 2016 verplicht gesteld bij nieuwbouw en wijziging van gebruik van bebouwing.

Verkeersgeneratie

De Nota Parkeernormen Maastricht 2016 gaat niet in op verkeersgeneratie van een ontwikkeling. Hiervoor is publicatie 317 van het CROW gehanteerd. Het CROW hanteert minimaal 0,8 en maximaal 1,2 verkeersbewegingen per kamer per etmaal, ongeacht de ligging van het complex in de stad en de mate van stedelijkheid van de omgeving. Dit betekent, uitgaande van 52 wooneenheden, minimaal 41,6 en maximaal 62,4 verkeersbewegingen per etmaal. Het gaat hier om verkeersbewegingen per auto. Deze maximaal 62,4 autobewegingen moeten worden afgewikkeld via de Sibemaweg. Het aantal extra verkeersbewegingen is dusdanig gering, dat dit voor de doorstroming van verkeer en de verkeersveiligheid geen enkele belemmering oplevert.

5.12 Water

Om zorg te dragen voor het goed omgaan met water in de ruimtelijke ordening is een waterparagraaf een verplicht onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing.

Bij een toename van verhard oppervlak bij ruimtelijke plannen dient te worden aangegeven hoe wordt omgegaan met de verwerking van hemelwater dat terecht komt op deze oppervlakte. Dit dient dan te gebeuren volgens de trijs: "vasthouden, bergen afvoeren".

Het aspect water is geen toetsingscriterium omdat het verhard oppervlak van het plan niet toeneemt.

6 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

6.1 Algemeen

De in deze toelichting beschreven aspecten hebben als basis gediend voor het opstellen van een juridisch plan, welk zoveel mogelijk is afgestemd op de vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente Maastricht. Teneinde het voorgenomen initiatief te kunnen realiseren heeft een juridische vertaling van het plan in planregels en verbeelding plaatsgevonden. De planregels zijn gerelateerd aan de verbeelding. Verbeelding en planregels dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast conform de bepalingen in Wro, Bro en SVBP 2012.

6.2 Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen opgenomen zijn. Deze aanduidingen hebben juridische betekenis indien en voorzover deze daaraan in de planregels wordt gegeven. Een aantal aanduidingen heeft geen juridische betekenis en is uitsluitend op de plankaart aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid, zoals kadastrale en topografische gegevens.

Het gebouw en de gronden direct aangrenzend zijn aangeduid met de bestemming "Wonen". Rond het bestaande gebouw is een bouwvlak getrokken, waarbinnen bebouwing moet worden opgericht. De bestaande (bouw)aanduidingen met betrekking tot de hoogtes, de bouwvorm en de aanduiding "Dominant bouwwerk" zijn uit het vigerende bestemmingsplan overgenomen. Ook de dubbelbestemming "Waarde – Maastrichts Erfgoed" en "Leiding – Riool" zijn van de vigerende verbeelding overgenomen.

6.3 Planregels

Bij het opstellen van de planregels is uitgegaan van het rapport Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen. De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk zijn de begrippen en de wijze van meten opgenomen. In het tweede hoofdstuk worden de op de verbeelding aangeduide bestemmingen geregeld. In het derde hoofdstuk zijn algemene regels opgenomen met betrekking tot onder andere bouw-, wijzigings- en procedureregels. Tot slot wordt in het vierde hoofdstuk met name het overgangsrecht geregeld. Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de keuzes en de wijze van bestemmen in hoofdstuk 2. Ook wordt ingegaan op de bijzondere bepalingen in de overige hoofdstukken.

6.3.1 Bestemming 'Groen'

Het buitenterrein rondom de Zuidvleugel heeft in het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Maatschappelijk'. In de toekomst zou het de bestemming 'Maatschappelijk' kunnen houden (zonder bouwvlak), maar het is uitdrukkelijk de bedoeling om ter plaatse uitsluitend de nu aanwezige groenvoorzieningen te handhaven en geen andere functies toe te staan. Wanneer dat het uitgangspunt is, is een groenbestemming meer passend dan de bestemming 'Maatschappelijk'.

6.3.2 Bestemming 'Wonen – Studentenhuisvesting'

De Zuidvleugel zelf wordt aangeduid met de bestemming 'Wonen – Studentenhuisvesting'. Binnen deze bestemming is uitsluitend het wonen in de vorm van studentenhuisvesting toegestaan. Hier is voor gekozen, omdat uit het behoefteonderzoek is gebleken dat aan deze vorm van wonen in Maastricht behoefte is. Dit in tegenstelling tot 'reguliere' appartementen. Om de juridische regeling in overeenstemming te brengen met de onderbouwing in het kader van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking is er voor gekozen de gronden de bestemming 'Wonen' met de specificatie 'studentenhuisvesting' te geven. Om de luchtbrug met de overige delen van het bouwencomplex te kunnen handhaven, is hiervoor de aanduiding 'onderdoorgang' opgenomen.

Het aantal wooneenheden voor studenten is gemaximaliseerd op 52. In de bouwregels zijn de bestaande afmetingen van de Zuidvleugel als maximale bouw- en goothoogte vastgelegd. Er is daarnaast een bouwvlak aangegeven, dat het bestaande gebouw omvat.

6.3.3 Dubbelbestemmingen

In het vigerend bestemmingsplan is het gehele gebied aangeduid met de dubbelbestemming 'Waarde – Maastrichts erfgoed'. Door het opnemen van deze bestemming heeft de gemeente Maastricht in het vigerend bestemmingsplan de aanwezige cultuurhistorische waarden beschermd. Dit beschermingsregime is ook in het nieuwe bestemmingsplan nodig. De dubbelbestemming 'Waarde – Maastrichts erfgoed' is dan ook overgenomen in voorliggende bestemmingsplan.

In het plangebied ligt een transportriool dat planologische bescherming behoeft. Dit was in het vigerend bestemmingsplan gedaan door het opnemen van de dubbelbestemming 'Leiding – Riool'. Deze dubbelbestemming is in dit bestemmingsplan overgenomen.

7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bouwplan mogelijk wordt gemaakt als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze geldt niet indien het verhaal van kosten anderszins verzekerd is.

Middels het sluiten van een anterieure overeenkomst met CRA-Vastgoed waarborgt de gemeente Maastricht dat het verhaal van kosten anderszins is verzekerd. Aan de verbouwing van het Zuidgebouw ligt een exploitatiebegroting van CRA-Vastgoed ten grondslag. De economische uitvoerbaarheid van het plan is voldoende aangetoond.

7.2 Maatschappelijke haalbaarheid

7.2.1 Ontwerp

Het voorliggend bestemmingsplan wordt als ontwerpbestemmingsplan voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. In deze periode kan een ieder een mondelinge of schriftelijke zienswijze op het plan bij de gemeenteraad indienen.

Na de zienswijzeperiode wordt het bestemmingsplan door de gemeenteraad (gewijzigd) vastgesteld. Het raadsbesluit en de nota van wijzigingen worden als bijlage bij dit rapport opgenomen. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens wederom voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Binnen zes weken na vaststelling van het bestemmingsplan kunnen belanghebbenden beroep tegen het plan instellen.

7.2.2 Overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg dienen te plegen met betrokken instanties. Dit vooroverleg heeft plaats gevonden in het kader van de informatievoorziening.

BIJLAGEN

B1 LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

B2 AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEER

B3 AKOESTISCH ONDERZOEK GEVELWERING

B4 VERKENNEND BODEMONDERZOEK

B5 NADER ASBESTONDERZOEK

B6 EXTERNE VEILIGHEID