

Bestemmingsplan

IKCZuidoost

IMRO-codering: NL.IMRO.0935.bpIKCZuidoost-ow01

Lievensense  **CSO**
infra water milieu



Bestemmingsplan

IKCZuidoost

IMRO-codering: NL.IMRO.0935.bplKCZuidoost-ow01

Opdrachtgever

PROCESS bbfm Ontwikkeling B.V.

Postbus 4128

6202 PA MAASTRICHT

Contactpersoon opdrachtgever

Patrick Ubags

Contactpersoon LievensenseCSO

Marije de Blocq

088 910 2025

MdBlocq@LievensenseCSO.com

Projectcode: SLM003440

Versiedatum: 14 september 2018

Status: ontwerp

IKCZuidoost

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	Projectcode
NL.IMRO.0935.bpIKCZuidoost-ow01	14 september 2018	ontwerp	SLM003440
Opgesteld door	Functie	Datum	paraaf
Marije de Blocq	jurist		.
Geverifieerd door	Functie	Datum	paraaf
Nathalie Geebelen en Dilly boer			.
Akkoord projectleider	Functie	Datum	paraaf
Nathalie Geebelen			.

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Structuur van het bestemmingsplan	7
1.3	Grens van het plangebied	7
1.4	Vigerende bestemmingsplan	8
1.5	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Beleid	11
2.1	Rijksbeleid en relevante wet- en regelgeving	11
2.2	Provinciaal beleid	12
2.3	Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 3	Beschrijving plangebied	19
3.1	Huidige situatie	19
3.2	Nieuwe situatie	19
Hoofdstuk 4	Milieuplanologische aspecten	25
4.1	Archeologie	25
4.2	Water	25
4.3	Geluid	26
4.4	Bodem	27
4.5	Externe veiligheid	27
4.6	Flora en fauna	31
4.7	Luchtkwaliteit	32
4.8	Bedrijven en milieuzonering	33
4.9	Overige milieutechnische randvoorwaarden	34
4.10	Kabels, leidingen en overige voorzieningen	35
Hoofdstuk 5	Het bestemmingsplan	37
5.1	Algemeen	37
5.2	Opzet van de planregels	37
Hoofdstuk 6	Financiële uitvoerbaarheid	39
Hoofdstuk 7	Handhavingsparagraaf	41
Hoofdstuk 8	Communicatieparagraaf	43
8.1	Wettelijk vooroverleg instanties ex artikel 3.1.1. Bro	43
8.2	Zienswijzen ex artikel 3.8 Wro	43

Inhoudsopgave Bijlagen bij de toelichting

Bijlagen bij de toelichting		45
Bijlage 1	Bodem	47
Bijlage 2	Waterparagraaf	119
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai	135
Bijlage 4	Quickscan ecologie	183
Bijlage 5	NIBM resultaat	189
Bijlage 6	Nader onderzoek ecologie	191

Inhoudsopgave Regels

Regels		195
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	197
Artikel 1	Begrippen	197
Artikel 2	Wijze van meten	200
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	201
Artikel 3	Maatschappelijk	201
Artikel 4	Waarde - Maastrichts Erfgoed	204
Hoofdstuk 3	Algeme regels	209
Artikel 5	Anti-dubbelregel	209
Artikel 6	Algemene bouwregels	210
Artikel 7	Algemene gebruiksregels	211
Artikel 8	Algemene aanduidingregels	212
Artikel 9	Algemene afwijkingsregels	213
Artikel 10	Algemene procedure regels	214
Artikel 11	Overige regels	215
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	217
Artikel 12	Overgangsrecht	217
Artikel 13	Slotregel	218

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

De huidige basisscholen OBS de Perroen aan de Rijksweg en OBS De Kring aan de Stellendaal zijn in de toekomst te klein om zelfstandig te kunnen voortbestaan. Daarom worden deze scholen gefuseerd en ondergebracht in een nog nieuw te bouwen Integraal Kindcentrum aan de Borghaag 25. Dit IKC bestaat uit de functies primair onderwijs (4-12 jaar) en voorschool (kinderopvang en buitenschoolse opvang 0-4 jaar).

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan 'De Heeg - Eyldergaard - Vroendaal'. Om de herontwikkeling mogelijk te maken is het noodzakelijk dat het juridisch - planologisch kader wordt aangepast. Hiertoe is voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan 'IKCZuidoost' vormt het toetsings- en afwegingskader voor de herontwikkeling en de omgevingsvergunning die nodig is om tot realisatie te komen.

1.2 Structuur van het bestemmingsplan

De structuur van bestemmingsplannen dient conform artikel 3.1.7 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) te voldoen aan de 'Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen' (SVBP 2012). Dit houdt in dat de verschijningsvorm van een bestemmingsplan en een aantal begrippen zijn gestandaardiseerd. Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding (een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0935.BPIKCZuidoost-vg01);
- regels; deze regels zijn in de SVBP 2012 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

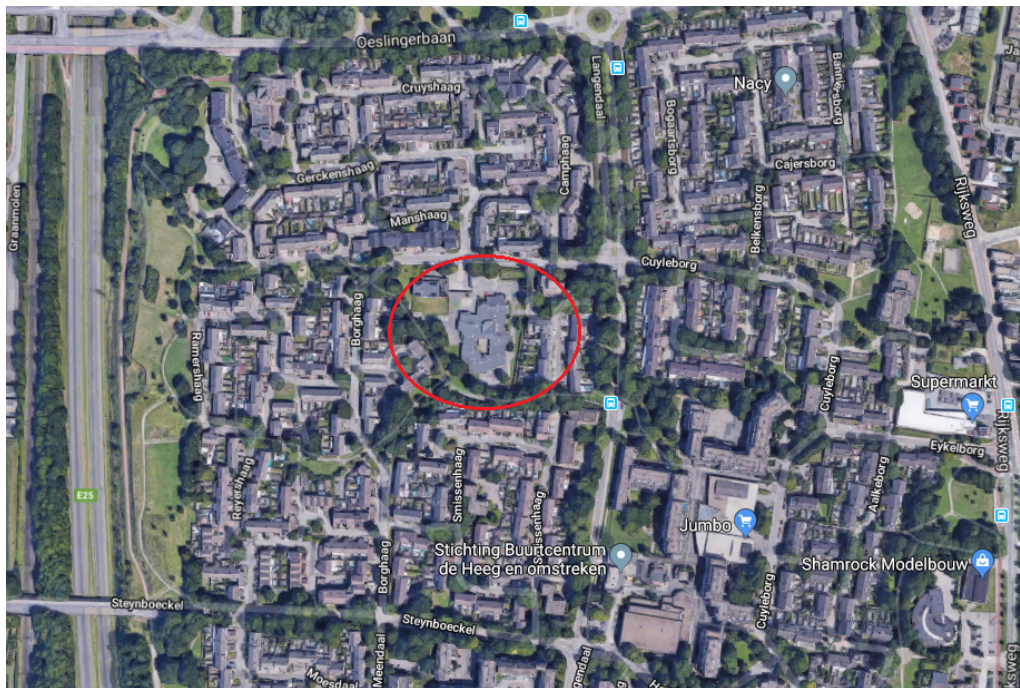
Op de verbeelding zijn, met bijbehorende verklaringen, de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De verklaringen leggen een verbinding tussen de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels. De verbeelding is opgebouwd volgens de landelijke richtlijn SVBP2012 en is getekend op schaal 1:1000.

De regels bevatten de regelingen inzake het gebruik van de gronden, die in het plan zijn begrepen en de daarop geprojecteerde opstallen. De regels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken: de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels. Een bestemmingsplan gaat voorts vergezeld van een toelichting, waarin een onderbouwing is opgenomen van de gemaakte beleidskeuzen inzake het bestemmingsplan. De toelichting maakt juridisch geen deel uit van het bestemmingsplan. Naast de genoemde onderdelen is een aantal onderzoeken uitgevoerd ten behoeve van dit bestemmingsplan. De resultaten van deze onderzoeken zijn in dit bestemmingsplan verwerkt; de onderzoeken zelf zijn als separate bijlagen bij deze toelichting gevoegd.

1.3 Grens van het plangebied

Het plangebied is gelegen in het zuidoosten van Maastricht. Het ligt midden in woonwijk de Heeg. Ten westen van de woonwijk bevindt zich de A2 en ten oosten wordt de woonwijk ontsloten door de Rijksweg.

Het plangebied is kadastraal erkend als gemeente Maastricht, nummer 5650. In onderstaande luchtfoto is het plangebied weergegeven.

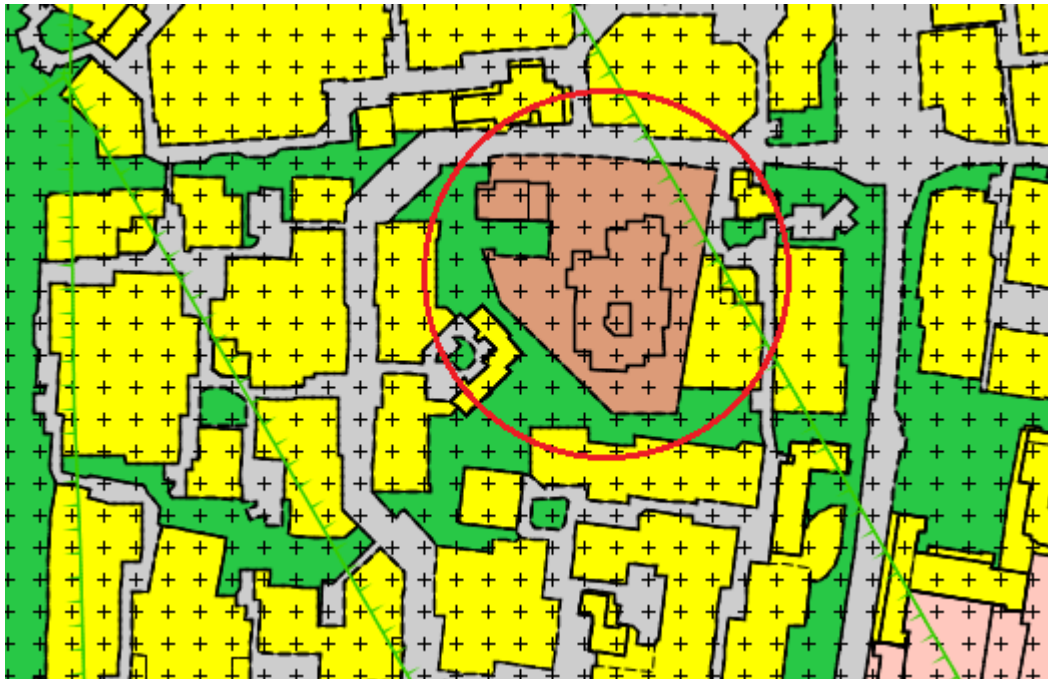


Afbeelding - Luchtfoto met het plangebied rood omcirkeld

1.4 Vigerende bestemmingsplan

Het plangebied ligt in het vigerende bestemmingsplan 'De Heeg-Eyldergaard-Vroendaal'. Dit plan is op 29 mei 2012 vastgesteld en op 25 februari 203 onherroepelijk geworden. In dit bestemmingsplan heeft het overgrote deel van het plangebied de bestemming 'Maatschappelijk'. Op een klein gedeelte aan de oostzijde ligt de bestemming 'Groen'. Tevens ligt de dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts erfgoed' op het gehele gebied. Er geldt een functieaanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c' en de 'gebiedsaanduiding vrijwaringszone - straalpad'.

Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' is een bouwvlak getekend, met een maximale bouw- en goothoogte.



Afbeelding - uitsnede vigerend bestemmingsplan

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor o.a.:

- maatschappelijke voorzieningen.

Onder maatschappelijke voorzieningen worden verstaan voorzieningen ten behoeve van het uitoefenen van activiteiten gericht op de sociale, maatschappelijke, educatieve en openbare dienstverlening, waaronder:

- onderwijsinstellingen;
- bibliotheken;
- gezondheidszorg;
- jeugdopvang;
- naschoolse opvang;
- openbare dienstverlening;
- praktijkruimten;
- religie;
- verenigingsleven;
- welzijnsinstelling.

Het nieuw te bouwen kindcentrum valt voor een klein deel binnen de bestemming 'Groen' en grotendeels binnen de bestemming 'Maatschappelijk'. Binnen de 'Groen' bestemming is het niet mogelijk om een gebouw te realiseren.

Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' past het initiatief wel, maar het bouwvlak dient te worden aangepast. Tevens moet de maximale bouwhoogte worden verhoogd. Om voorgenoemde redenen is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan nodig.

1.5 Leeswijzer

Na het inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 de beleidstoets. In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling getoetst aan relevant Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. De ontwikkeling zelf wordt beschreven in hoofdstuk 3. De milieuaspecten worden behandeld in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt de toelichting op de planregels gegeven, deze toelichting heeft betrekking op de opbouw van de regels en welke bestemmingen er voor komen. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingplan komt in hoofdstuk 6 aan de orde. Hoofdstuk 7 bevat een handhavingsparagraaf. De toelichting wordt afgesloten met een communicatieparagraaf in hoofdstuk 8. Hier is aangegeven welk communicatietraject is doorlopen en wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Hierbij komen de resultaten van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro en de ingekomen zienswijzen alsmede de beantwoording daarvoor door de gemeente aan de orde.

Hoofdstuk 2 **Beleid**

2.1 **Rijksbeleid en relevante wet- en regelgeving**

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze Structuurvisie staan de (rijks)plannen voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte worden drie hoofddoelen genoemd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Voor het plangebied geldt uiteraard dat voldaan dient te worden aan de voorwaarden van zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen. Voor het overige is sprake van een lokale ontwikkeling, waarbij geen nationale belangen uit de SVIR direct in het geding zijn.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Het doel is een goede ruimtelijke ordening te bereiken door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden en daarnaast ondersteunt het gemeente en provincie in de vraaggerichte programmering van hun grondgebied. Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting.

Vraaggerichte programmering en realisering van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimp regio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beiden te bereiken is de kaderstellende ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd.

Per 1 juli 2017 is een nieuwe versie van de ladder van kracht. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient volgens deze nieuwe versie van de ladder een beschrijving te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient een motivering te worden gegeven waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Voorliggend initiatief betreft de oprichting van een Integraal Kindcentrum, dit is een stedelijke ontwikkeling. Er is echter geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het oude schoolgebouw wordt gesloopt om er een nieuw gebouw neer te zetten. Er is geen sprake van een functieverandering en ook geen sprake van nieuw beslag op de ruimte. De Ladder is in dit geval niet van toepassing.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Hierna zijn nog enkele aanvullingen/ wijzigingen in werking getreden.

In het Barro zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in bestemmingsplannen. De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijkswaardewegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Natuurnetwerk Nederland (NN), erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

In het voorliggende geval is er geen sprake van enig nationaal belang uit het Barro.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciaal omgevingsplan 2014

Het Limburgse Provinciaal omgevingsplan 2014 (POL) is vastgesteld op 12 december 2014. 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.

Voor de provincie Limburg staat kwaliteit 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 groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Het POL richt zich alleen op die zaken die er op provinciaal niveau echt toe doen en vragen om regionale oplossingen. Woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels zijn er in voldoende en toenemende mate. Tegelijkertijd is de kwaliteit steeds minder toegesneden op de behoefte. Op al deze gebieden liggen er nog grote kwalitatieve opgaven. Blijvende vernieuwing en innovatie vindt de provincie van groot belang.

Per regio is een visie gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijzen zijn uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Die vormen de basis voor bestuursovereenkomsten tussen regiogemeenten en provincie. De provincie borgt de uitvoering van die afspraken met voorzorgbepalingen in de Omgevingsverordening.

In het POL2014 ligt het plangebied in de zone 'Overig bebouwd gebied'



Afbeelding - uitsnede POL2014 met het plangebied zwart omcirkeld

De zone 'Overig bebouwd gebied' omvat gemengde woon/werkgebieden met voorzieningen, deels met een stedelijk karakter, deels met een dorps karakter. De accenten liggen in deze zone op transformatie van de regionale woningvoorraad, bereikbaarheid, balans in voorzieningen en detailhandel, stedelijk groen en water, en kwaliteit van de leefomgeving.

Onderhavig plan maakt een integraal Kindcentrum mogelijk. Deze voorliggende ontwikkeling is passend binnen de zone 'Overig bebouwd gebied' en binnen het POL2014.

2.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

De provincie Limburg heeft op 12 december 2014 ook de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. Hierin staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van POL2014 juridische binding te geven.

Uit de kaarten behorende bij de Omgevingsverordening Limburg 2014 blijkt dat het plangebied niet ligt binnen (milieu)beschermingsgebieden of beschermingszones ten behoeve van natuur en landschap.

De voorgenomen ontwikkeling past dan ook binnen het provinciaal beleid in de Omgevingsverordening Limburg 2014.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Stadsvisie 2030 (juni 2005) + actualisatie 2008

In juni 2005 is de Stadsvisie 2030 vastgesteld. Deze is in 2008 geactualiseerd. In de Stadsvisie is de koers van Maastricht vastgesteld. In deze visie zijn twaalf economische, fysieke en sociale speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de stad zich verder dient te ontwikkelen. Voor het onderhavige plan zijn met name de speerpunten 4, 6 en 7 van toepassing

Speerpunt 4: Naar een vitale sociaal-economische structuur

De kenniseconomie vraagt om een sterke infrastructuur. Er is een grote kans op samenwerking op onderwijsgebied in Euregionaal verband en de aansluiting op top technologisch ontwikkeling in de driehoek Leuven, Eindhoven en Aken.

Speerpunt 6: Dienstverlening en zorg op maat

Uit buurtprofielen blijkt dat er problemen opstapelen wat betreft gezondheid, werkloosheid en opleidingsniveau en inkomen. Deze buurten vragen om een geïntegreerde en gestructureerde aanpak met aandacht voor een voorzieningenniveau op maat, zowel in de breedte als in de kwaliteit.

Speerpunt 7: Versterking en behoud van leefbare buurten

De gemeente moet er voor zorgen dat mensen zich verbonden blijven (of gaan) voelen met hun directe leefomgeving. Op het gebied van de openbare ruimte betekent dit een gedegen, kwalitatief hoogwaardige en duurzame inrichting en materiaalgebruik. Het beheer van de openbare ruimte moet gericht zijn op 'heel, schoon en veilig'. Dit betekent dat men bestaande, verouderde woonmilieus moet aanpassen aan de eisen van deze tijd en de toekomst.

In de actualisering van de Stadsvisie 2030 in 2008 formuleert het stadsbestuur instrumenten om de dynamiek, die noodzakelijk is om de demografische en economische veranderingen in Maastricht het hoofd te kunnen bieden, verder op gang te brengen. De dynamiek bestaat uit 'Maastricht cultuurstad', 'Maastricht internationale kennisstad' en 'Maastricht stedelijke woonstad'. Met fysieke ingrepen kan de gewenste dynamiek worden ontwikkeld door te investeren in (1) het leefmilieu (woningen; stedelijke voorzieningen; onderwijs, landschappelijke kwaliteit; milieu) en in (2) het werkmilieu (bedrijventerreinen, vrijetijdseconomie, kantoren, toerisme). Voor een evenwichtige ontwikkeling van Maastricht moeten beide zijden in evenwicht zijn. De bereikbaarheid van Maastricht is daarbij essentieel en fungeert als smeeroilje. Wetende dat in de kennis- en diensteneconomie het 'werk' in belangrijke mate het 'wonen' volgt, is om de gewenste innovatie, vitale, bevolking aan de stad te binden, het sturen op kwaliteit van het 'leefmilieu' van essentieel belang. De stad dient de juiste voorzieningen, stedelijke kwaliteiten, woningen en woonmilieus te bezitten om haar aantrekkelijk te maken voor deze groep. De economische structuur zal afgestemd moeten zijn op de aard van de bevolking: een brede economische structuur met een sterke focus op enerzijds werkgelegenheid in de kennis- en dienstensector; anderzijds werkgelegenheid in de vrijetijdseconomie.

Conclusie

Voorliggend initiatief draagt bij aan de kennisontwikkeling van Maastricht. Een integraal Kenniscentrum zorgt voor de juiste doorstroming van kinderen in de leeftijdscategorie van 0 -12 jaar. Het nieuwe gebouw wordt omgeven door groen, waardoor de buurt wordt versterkt en leefbaar wordt gehouden. Het bestemmingsplan draagt bij aan het behoud van de fysieke kwaliteit van de stad.

2.3.2 Structuurvisie 2030

In de Structuurvisie 2030 worden de ruimtelijke thema's behandeld die binnen Maastricht spelen. Om de aantrekkelijkheid van de stad voor zowel nieuwe als bestaande inwoners, ondernemers en bezoekers te verbeteren kiest Maastricht ervoor om gericht te gaan werken aan de volgende aspecten:

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

Het plangebied ligt midden in een woonwijk en ligt niet binnen een speciaal omschreven gebied binnen de structuurvisie. Vlakbij is een ontmoetingsplek gelegen.



Afbeelding - uitsnede totaalbeeld structuurvisie met het plangebied rood omcirkeld

Ingevolge de structuurvisie is het primair onderwijs gebaat bij een evenwichtige spreiding, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de ontmoetingsplekken.

Conclusie

Het plangebied ligt naast een ontmoetingsplek. De bestaande scholen voor primair onderwijs in de wijk verhuizen naar de planlocatie. Hierdoor blijft er een evenwichtige spreiding van de scholen. Er wordt dan ook geconcludeerd dat de ontwikkeling binnen de Structuurvisie 2030 van de gemeente Maastricht past.

2.3.3 Bodembeheerplan

Het Bodembeheerplan Maastricht is van toepassing op locaties waar de bodem is beïnvloed door grootschalige diffuse bodemverontreiniging. Ook kan het Bodembeheerplan in een aantal gevallen gebruikt worden bij de aanpak van immobiele puntverontreinigingen. Bij aanvragen voor bouwen hanteert de gemeente Maastricht de bodemkwaliteitsdoelstellingen bij het beoordelen van de bodemkwaliteit bij bouw aanvragen, grondverzet, bestemmingswijzigingen en in saneringssituaties.

In paragraaf 4.4 wordt ingegaan op het aspect bodem

2.3.4 Nota parkeernormen

De Nota Parkeernormen is bedoeld als normenkader van de gemeente Maastricht en dient als kader voor ontwikkelingen. De parkeernormering van Maastricht is gebaseerd op de volgende gebiedsindeling (conform de aanbevelingen van de ASVV):

- A1-zone; het hart van de stad (deel centrum: kernwinkelgebied);
- A2-zone: rest van het centrum;
- B-zone: schil/overloopgebied (het gebied gelegen binnen 1 - 1,5 kilometer rond het centrum);
- C-zone: buitenwijken/rest bebouwde kom.

Deze gebiedsindeling is destijds in de 'Beleidsnota parkeren' vastgelegd en geldt ook voor de Nota Parkeernormen Maastricht. Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen. In de Nota Parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar functies die gegroepeerd zijn in tien

hoofdfuncties (woningen, winkels, werkgelegenheid, onderwijs, zorg, horeca, sociaal-culturele voorzieningen sport en overige voorzieningen). De gemeente Maastricht hanteert geen bandbreedtes maar één parkeernorm per functie. Dit zijn de 'gemiddelde' parkeernormen uit de ASVV waaraan in beginsel moet worden voldaan. Er is een afkoopregeling parkeren opgenomen, waarbij voor elke niet gerealiseerde parkeerplaats een bedrag dient te worden gestort in het parkeerfonds. Met de gelden die hierin worden gestort kan de gemeente vervolgens extra parkeerplaatsen realiseren in het openbaar gebied. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen (meerdere functies die op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen) kan door de gemeente vrijstelling worden verleend. In dergelijke gevallen kan dubbelgebruik worden toegestaan. Uitgangspunt van de parkeernormen is de gebiedsgerichte aanpak. In plaats van verschillende functies afzonderlijk te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht. Dit kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met de bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk.

Het college van burgemeester en wethouders van Maastricht heeft op 11 juli 2017 besloten de parkeernormen te actualiseren. De gebiedsgerichte aanpak vanuit de Nota parkeernormen is hierin gehandhaafd, evenals de mogelijkheid om bij niet gerealiseerde parkeerplaatsen te kunnen storten in het parkeerfonds. De actualisering van de parkeernormen betekent niet dat nieuwe, geheel gewijzigde parkeernormen zijn vastgesteld, maar enkel de norm voor universitaire onderwijsvoorzieningen in overeenstemming is gebracht met eerder toegepaste en goedgekeurde parkeernormen.

In deze Parkeernormen 2017 is ook een uitzonderingsregel opgenomen. De parkeervraag is gebaseerd op het gemiddeld benodigde aantal parkeerplaatsen per functie. Het kan echter zo zijn dat bijvoorbeeld door een combinatie van functies er in totaal minder parkeerplaatsen nodig zijn dan op basis van de berekende parkeervraag blijkt. Ook de mobiliteitskenmerken van de locatie en (potentiële) gebruikers en/of door de initiatiefnemer gebezigd mobiliteitsmanagement kan van invloed zijn op de parkeervraag. In voorkomend geval kan de gemeente met dergelijke factoren in de berekening van de parkeervraag rekening houden. De parkeernormen zelf kunnen worden gewijzigd en opnieuw worden vastgesteld vanwege voortschrijdend inzicht als gevolg van (bijvoorbeeld) veranderingen in de samenleving of het autobezit/-gebruik. Zo is de nu geldende normering ('Parkeernormen 2017') vastgesteld in juli 2017. Mochten deze wijzigen dan worden de gewijzigde normen automatisch van kracht.

In paragraaf 3.2 wordt uitgebreid op dit aspect ingegaan.

2.3.5 Energienota 'Maastricht steekt energie in het klimaat'

De Energienota 'Maastricht steekt energie in het klimaat' (2007) geeft de visie en ambities van de stad Maastricht op het gebied van klimaat en energie weer. Deze ambities zijn:

- een klimaatneutrale gemeente in 2030 en
- een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015.

De gemeente Maastricht is zich ervan bewust dat deze opgave niet zonder de medewerking van anderen gerealiseerd kan worden. Een brede maatschappelijke samenwerking is van essentieel belang. Iedere burger, het bedrijfsleven, de industrie, de gezondheidsinstellingen en het onderwijs krijgen er vroeg of laat mee te maken. Belangrijke pijler in het streven naar klimaatneutraliteit is het terugdringen van de CO₂-uitstoot. De Energienota geeft voor verschillende doelgroepen de richting aan waarlangs die CO₂-reductiedoelstelling kan worden gerealiseerd, technisch en organisatorisch. Aan de eisen ten aanzien van energie zal in het stadium van de beoordeling van bouwvraag worden getoetst. Het is de bedoeling om te zijner tijd zonnepanelen op het dak te plaatsen.

Conclusie

De feitelijke toets vindt plaats bij de aanvraag omgevingsvergunning.

2.3.6 Beleid externe veiligheid

De beleidsvisie Externe Veiligheid is gericht op het beheersen van risico's en het realiseren van een veilige woon- en leefomgeving. In de beleidsvisie heeft de gemeente haar ambities vastgelegd die binnen de wettelijke kaders mogelijk zijn.

Er zijn hierbij drie concrete probleemstellingen te onderscheiden:

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

Een risicoloze gemeente bestaat niet, maar veiligheid is wel te optimaliseren tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau. Op de eerste plaats dient voldaan te worden aan de basisveiligheid. Hieraan voldoet de gemeente. Naast de basisveiligheid dient de gemeente invulling te geven aan het groepsrisicobeleid. Dit is 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 4). Op basis van de aard en omvang van een plan en de ligging ten opzichte van externen veiligheidsbronnen wordt per geval gezien welke verantwoordingsgraad voor het groepsrisico van toepassing is.

In de beleidsvisie is de huidige situatie van de gemeente Maastricht op het gebied van externe veiligheid geïnventariseerd worden vastgelegd. Per onderwerp van externe veiligheid is aangegeven hoe de situatie is en hoe met nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van risicobronnen moet 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.

Conclusie

In paragraaf 4.5 wordt inhoudelijk ingegaan op de het aspect externe veiligheid. Hieruit blijkt dat externe veiligheid geen belemmering vormt.

2.3.7 Luchtkwaliteitsplan

Het luchtkwaliteitsplan bevat een aanpak voor de verbetering van de luchtkwaliteit op de locaties waar niet aan de eisen van de Wet milieubeheer wordt voldaan. Gezien een eindexamen is gebleken dat het luchtkwaliteitsplan succesvol is uitgevoerd en dat de luchtkwaliteit, uitgaande van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide, in Maastricht aanzienlijk is verbeterd en ook al voldoet aan de gestelde grenswaarden.

De aandacht voor luchtkwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen blijft ook in de toekomst van belang. De gemeente blijft daarom werken aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Conclusie

In paragraaf 4.7 wordt het aspect luchtkwaliteit in relatie tot de ontwikkeling beschreven. Aan de hand daarvan blijkt dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt.

2.3.8 Ontwikkeling toekomstvisie centrum De Heeg

Vanaf zomer 2017 zijn er gesprekken gevoerd met de buurt en alle andere betrokken partijen om zowel de problemen als kansen rondom centrum De Heeg in kaart te brengen. Daarbij is gezocht naar kansen vanuit de samenhang tussen verschillende functies, waaronder: detailhandel (herontwikkeling winkelcentrum), sport (afweging over sporthal), onderwijs (nieuw Integraal Kindcentrum Zuidwest), sociaal (gemeenschapshuis De Boeckel, sociaal buurtcafé Heegeneerke) en de verkeerssituatie. Hieruit is een eerste denkinrichting ontstaan om het centrum te verbeteren en te versterken. Deze biedt kans om het vrij gesloten centrum een meer open karakter geven met ruimte voor ontmoeting. De denkrichting heeft nog geen formele status en moet in samenwerking met buurt en overige partijen worden uitgewerkt tot een breed gedragen en haalbaar voorstel.

De totale ontwikkeling van het centrum bestaat uit verschillende onderdelen, die elk een zelfstandig dynamiek, schaalniveau en tempo/planning kennen. Zo dient de ontwikkeling van het Integraal KindCentrum (IKC) Zuidoost op korte termijn gerealiseerd te worden, terwijl andere ideeën nog onzeker zijn. Gezien die onzekerheden zal het IKC op eigen terrein moeten voorzien in de benodigde voorzieningen zoals parkeerplaatsen en een “kiss & ride”-systeem.

De verschillende ontwikkelingen rondom het centrum De Heeg zijn echter ook onderling met elkaar verbonden. Een van de centrale thema's voor de toekomstvisie is het ontvlechten van de verkeersstructuur. Het is daardoor waarschijnlijk dat de verkeersafwikkeling er in de toekomst, door bijvoorbeeld het verplaatsen van de “kiss & ride” voorziening en de parkeerplaatsen voor het personeel, er anders uit komt te zien.

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied

3.1 Huidige situatie

Het plangebied is midden in de wijk de Heeg gelegen. Een groot deel van deze woonwijk is tussen 1975 en 1981 gerealiseerd. In 1989 is de woonwijk stedenbouwkundig afgerond. De Rijksweg ten zuiden van het plangebied is een oude noord-zuid verbinding.

Het huidige schoolgebouw dateert van 1979 en heeft dienst gedaan als basisschool. Naast het schoolgebouw bevindt zich ook nog een sporthal op het terrein. Rondom de sporthal bevinden zich wat groene elementen, bestaande uit grasvelden en bomen. Het huidige schoolgebouw en de gymzaal zullen worden gesloopt om plaats te maken voor het integraal kindcentrum.



Afbeeldingen - Huidige situatie plangebied

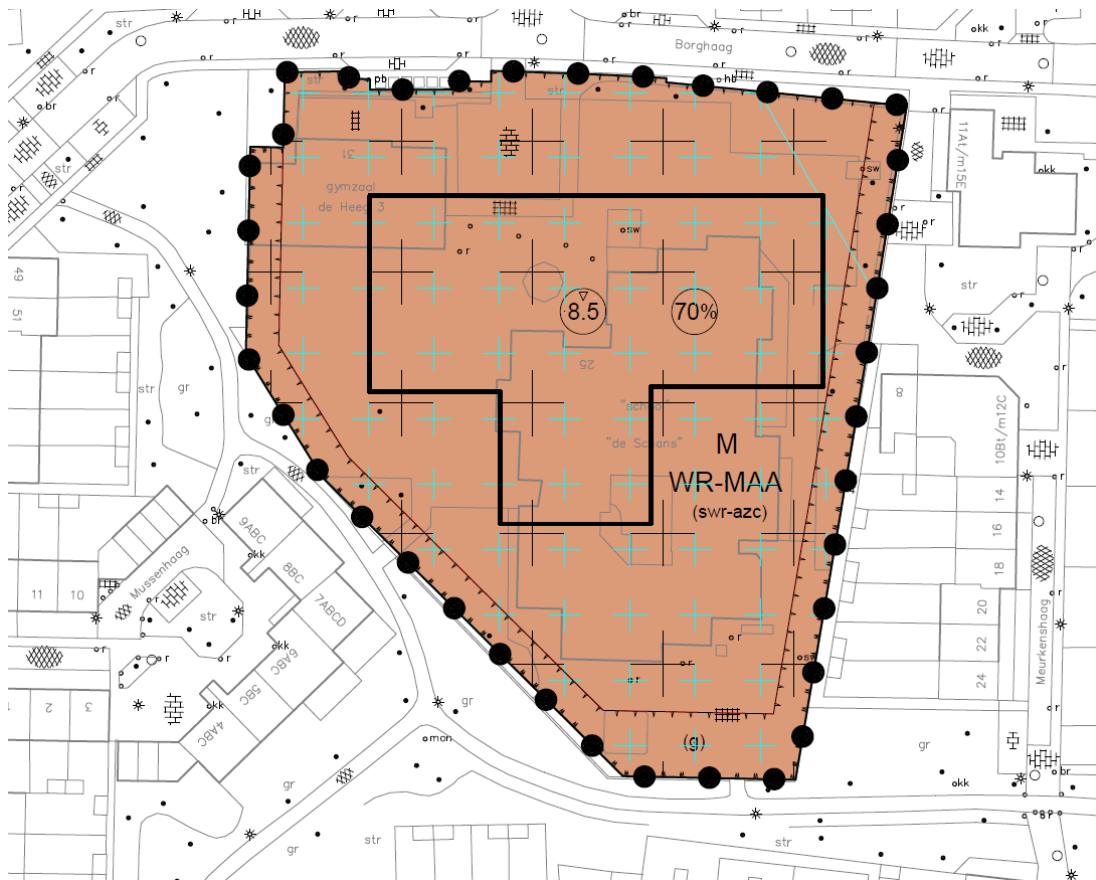
Het gebied wordt ten noorden ontsloten door de Borghaag. Om het gebied heen bevinden zich verder woningen en diens (achter)tuinen.

3.2 Nieuwe situatie

De huidige basisscholen OBS de Perroen aan de Rijksweg en OBS De Kring aan de Stellendaal zijn in de toekomst te klein om zelfstandig te kunnen voortbestaan. Daarom worden deze scholen gefuseerd en ondergebracht in een nog nieuw te bouwen Integraal Kindcentrum aan de Borghaag 25. Dit IKC bestaat uit de functies primair onderwijs (4-12 jaar) en voorschool (kinderopvang en buitenschoolse opvang 0-4 jaar). Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologisch mogelijk maken van de bouw een integraal kindcentrum.

Planbeschrijving

Het plangebied wordt begrensd door de kadastrale grenzen van het perceel, met uitzondering van een deel van de noordelijke grens, waar het bestaande milieuperron buiten de plangrens is gelaten. In onderstaande afbeelding is de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding - uitsnede verbeelding behorende bij het plangebied

Het plangebied heeft de bestemming Maatschappelijk gekregen, met een functieaanduiding 'groen' langs de oost-, zuid- en westkant.

Binnen de bestemming is een bouwvlak opgenomen waarbinnen het integraal kindcentrum kan worden gebouwd. Maximaal 70% van het bouwvlak mag worden bebouwd. Het maximaal aantal te bouwen vierkante meters komt overeen met het oppervlakte van het bouwvlak in het vigerende bestemmingsplan.

Buiten het bouwvlak mogen 3 bijgebouwen worden gebouwd, tot een gezamenlijke oppervlakte van 65 m².

Het hoofdgebouw mag uit maximaal 2 bouwlagen bestaan en heeft een maximale bouwhoogte van 8,5 meter. Op een klein deel van het dakvlak mag maximaal 2 meter hoger worden gebouwd ten behoeve van de opbouwtechniek met bijbehorende afscherming. Onder opbouwtechniek wordt bijvoorbeeld verstaan een koelinstallatie of de technische ruimte van een liftinstallatie. Dit is dus niet hetzelfde als een extra verdieping of bouwlaag. Via een afwijkingsbevoegdheid kan het oppervlak voor de opbouwtechniek onder voorwaarden worden uitgebreid.

Erfafscheidingen achter de voorgevelrooilijn mogen, op grond van stedenbouwkundige overwegingen, maximaal 1,20 hoog zijn.

Binnen de aanduiding 'groen' zijn de gronden bedoeld voor groen, waterhuishoudkundige voorzieningen en niet overdekte fietsenstallingen. Via een afwijkingsmogelijkheid kunnen fietsenstallingen, onder voorwaarden, van een overkapping worden voorzien.

Op het gehele plangebied is de dubbelbestemming Waarde- Maastrichts erfgoed met bijpassende functie aanduiding 'specifieke vorm van waarde - Archeologische zone c' blijven liggen. Tevens komt de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - straalpad' uit het vigerende

bestemmingsplan terug.

Verkeer *veiligheid*

In de directe nabijheid van de school komen verschillende verkeerstromen samen. Dit kan tot conflicten leiden en soms tot verkeersonveilige situaties. Het is van belang te zorgen voor een verkeersveilige situatie.

Voorzieningen die in de directe schoolomgeving aanwezig zijn en waar de leerlingen, ouders en personeel gebruik van maken zijn:

- In/uitgangen;
- Parkeerplaatsen;
- Fietsenstalling;
- Oversteekvoorzieningen;
- Wachtruimten.

Uitgangspunten voor een verkeersveilige schoolomgeving zijn:

- a. Het zoveel mogelijk “uit elkaar trekken” van de stromen auto, fiets en voetgangers;
- b. Zorgen voor voldoende overzicht op oversteeklocaties vanuit het oogpunt van kinderen;
- c. Zorgen dat de schoolomgeving voor weggebruikers als zodanig herkenbaar is;
- d. Zorgen voor voldoende wachtruimte voor ouders, liefst binnen de omheining;
- e. Maken van afspraken aangaande gedrag voor alle betrokkenen en zorgen voor continuïteit in deze communicatie;
- f. Zorgen voor gerichte handhaving;
- g. Zorgen voor verkeerseducatieprojecten die aansluiten op de situaties in de omgeving.

De volgende aspecten spelen bij het thema parkeren bij de school een rol:

- h. Creëren van voldoende parkeerplaatsen voor ouders van kinderen (het dichtst bij de school) en voor personeel (eventueel verder weg van school).
- i. Eventueel kan worden gekeken naar de mogelijkheid om gescheiden aanvangs- en eindtijden van onder- en bovenbouw te hanteren, omdat hierdoor minder parkeerplaatsen voor halen en brengen benodigd zijn. Omdat er is voorzien in een kiss and ride zone, wordt dit al voor een groot deel ondervangen.

Deze uitgangspunten zijn vertaald in het plan. Om de verschillende verkeersstromen zoveel mogelijk uit elkaar te trekken (ad a.) is het terrein op een specifieke manier ingericht. Het terrein wordt via de noordzijde bereikbaar voor auto's en parkeren (ad h.). Er worden conform de parkeereisen van de gemeente 31 parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Aan deze zijde wordt ook een (één-richtings-) kiss and ride zone gerealiseerd, waar ouders hun kinderen voor school kunnen afzetten of ophalen, zonder te parkeren (ad i). Zie hiervoor ook de zwarte pijl op de afbeelding in het onderdeel hieronder.

Voetgangers benaderen het schoolgebouw vanaf de westkant en zuidkant. Ook van de noordkant is dit mogelijk; kruising met kiss and ride verkeer is niet aan de orde. Fietsverkeer is met name aan de zuidkant voorzien. Aan deze kant zijn ook de fietsparkeerplaatsen aanwezig, ingedeeld naar de verschillende groepen, die via fietspaden bereikbaar zijn.

De openbare ruimte (ad b en c) wordt in overleg tussen initiatiefnemer en gemeent zo ingericht dat de schoolomgeving als zodanig herkenbaar is en dat er voldoende overzicht is bij oversteeklocaties in de buurt van de school.

Het kindcentrum zal, na het in gebruik nemen, ouders, verzorgers en leerlingen op de hoogte

stellen en houden van de regels die gelden voor het verkeer (auto, fiets, voetgangers) en het brengen en halen van leerlingen. In de lessen zal hier ook aandacht aan worden besteed. De leiding van het kindcentrum zal ouders, verzorgers en leerlingen aanspreken op het naleven van de afspraken. Omdat dit ziet op gedrag en educatie, geen ruimtelijk relevant onderwerp, kan dit niet in de planregels worden opgenomen.

Verkeersgeneratie

In de huidige situatie was tot voor kort een basisschool aanwezig met een bepaalde verkeersomvang. Via de online rekentool "parkeren en verkeersgeneratie" (CROW onlinepublicatie "ASVV2012" via www.crow.nl) is op basis van de verwachte aantallen leerlingen, personeel, enz. globaal berekend welke verkeerstoename te verwachten is. Hierbij is uitgegaan van een worst case scenario van 20 klassen. In werkelijkheid zullen er 16 klassen zijn. De verkeersgeneratie, het extra verkeer ten opzichte van de huidige situatie, wordt berekend op ca. 500 voertuigen per etmaal.

Resultaat - verkeersgeneratie					
	Onderbouw	Bovenbouw	Docenten	Overig personeel	totaal
Autoritten per schooldag	272	198	32	8	510
Voor begin schooldag	0	0	16	2	18
Begin schooldag	80	58	0	2	140
Begin middagpauze	56	41	0	0	97
Eind middagpauze	56	41	0	0	97
Eind schooldag	80	58	0	2	140
Na eind schooldag	0	0	16	2	18

De belangrijkste nabijgelegen *gebiedsontsluitingswegen* voor de basisschool zijn de Langendaal, Oeslingerbaan en Rijksweg. Het meeste verkeer zal via deze wegen van/naar de basisschool rijden en zich verdelen over de overige ontsluitingswegen in de omgeving.

De berekende verkeersgeneratie van het project is afgezet tegen de huidige verkeersdruk op de genoemde wegen, gebaseerd op tellingen door de gemeente. De gemiddelde werkdagintensiteit op de Oeslingerbaan 6.600 motorvoertuigen en op de Rijksweg 10.800 motorvoertuigen.

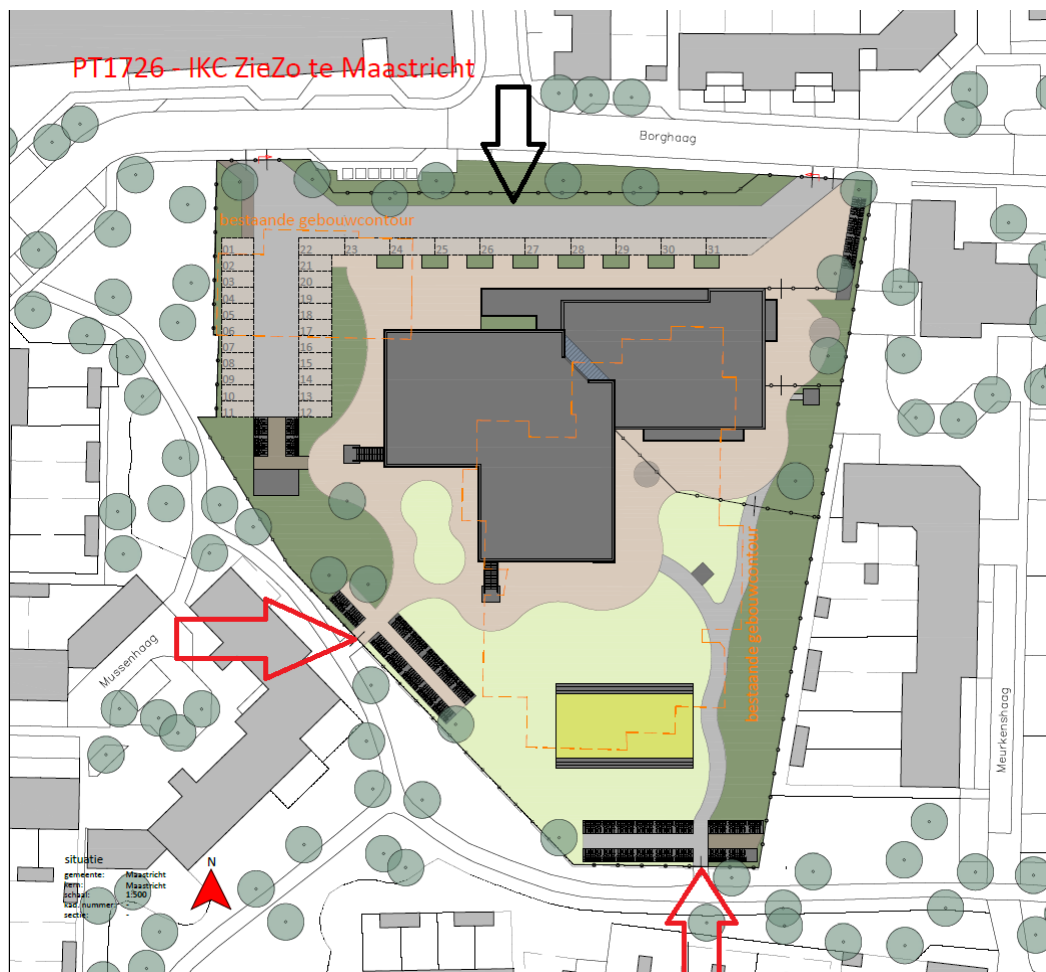
Het uitgangspunt is dat het autoverkeer zich grotendeels concentreert op de Langendaal en van daaruit min of meer gelijkmatig verspreidt over beide richtingen op de Oeslingerbaan. De ingeschatte toename op de Langendaal is ca. 400 mvt/etmaal en op de Oeslingerbaan ca. 200 mvt/etmaal. Gezien de huidige verkeersintensiteit op deze wegen is dit een zeer beperkte toename van de verkeersintensiteit.

De Oeslingerbaan en Langendaal zijn gebiedsontsluitingswegen en ook zo ingericht. Zij vormen de schakel tussen de stroomwegen en de erftoegangswegen. Hierdoor zijn de intensiteiten op deze wegen doorgaans hoger dan op de erftoegangswegen, die van lagere orde zijn. Op basis daarvan en op basis van het feit dat de huidige inrichting van de Oeslingerbaan en Langendaal voldoet aan de gestelde richtlijnen voor dat type wegen (fietsvoorzieningen, geen

parkeervakken op de rijbaan, veilige voetgangersoversteekplaatsen, rotonde op het onderlinge kruispunt tussen deze gebiedsontsluitingswegen), is de conclusie dat er door de ontwikkeling van het kindcentrum (een uitbreiding ten opzichte van de voormalige basisschool) geen nieuwe problemen zullen optreden op het gebied van verkeersveiligheid, circulatie, doorstroming en/of verkeersleefbaarheid op deze gebiedsontsluitingswegen.

In de woonstraten in de wijk, die op deze ontsluitingswegen uitkomen, zoals de Cuyleborg en Borghaag, zijn geen tellingen uitgevoerd. Gezien de functie en het gebruik van deze straten (alleen bestemmingsverkeer) zijn deze gecategoriseerd als *erftoegangsweg*. Het uitgangspunt is dat het intensiteitsniveau in deze straten fors lager ligt dan op de Oeslingerbaan en Langendaal. Op erftoegangswegen is de maximumsnelheid conform de landelijke CROW-richtlijnen binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/u of lager. Dit snelheidsregime wordt ondersteund door infrastructurele maatregelen, zoals verkeersplateaus, asverspringingen en/of gelijkwaardige kruispunten.

Aangezien de - gerechtvaardigde - verwachting is dat de toekomstige autostromen met name via de Langendaal en Oeslingerbaan zullen gaan rijden, is de conclusie dat de beperkte toename van verkeer als gevolg van het nieuwe kindcentrum op de (overige) erftoegangswegen geen noemenswaardig effect heeft. Omdat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd (zie het onderdeel hierna) en er een kiss and ride zone wordt aangelegd, is de verwachting dat in de omliggende straten geen verkeersveiligheids en/of doorstromingsproblemen zullen ontstaan.



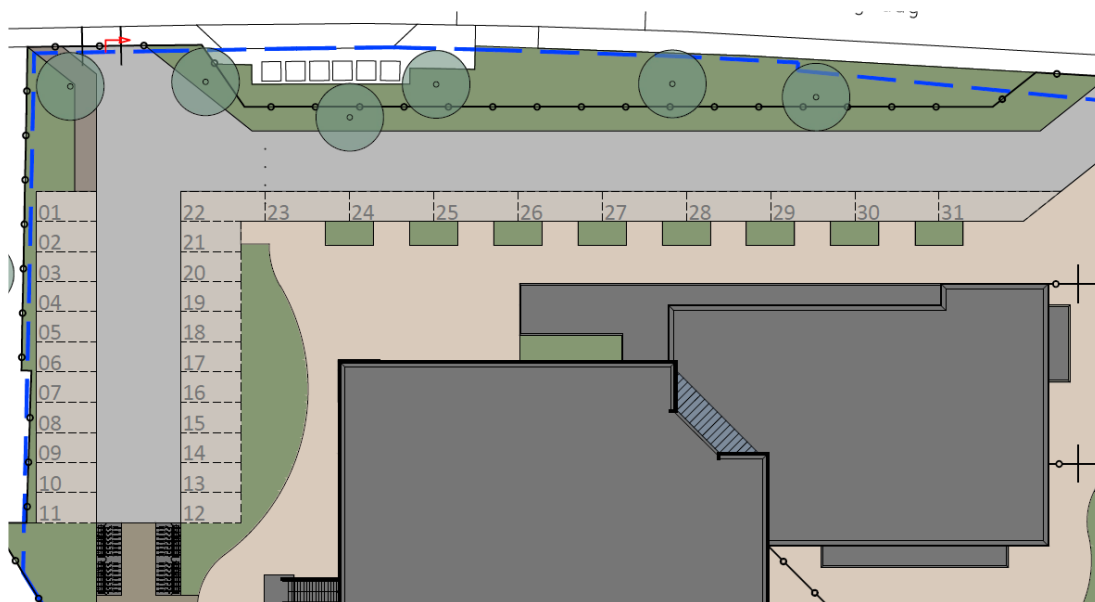
Afbeelding: fietsverkeer vanuit het zuiden (in rood), autoverkeer vanuit het noorden (in zwart), naar kiss and ride

and ride zone

Parkeren

Het plan dient te voldoen aan de parkeernormen van gemeente Maastricht, zoals vastgesteld in de 'Parkeernormen Maastricht' (zie ook paragraaf 2.3.4). Het plangebied ligt in 'zone C', buitenwijken/rest bebouwde kom. Bij nieuwe ontwikkelingen is het parkeren op eigen terrein in beginsel verplicht, tenzij aantoonbaar is dat op de openbare weg in de directe omgeving van de nieuwe functie (op maximaal 150 meter) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is.

Op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid geldt voor basisscholen een norm van 1,5 parkeerplaats per leslokaal. Uitgaande van 16 leslokalen betekent dat dus dat conform het gemeentelijk beleid 24 (1,5/16 leslokalen) parkeerplaatsen nodig zijn. Voor de buitenschoolse opvang geldt een norm van 7 parkeerplaatsen (0,7/arbeidsplaats). De vereiste 31 parkeerplaatsen zijn op eigen terrein voorzien en dit is verder vastgelegd en geborgd in de planregels. In onderstaande afbeelding is de locatie van de 31 parkeerplaatsen aangegeven (aan de voorzijde van het gebouw, aan de Borghaag). Er is verder voorzien in een kiss and ride zone, waar ouders hun kinderen kunnen afzetten, zonder te hoeven parkeren.



Afbeelding: schets parkeerplaatsen

Hoofdstuk 4 Milieuplanologische aspecten

4.1 Archeologie

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

Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Gezien dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden die volgens de beleidsnota 'Springlevend verleden, Beleidsnota Cultureel Erfgoed 2007 - 2012' (herbevestigd en geactualiseerd in de Structuurvisie Maastricht 2030) in aanmerking komen, een nader onderzoek plaatsvinden naar archeologische waarden. Als het niet mogelijk is de archeologische waarden te behouden en het bodemarchief verstoord raakt, moet de veroorzaker de kosten voor zijn rekening nemen die nodig zijn om de archeologische informatie die in de bodem ligt opgeslagen, veilig te stellen en de resultaten uit te werken.

Op basis van het gemeentelijk archeologisch beleid is Maastricht in drie zones ingedeeld. Zone A betreft de binnenstad binnen de eerste stadsmuur alsmede alle bekende archeologische vindplaatsen met een zone van 50 meter daaromheen. Zone B heeft betrekking op de binnenstad tussen de eerste en tweede stadsmuur. Zone C zijn de overige gebieden. Onderhavig plangebied herbergt de archeologische zone C. Al naar gelang de diepte van de ingreep en de oppervlakte van de ingreep geldt in zone C een archeologische onderzoeksplicht.

Voor het plangebied geldt dat er een onderzoeksplicht is als er een bodemversturende ingreep dieper dan 0,4 m onder het maaiveld plaatsvindt en een omvang heeft van minimaal 2.500 m².

Conclusie

De voetprint van het nieuw te bouwen gebouw is ca 1.650 m² (conform het maximum bebouwingspercentage van 70% van het op de verbeelding aangegeven bouwvlak van ca. 2.350 m²). In combinatie met de overige beperkte bouw mogelijkheden (de maximale planologische invulling), waaronder drie kleine bijgebouwen (gezamenlijke maximale oppervlakte 65 m²) en bouwwerken voor additonalen voorzieningen (max. 15m²) wordt de grens van 2.500 m² zeker niet overschreden. Om deze reden vormt het aspect archeologie geen belemmering voor het plan.

4.2 Water

Door LieveenseCSO is een waterparagraaf opgesteld om te bezien hoe er moet worden omgegaan met hemelwater ten opzichte van het initiatief. De volledige waterparagraaf is te vinden in bijlage 2 Waterparagraaf. Hieronder wordt de conclusie uit het onderzoek weergegeven.

Conclusie

Op een verantwoorde wijze omgaan met hemelwater is in dit project mogelijk. Er zijn technische oplossingen beschikbaar voor de tijdelijke berging van hemelwater die in 'ontwerp buien' vrijkomt, deze zijn ook ruimtelijk in te passen. Vanwege de lage doorlatendheid van de bodem is een tijdelijke berging naar waarschijnlijkheid niet binnen 24 weer beschikbaar voor eventueel nieuw hemelwater. Daarom zal de tijdelijke berging gedosserd op het riool moeten leeglopen. De gemeente kan hiermee instemmen.

Met hergebruik van hemelwater (voor beregening van groen in droge periodes en sanitaire voorzieningen) en de toepassing van groene daken kan de hoeveelheid tijdelijk te bergen water ook nog enigszins worden beperkt.

Bij de vergunningverlening zal de tijdelijke berging met vertraagde afvoer op de riolering verder worden uitgewerkt en de realisering van deze voorziening kan als voorwaarde aan de vergunning worden verbonden. Er is voldoende ruimte op het perceel om deze voorziening te kunnen realiseren.

We concluderen dat het plan vanuit het oogpunt van waterbelangen haalbaar is.

4.3 Geluid

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Akoestisch onderzoek wegverkeer

LievenceCSO milieu heeft op 26 maart 2018 een akoestisch onderzoek wegverkeer uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek worden in het navolgende kort samengevat. Het volledige onderzoek is bijgevoegd als bijlage 3.

De nieuw te bouwen school is geluidgevoelig in het kader van de Wet geluidhinder en ligt bovendien binnen de geluidzone van een drietal wegen. Het doel van het akoestisch onderzoek wegverkeer is het bepalen van de optredende belastingen ten gevolge van wegverkeer, het toetsen van de berekende waarden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Door de initiatiefnemer is aangegeven dat het ontwerp van het integraal kindcentrum nog niet definitief vastligt. Om die reden is de geluidsbelasting berekend op de grenzen van het bouwvlak, wat een worstcase benadering inhoudt.

Geluidbelasting wegverkeer

De maximale geluidsbelasting ter hoogte van de grens van het bouwvlak bedraagt 45dB (incl. aftrek artikel 110 Wgh) als gevolg van de zoneplichtige wegen. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De Wet geluidhinder vormt bijgevolg geen belemmering voor het plan.

Cumulatieve geluidbelasting in het kader van een goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt ook de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt inclusief de niet-zoneplichtige wegen.

Voor de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening wordt de cumulatieve geluidbelasting getoetst aan de geluidgrenswaarden voor het gebiedstype 'extensief wonen' zoals omschreven in het gemeentelijke geluidbeleid van Maastricht.

De gecumuleerde geluidbelasting ter hoogte van de grens van het bouwvlak bedraagt maximaal 53 dB exclusief aftrek. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden behorende bij het gebiedsgericht geluidbeleid van de gemeente Maastricht. Bovendien is, als rekening zou gehouden worden met een aftrek conform art. 110g Wgh van 5 dB, ook voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Er is bijgevolg sprake van een goede ruimtelijke

ordening.

Conclusie

Noch de wet geluidhinder noch het gemeentelijk geluidbeleid vormen vanuit het aspect geluid een belemmering voor het plan.

4.4 Bodem

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient te worden nagegaan of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodemen en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert.

Verkendend bodemonderzoek

Er is een verkendend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd (bijlage 1). Tijdens het veldonderzoek zijn op enkele plaatsen sporen tot zwakke bijmengingen aan bodemvreemde materialen zoals puin en kolen aangetroffen. Verder zijn in de bodem geen asbestverdachte materialen of andere bodemvreemde materialen aangetroffen.

In de oorspronkelijke leemhoudende toplaag van de bodem (< 0,5 m-mv) zijn maximaal licht verhoogde gehalten cadmium en zink en/of bestrijdingsmiddelen aangetroffen. De licht verhoogde gehalten aan zware materialen zijn vermoedelijk te relateren aan de aangetroffen bodemvreemde bijmengingen. De verhoogde gehalten aan bestrijdingsmiddelen hangen samen met het historisch gebruik van het perceel als boomgaard. De toplaag van de oorspronkelijke bodem voldoet indicatief aan de kwaliteitsklasse Industrie. Het in het verleden bij de inrichting gebruikte zand is niet verontreinigd en voldoet indicatief aan kwaliteitsklasse AW2000. In de ondergrond zijn evenmin verontreinigingen vastgesteld en voldoet de bodemkwaliteit eveneens indicatief aan kwaliteitsklasse AW2000.

Op basis van de onderzoeksresultaten voldoet de bodemkwaliteit aan de te verwachten ontgravingsklasse zoals vermeldt in de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Maastricht.

Conclusie

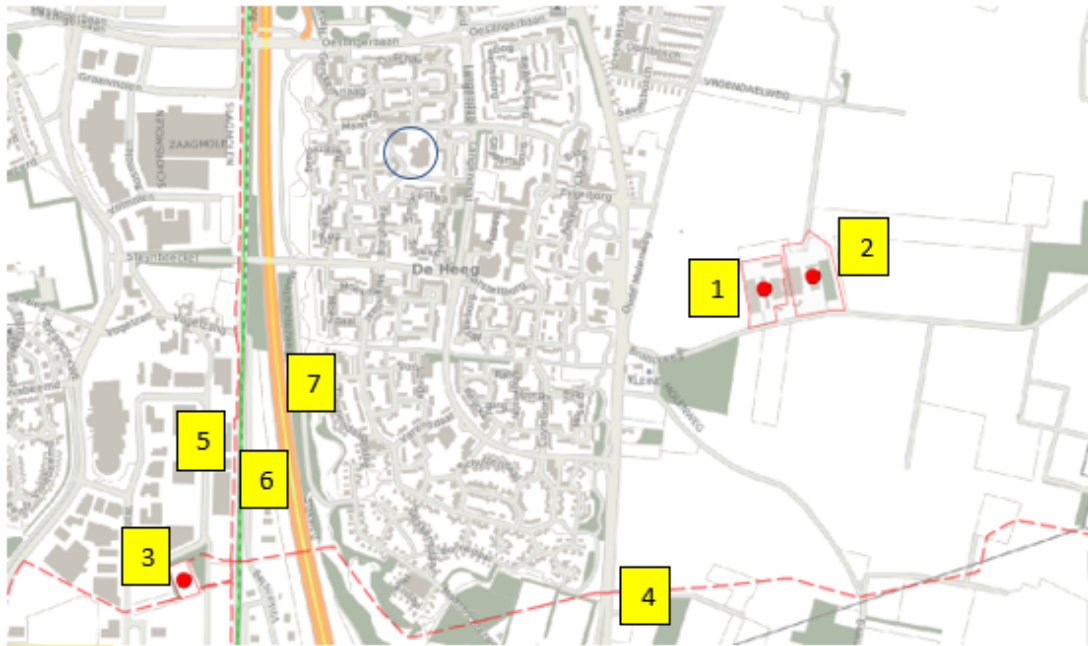
De vastgestelde bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

4.5.1 Ongevallen gevaarlijke stoffen

Op basis van de publieke risicokaart zijn de aanwezige risicobronnen geïnventariseerd. In de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn enkele externe veiligheidsrisicobronnen gesitueerd. In onderstaande afbeelding is de situering van het plangebied ten opzichte van deze risicobronnen grafisch weergegeven.



Afbeelding - Ligging van de risicobronnen ten opzichte van het plangebied (blauwe cirkel) (bron: openbare risicokaart)

De dichtstbijzijnde risicobronnen (inrichtingen, buisleidingen en transport) zijn nader beschouwd in relatie tot het realiseren van het integraal kindcentrum. Het betreft (nummering conform weergave in bovenstaande afbeelding):

1. Ruitersportcentrum 't Vroendael – Bronckweg 520
2. Loonbedrijf Hartmann – Bronckweg 500
3. N.V. Nederlandse Gasunie – Asseweg
4. Buisleiding Gasunie
5. Buisleiding Gasunie
6. Transport gevaarlijke stoffen over het spoor
7. Transport gevaarlijke stoffen over de weg A2: Knp. Europaplein – afrit 58 (Eijsden)

Analyse plaatsgebonden risico

Een risicocontour (ofwel plaatsgebonden risico) geeft aan hoe groot in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

In onderstaande tabel zijn per risicobron de plaatsgebonden risico's geanalyseerd in relatie tot het realiseren van het integraal kindcentrum.

Risicobron	Risicobron met grootse afstand	Risicocontour [m]	Afstand tot grens van het plangebied [m]	Belemmering van bron op IKC
1. Ruitersportcentrum 't Vroendael	Propaantank (300 liter)	10	700	Geen belemmering
2. Loonbedrijf Hartmann	Propaantank (300 liter)	10	750	Geen belemmering
3. N.V. Nederlandse Gasunie	5000 liter ordonant-tank Gasunie (MR, A155)	25	950	Geen belemmering
4. Buisleiding Gasunie A-520-03	Hogedruk aardgasleiding	0	800	Geen belemmering
5. Buisleiding Gasunie Z-500-01	Hogedruk aardgasleiding	0	310	Geen belemmering
6. Gevaarlijke transport over spoor	Route 100 Maastricht - Visé	0	300	Geen belemmering
7. Gevaarlijk transport over weg	Rijksweg A2/N2	0	250	Geen belemmering

Tabel - plaatsgebonden risico's in relatie tot het plangebied

Uit de tabel kan geconcludeerd worden dat deze risicobronnen geen belemmering vormen voor de realisatie van het integraal kindcentrum.

Analyse groepsrisico

Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Voor de 3 inrichtingen (risicobronnen 1,2 en 3) geldt een afstand tot de grens van het invloedsgebied van 150 meter of minder. De drie inrichtingen bevinden zich op 700 meter of meer van het plangebied. Nader onderzoek met betrekking tot het groepsrisico is voor deze drie inrichtingen niet noodzakelijk.

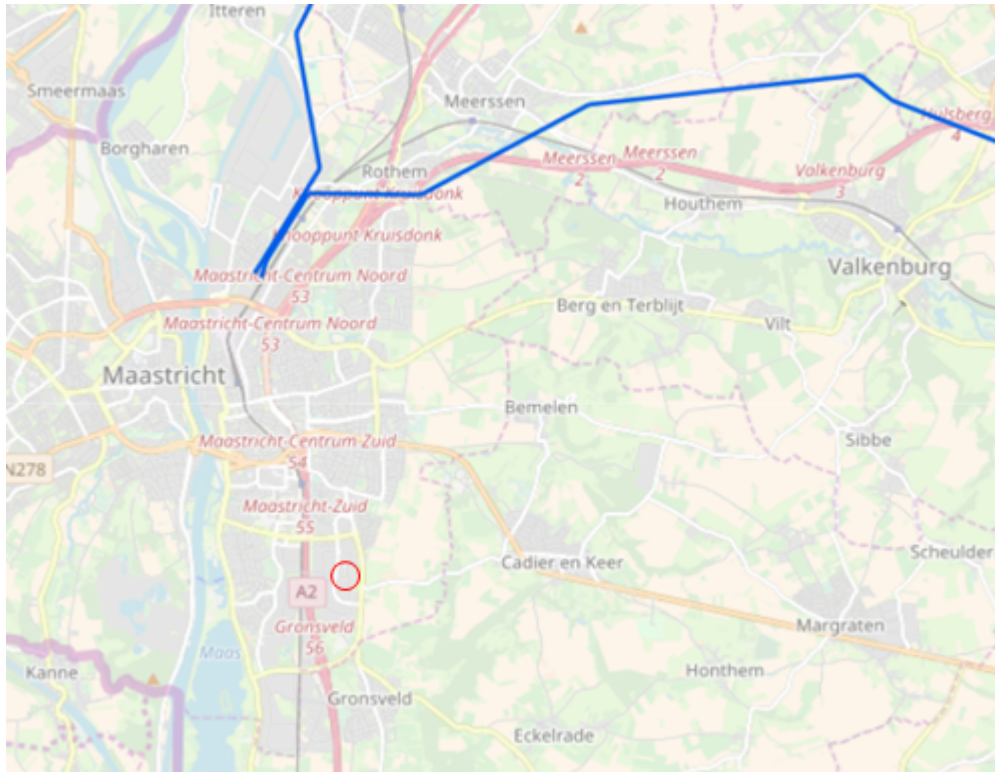
De aardgasleiding met kenmerk A-520-03 heeft een uitwendige diameter van 406 mm (15,98 inch) en de werkdruk bedraagt 66,2 bar. Volgens het handboek buisleiding in bestemmingsplannen bedraagt de inventarisatieafstand voor deze buisleiding 210 meter. Voor de aardgasleiding met kenmerk Z-500-01 met een uitwendige diameter van 324 mm (12,76 inch) en een werkdruk van 40 bar, bedraagt de inventarisatieafstand circa 145 meter. De afstand van de buisleidingen tot de grens van het plangebied bedraagt steeds meer dan 300 meter, waardoor nader onderzoek van het groepsrisico voor de buisleidingen niet noodzakelijk blijkt.

De afstand van het spoor tot de grens van het plangebied bedraagt circa 300 meter. Het invloedsgebied langs deze Basisnet route bedraagt 200 meter. Het groepsrisico van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor is geen belemmering voor het plan.

Voor het transport over de weg A2 geldt een invloedsgebied van 200 meter langs deze Basisnet route. Aangezien de afstand tot het plangebied circa 250 meter bedraagt vormt het transport over de A2 geen belemmering voor het plan.

4.5.2 Hoogspanningslijnen

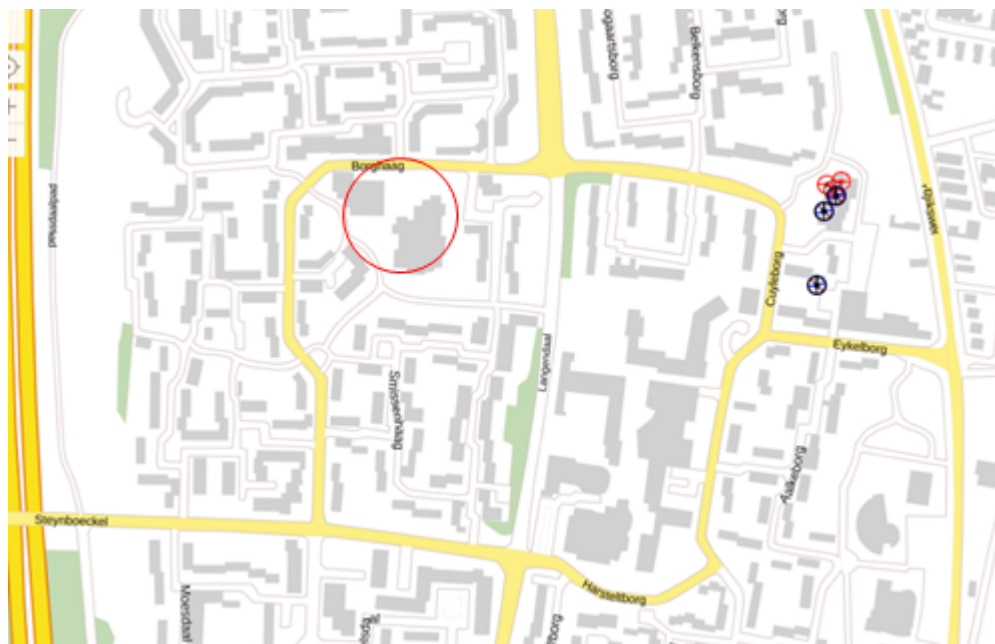
De magneetveldzones rond het bovengrondse hoogspanningsnet zijn door het RIVM vastgelegd in de Netkaart. Deze Netkaart bevat de breedte van de indicatieve magneetveldzone. Indien de indicatieve zone een bestemmingsplan overlapt moet nader onderzoek plaatsvinden. Uit onderstaande afbeelding blijkt dat de dichtstbijzijnde hoogspanningslijn ten zuiden van het plangebied ligt. De indicatieve zone voor de hoogspanningslijn bedraagt 80 meter aan weerszijden. Het plangebied ligt op een afstand van circa 4,0 km, waardoor de hoogspanningslijn geen belemmering oplevert voor het integraal kindcentrum.



Afbeelding - Ligging hoogspanningslijn ten opzichte van het plangebied (rode cirkel)

4.5.3 Zendmasten

Uit het Antenneregister blijkt dat de meest nabij gelegen zendmasten op een afstand groter dan 300 meter liggen. Dit betreffen GSM-masten, UMTS-masten, LTE-masten, vaste verbindingen en Narrowband IoT-masten.



Afbeelding - ligging zendmasten ten opzichte van het plangebied (rode cirkel)

Agentschap Telecom, toezichthouder op het gebruik van elektromagnetische velden, voert jaarlijks door heel Nederland steekproefsgewijs veldsterktemetingen uit om na te gaan of de blootstellingslimieten worden overschreden. Uit geen enkele van de veldsterktemetingen blijkt dat de blootstellingslimieten op publiek toegankelijke plaatsen in Nederland worden overschreden.

4.5.4 Conclusie

De aanwezige risicobronnen in de directe omgeving van het plangebied vormen geen belemmering voor het nieuw te realiseren integraal kindcentrum.

4.6 Flora en fauna

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu. De instrumenten die deze bescherming mogelijk maken zijn op Europees niveau vertaald in Natura 2000. De Europese Habitatrictlijn en de Europese Vogelrichtlijn zijn in de Natura 200 opgenomen. De Europese wetgevingen zijn in Nederland vertaald in één wet: de Wet natuurbescherming. Door voorafgaand aan een ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten- en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort. Een dreigende overtreding van de Wet natuurbescherming kan zo snel gesignaleerd en, in veel situaties, voorkomen worden. Vervolgens kan er accuraat actie ondernomen worden om zodoende de overlevingskansen en migratie mogelijkheden van een beschermde soort in het betreffende gebied geen blijvende schade toe te brengen.

Om te kunnen bepalen of er in een bepaald plangebied beschermde plant- en diersoorten aanwezig zijn, wordt voorafgaand aan een ruimtelijke ontwikkeling een Quickscan ecologie uitgevoerd. Indien uit de quickscan blijkt dat er geen beschermde flora en fauna aanwezig zijn dan is daarmee aan de onderzoeksplicht voldaan. Is er naar aanleiding van deze quickscan wel sprake van aanwezigheid of vermoeden van voorkomen van beschermde plant- en diersoorten

dan dient in veel gevallen een vervolgonderzoek hierover meer duidelijkheid te verschaffen.

Op 2 februari 2018 is er door Ecolybrium een Quicscan ecologie uitgevoerd. Deze quickscan is opgenomen in bijlage 4. Hieronder zullen belangrijkste conclusies en aanbevelingen overgenomen worden.

Conclusie en advies

Op basis van het onderzoek en de toetsing aan de Wet Natuurbescherming (Wnb) kan gesteld worden dat:

- Er geen overtredingen van verbodsbepalingen optreden door de ingreep op broedvogels met jaarrond beschermde nesten, omdat er geschikte nestlocaties aanwezig zijn in de bebouwing;
- Er mogelijk overtredingen van verbodsbepalingen optreden door de ingreep op vleermuizen, omdat er geschikte vaste rust- en verblijfplaatsen aanwezig zijn in de bebouwing (klassencomplex);
- Er soortgericht vervolgonderzoek noodzakelijk is naar vleermuizen, om vastgesteld te krijgen of de aanwezige bebouwing in gebruik zijn door deze soorten. Dit is alleen benodigd voor het klassencomplex;
- De sporthal vormt voor geen enkele (beschermde) soort geschikt leefgebied of groeiplek;
- Op basis van de beoogde sloop en op basis van nader onderzoek kan nauwkeurig getoetst worden of er in het kader van de Wet Natuurbescherming knelpunten optreden bij de voorgenomen sloopwerkzaamheden.
- Effecten en daarmee mogelijke overtredingen op andere soorten treden niet op, omdat er geen geschikte habitats ontwikkeld of aanwezig zijn.
- De werkzaamheden dienen, om verstoring te voorkomen op broedende vogels, zoveel mogelijk buiten de broedperiode uitgevoerd te worden (dus buiten de periode half maart-half juli), of voorafgaande aan het broedseizoen te starten (met doorloop tot in het broedseizoen).

Ecolybrium heeft nader onderzoek gedaan naar vleermuizen. Uit dit onderzoek (bijlage 6 Nader onderzoek ecologie) blijkt dat er geen aanleiding is te veronderstellen dat het plangebied of het gebouw vleermuizen herbergt.

Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 Luchtkwaliteit

Niet in betekende mate

Bij de besluitvorming in het kader van een bestemmingsplanprocedure dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met het plan in acht te nemen. Dit betekent dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit die samenhangen met de nieuwe functies getoetst dienen te worden aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Ingevolge de systematiek van deze wet vormen de luchtkwaliteitseisen in ieder geval geen belemmering voor een ontwikkeling indien deze niet in betekende mate (hierna NIBM) bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Dit is het geval indien aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt - al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt “niet in betekende mate” bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hetgeen inhoudt dat door het project de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechtert;

- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De 3%-grens van een project dat 'niet in betekenende mate bijdraagt', is ook omgezet in een getalsmatige grens. Als deze getalsmatige grens (hieronder) niet wordt overschreden, wordt deze 3%-grens gerespecteerd.

- kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen. (voorschrift 3A.1)
- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen (voorschrift 3A.2)

In dit geval wordt een integraal kindcentrum gerealiseerd. Dit valt niet letterlijk onder één van de hiervoor genoemde omschrijvingen. Daarom is met behulp van de NIBM rekentool bepaald of het project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate". Het resultaat is bijgevoegd in bijlage 5. Uitgangspunt voor de NIBM rekentool is de verkeersaantrekkende werking van het plan die in is vastgesteld op circa 500 (lichte) motorvoertuigen per openingsdag (zie bijlage 5). Vervolgens is het resultaat weergegeven van de NIBM rekentool, waarbij is uitgegaan van deze verkeersgeneratie en 2018 als jaar van planrealisatie. Geconcludeerd wordt dat 'de bijdrage van het extra verkeer niet in betekenende mate is en dat nader onderzoek niet noodzakelijk is'.

De ontwikkeling van het integraal kindcentrum draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Vanuit een goede ruimtelijke onderbouwing moet echter ook worden aangetoond dat het verantwoord is om te bouwen in deze omgeving van het projectgebied en dat de toekomstige bewoners een goed woon- en leefklimaat wordt geboden.

Goed woon- en leefklimaat

De luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied laat de ontwikkeling van een integraal kindcentrum toe. Op basis van de NSL-monitoringstool (monitoringsronde 2017) blijkt dat de concentraties verontreinigende stoffen ter plaatse ruim lager zijn dan de van toepassing zijnde wettelijke grenswaarden. Voor zowel PM₁₀ als PM_{2,5} is bovendien voldaan aan de WHO advieswaarde. Gezien de lage concentraties verontreinigende stoffen kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

Door bij de realisatie van milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) voldoende afstand in acht te nemen tot gevoelige functies (zoals woningen) kan hinder en gevaar worden voorkomen. Onderzocht is of de bestaande woningen mogelijk hinder ondervinden van het nieuw te bouwen integraal kindcentrum.

In de huidige situatie rust op het plangebied de bestemming 'maatschappelijk' en is passend binnen deze bestemming Basisschool De Schans gesitueerd. De bestemming wijzigt in de toekomst niet. Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs en kinderopvang vallen onder een milieucategorie 2 waarbij het milieuaspect geluid bepalend is. In dit geval zijn het 'stemgeluid op het buitenterrein' en 'geluid ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking' het meest relevant.

Wat betreft het 'stemgeluid op het buitenterrein' geldt dat op dit moment de bestemming 'Maatschappelijk' reeds rust op het volledige plangebied wat inhoudt dat op dit moment onbeperkt gebruik gemaakt kan worden van het buitenterrein door de basisschool. Hierbij wordt stemgeluid geproduceerd, zowel door volwassenen als door kinderen. Met betrekking tot het

aspect stemgeluid op het buitenterrein verandert er planologisch gezien niets als gevolg van de voorgenomen wijziging. Hiermee wordt geconcludeerd dat het woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen ten gevolge van de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan niet wordt beïnvloed. Het aspect 'stemgeluid op het buitenterrein' vormt daarmee geen belemmering voor de wijziging van het bestemmingsplan.

Wat betreft het 'geluid ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking' is in bijlage 1 onderzocht wat de verkeersaantrekkende werking van het integraal kindcentrum wordt. Door de komst van het nieuwe Kindcentrum krijgt de directe omgeving weer te maken met verkeerstromen van en naar de school op vier piekmomenten per werkdag. Dit is tussen 8:00 en 9:00 uur (brengen van de kinderen), rond 12:00 (halen) en 13:00 (brengen) en tussen 15:00 en 16:00 (halen). Tot vorig jaar was dat ook het geval (ten gevolge van Basisschool De Schans). Het Kindcentrum is echter van grotere omvang dan de voormalige school. Op basis van de berekening van de verkeersgeneratie wordt voor het integraal kindcentrum rekening gehouden met een verkeersgeneratie van ca. 500 voertuigbewegingen per etmaal. Het is niet duidelijk hoeveel verkeersgeneratie door Basisschool De Schans werd veroorzaakt.

Voor het Kindcentrum wordt ervan uitgegaan dat het autoverkeer zich grotendeels concentreert op de Langendaal en van daaruit min of meer gelijkmatig verdeelt over beide richtingen op de Oeslingerbaan. De ingeschatte verkeersgeneratie op de Langendaal bedraagt ca. 400 mvt/etmaal en op de Oeslingerbaan ca. 200 mvt/etmaal. De effectieve toename op de betreffende wegen in vergelijking met de situatie waarbij Basisschool De Schans in gebruik was bedraagt wellicht nog een stuk minder dan de genoemde 400 en 200 mvt/etmaal. Het betreft op beide wegen dus een zeer beperkte toename van de verkeersintensiteit voor dit type wegen, die in vergelijking tot de autonome verkeersintensiteit (6.234 à 11.973mvt/etmaal) niet zal leiden tot een noemenswaardig akoestisch effect.

De woonstraten in de wijk, zoals de Cuyleborg en Borghaag zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. Erftoegangswegen zijn wegen die als hoofddoel hebben het toegang bieden tot de eigen percelen van bewoners, winkels etc. Op deze erftoegangswegen is de maximumsnelheid 30 km/u. Aangezien de verwachting is dat de toekomstige autostromen met name via de Langendaal en Oeslingerbaan zullen gaan rijden, wordt gesteld dat de beperkte toename van verkeer als gevolg van de nieuwe basisschool op deze erftoegangswegen geen noemenswaardig (akoestisch) effect heeft t.o.v. de situatie dat de Basisschool de Schans in gebruik was.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het woon- en leefklimaat voor wat betreft het aspect geluid bij de omliggende woningen ten gevolge van de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan niet noemenswaardig wordt beïnvloed.

4.9 Overige milieutechnische randvoorwaarden

4.9.1 Geurhinder

Binnen het plangebied zal een geurgevoelige functie worden gerealiseerd. Het plangebied is niet gelegen binnen een geurcontour of in de directe nabijheid van een inrichting waarvan geurhinder te verwachten is. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

4.9.2 Lichthinder

Binnen het plangebied zullen lichtgevoelige functies worden gerealiseerd. Het plangebied is echter niet gelegen binnen een lichtbron die belemmeringen kan opleveren voor de beoogde functies. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

4.9.3 Trillingshinder

Binnen het plangebied zullen trillingsgevoelige functies worden gerealiseerd. Er zijn in de directe nabijheid van het plangebied geen functies aanwezig waarvan trillingshinder te verwachten is. Er is derhalve geen nadere onderzoek noodzakelijk.

Van de in de directe omgeving liggende wegen is geen trillingshinder te verwachten.

4.10 Kabels, leidingen en overige voorzieningen

In het kader van het bestemmingsplan 'De Heeg-Eyldergaard-Vroendaal' is er bekeken welke kabels, leidingen en overige voorzieningen gelegen zijn binnen de wijken.

Ten behoeve van onderstaand plangebied is er één voorziening van belang:

- een vrijwaringszone ten behoeve van een straalpad ter bescherming van een straalverbinding. Straalpaden dienen voor het berichtenverkeer van diverse van (inter)nationaal belang zijnde instellingen en zijn optisch vrije verbindingen ten behoeve van de telecommunicatie. Een vrije baan tussen de zend- en ontvangstations van deze instellingen is noodzakelijk om een ongestoord berichtenverkeer mogelijk te maken. In de regels is voor het aanwezige straalpad in het plangebied een specifieke regeling opgenomen.

De vrijwaringszone wordt op de verbeelding aangegeven. Tevens zijn in de planregels nadere regels opgenomen ten behoeve van deze aanduiding.

Hoofdstuk 5 Het bestemmingsplan

5.1 Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting zijn de aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende beleidsuitgangspunten en de verschillende omgevings- en milieuaspecten weergegeven. Een en ander is vertaald in de regels van dit bestemmingsplan. Dit hoofdstuk bevat een toelichting op de regels.

Het bestemmingsplan IKCZuidoost maakt de oprichting van een Integraal Kindcentrum op het perceel aan de Borghaar 25 mogelijk.

5.2 Opzet van de planregels

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening, worden door middel van de op de verbeelding opgenomen bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVBP2012, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen.

Het bestemmingsplan IKCZuidoost bestaat formeel uit een verbeelding en regels. Deze gaan vergezeld van een toelichting, waarvan het plan en de daaraan ten grondslag liggende beleidsmatige afwegingen zijn verwoord. De indeling van deze regels is in het navolgende beknopt en artikelsgewijs beschreven. De planvorm betreft een bestemmingsplan zoals bedoeld in artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan IDN is NL.IMRO.0935.bpIKCZuidoost-VO01.

5.2.1 Verbeelding

Voor de benaming, kleur en vorm van de bestemmingen en aanduidingen zijn de richtlijnen voor de digitalisering en standaardisering van bestemmingen (SVBP2012) aangehouden.

5.2.2 Regels

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. Artikel 1 bevat de definities van begrippen die van belang zijn voor toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten waarin wordt aangegeven hoe bij toepassing van de planregels wordt gemeten. In beide artikelen wordt, conform de SVBP2012, een aantal standaardbegrippen en een aantal standaard meetwijzen opgenomen.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde functies. Per artikel zijn de doeleinden c.q. de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. In beginsel is iedere vorm van bebouwing die past binnen de desbetreffende bestemming tot een bepaalde omvang rechtstreeks (dus zonder voorafgaande afwijking of wijziging) toegestaan. Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) kan hiervoor vanuit bestemmingsplan technisch oogpunt een omgevingsvergunning worden verleend.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

De algemene regels van het bestemmingsplan gelden voor het gehele plangebied. Hier zijn onder meer de algemene gebruiks- en afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Tevens is hier de regels gebiedsaanduiding vrijwaringszone - straalpad opgenomen.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is bepaald dat bouwwerken, die op het moment van de tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bouwregels. Het gebruik van grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden gehandhaafd. Dit overgangsrecht komt voort uit artikel 3.2.1 van het Bro en is een verplicht onderdeel van de planregels. In de slotregel wordt aangegeven onder welke naam de planregels kunnen worden aangehaald.

5.2.3 Beschrijving van de bestemmingen

In het navolgende worden de in hoofdstuk 2 van de regels opgenomen bestemmingen kort toegelicht.

Artikel 3: bestemming 'Maatschappelijk'

De gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen. Tevens zijn o.a. groenvoorzieningen, parkeer- en verkeersvoorzieningen en additionele voorziening mogelijk.

Artikel 4: dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts Erfgoed'

De voor de dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts Erfgoed' aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming van het op die gronden aanwezige culture erfgoed. In dit geval gaat het om het Maastrichts erfgoed en specifiek de 'archeologische zone c'.

Hoofdstuk 6 Financiële uitvoerbaarheid

het onderhavige bestemmingsplan bevat een ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Maastricht. De plankosten worden gedragen door de gemeente. Omdat geen andere risicodragende partijen betrokken zijn bij deze ontwikkeling heeft geen exploitatieovereenkomst of exploitatieplan te worden opgesteld.

Hoofdstuk 7 Handhavingsparagraaf

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen.

Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan worden gehouden.

In dit bestemmingsplan is daarom allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan. Hoe minder knellend de regels zijn, hoe kleiner de kans dat het met de regels wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op den lange duur immers ook alleen die regels gerespecteerd waarvan door de betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid wordt ingezien.

In de bouwregels zijn maten opgenomen die van toepassing zijn op gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Te realiseren gebouwen en andere bouwwerken moeten voldoen aan deze maatvoering, zo niet, dan kan het college van burgemeester en wethouders geen bouwvergunning verlenen.

Gebruiksregels worden opgenomen om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Toetsing aan de gebruiksregels is aan de orde bij functiewisseling of nieuwvestiging.

De doelstellingen van het ruimtelijke beleid kunnen slechts verwezenlijkt worden, indien de regels van het bestemmingsplan worden nageleefd. De gemeente dient op de eerste plaats zelf haar regels na te leven en vervolgens dient de gemeente er zorg voor te dragen dat anderen deze regels naleven.

Hoofdstuk 8 Communicatieparagraaf

8.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerp van dit bestemmingsplan aan diverse instanties toegezonden.

8.2 Zienswijzen ex artikel 3.8 Wro