



# BESTEMMINGSPLAN ASKALONSTRAAT

## TOELICHTING

Opdrachtgever: Servatius  
Projectnr: MAT81  
Datum: 10 oktober 2019



# BESTEMMINGSPLAN ASKALONSTRAAT

## TOELICHTING

Opdrachtgever: Servatius  
Projectnr: MAT81  
Rapportnr:  
Status: vastgesteld  
Datum: 10 oktober 2019

Opsteller:  
RVDBO/BVDM

Verificatie:  
RVDBO

Validatie  
PGE

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





# Inhoudsopgave Toelichting

<b>Toelichting</b>	<b>5</b>
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Algemeen	7
1.2 Begrenzing van het plangebied	7
1.3 Geldend bestemmingsplan	8
1.4 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied	11
2.1 Historie	11
2.2 Omgeving plangebied	11
2.3 Plangebied	12
Hoofdstuk 3 Beschrijving plan	15
3.1 Ruimtelijk	15
3.2 Functioneel	15
Hoofdstuk 4 Beleid	17
4.1 Rijksbeleid	17
4.2 Provinciaal beleid	18
4.3 Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 5 Milieuplanologische aspecten	27
5.1 Milieueffectrapportage	27
5.2 Akoestiek	28
5.3 Bedrijven en milieuzonering	28
5.4 Archeologie	29
5.5 Geur	29
5.6 Bodem	29
5.7 Water	30
5.8 Externe veiligheid	31
5.9 Flora en fauna	33
5.10 Luchtkwaliteit	34
5.11 Verkeer en parkeren	35
Hoofdstuk 6 Het bestemmingsplan	37
6.1 Algemeen	37
6.2 Opzet van de regels	37
Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid	39
Hoofdstuk 8 Handhavingsparagraaf	41
Hoofdstuk 9 Communicatieparagraaf	43
9.1 Vooroverleg en zienswijzen	43

## Bijlagen bij toelichting

<b>Bijlage 1</b>	<b>Stedenbouwkundig plan</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Onderzoek wegverkeerslawaaï</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Quickscan bedrijven en milieuzonering</b>
<b>Bijlage 4</b>	<b>Bodemonderzoek (incl. Asbestonderzoek)</b>
<b>Bijlage 5</b>	<b>Aanvulling bodemonderzoek</b>
<b>Bijlage 6</b>	<b>Watertoets</b>
<b>Bijlage 7</b>	<b>Quickscan externe veiligheid</b>
<b>Bijlage 8</b>	<b>Verantwoording groepsrisico</b>
<b>Bijlage 9</b>	<b>Natuurtoets</b>
<b>Bijlage 10</b>	<b>Onderzoek stikstofdepositie</b>
<b>Bijlage 11</b>	<b>Generieke ontheffing Wnb</b>



# Toelichting





# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Algemeen

### Aanleiding

Servatius is voornemens een aantal woningen aan de Askalonstraat in Maastricht te slopen. Daar waar woningen worden gesloopt is Servatius voornemens nieuwe woningen te bouwen. Het gaat om gestapelde woningen.

Het ter plaatse geldende bestemmingsplan staat geen nieuwbouw toe. Ook voorziet het geldende bestemmingsplan niet in gestapelde woningen en past het initiatief ook niet binnen de ter plaatse opgenomen bouwvlakken. Deze worden gewijzigd in voorliggend bestemmingsplan.

### Structuur van het bestemmingsplan

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven 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 voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling wordt opgebouwd conform de SVBP 2012, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het nieuwe Bro als verplichte opbouw is opgenomen. Daarnaast wordt, aanvullend op de landelijke standaarden, waar mogelijk gebruik gemaakt van het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht.

De structuur van bestemmingsplan 'Askalonstraat' dient conform artikel 3.3.2 van het 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.BPAskalonstraat- (met hierachter de code van de fase waarin het plan verkeert);
- regels; deze regels zijn in de SVBP 2012 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

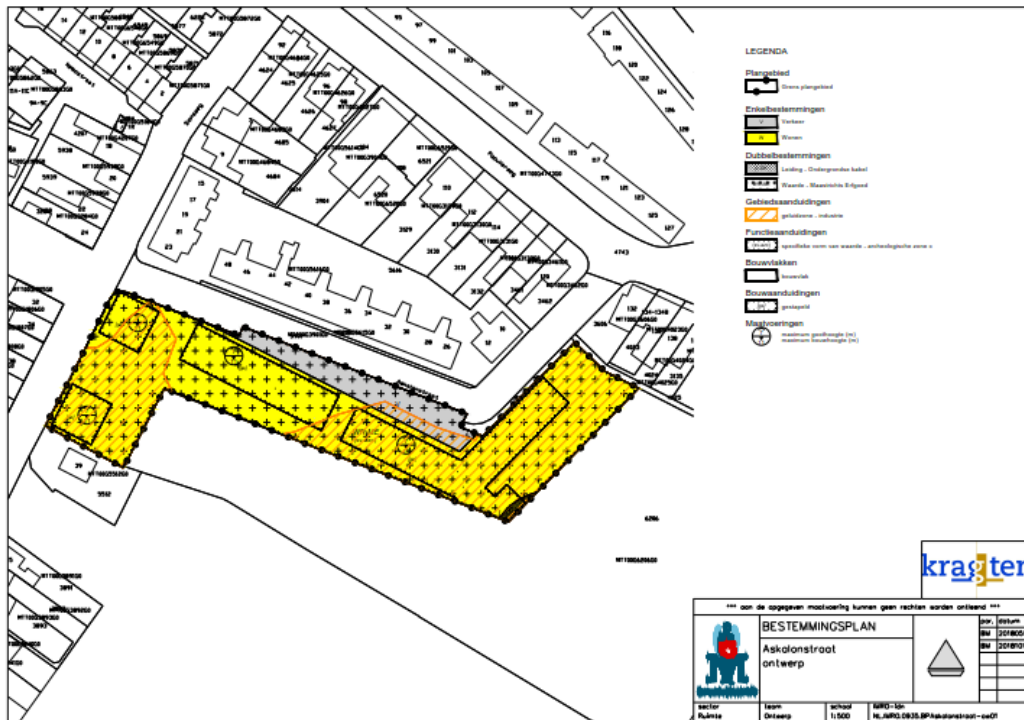
Op de verbeelding zijn, met bijbehorende verklaringen, de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De verklaringen leggen een verbinding tussen de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels. De verbeelding is opgebouwd volgens de landelijke richtlijn SVBP2012 en is getekend op schaal 1:500 en bestaat uit één kaart.

## 1.2 Begrenzing van het plangebied

De grenzen van het plangebied vallen grotendeels samen met de grenzen van de reeds ter plaatse geldende woonbestemming. Verder is de grens gebaseerd op de kadastrale grens en het eigendom van Servatius. Het plangebied wordt begrensd door een straat, met de bestemming 'Verkeer'. Deze bestemming wijzigt verder niet. Daarom is deze, daar waar het stedenbouwkundige plan voor de herontwikkeling ophoudt, buiten het plangebied gehouden.

De afbeelding hierna laat de verbeelding van dit bestemmingsplan zien met daarop de begrenzing.

PM: wanneer verbeelding akkoord is, deze hier invoegen.



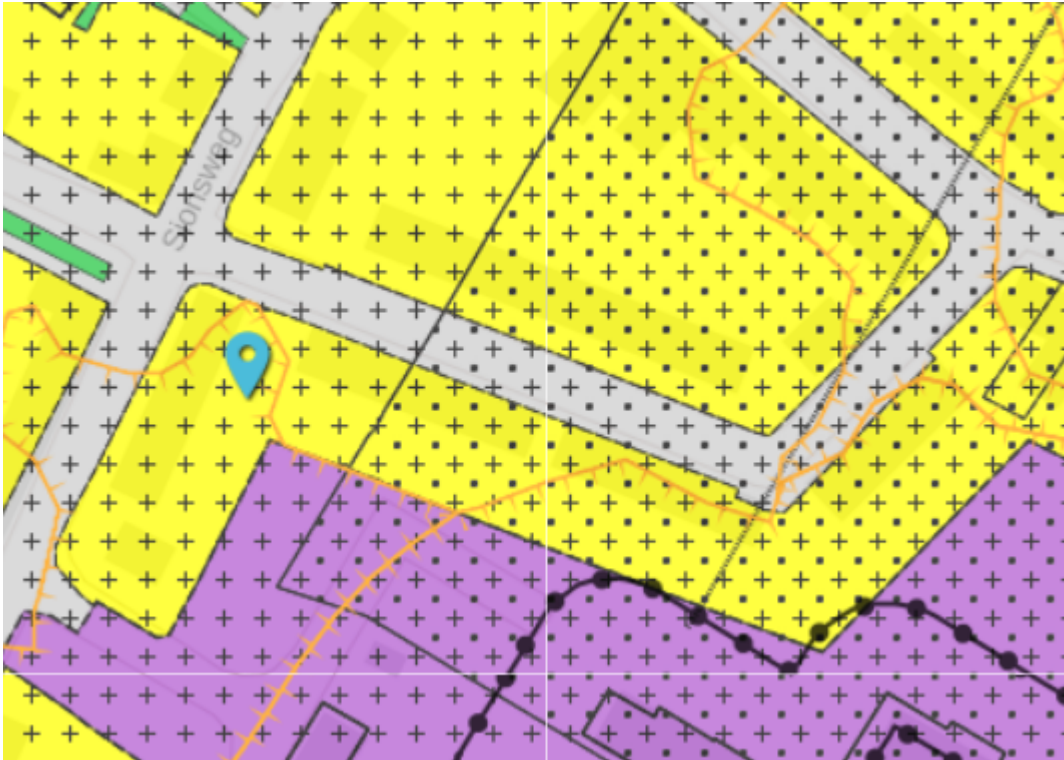
Afbeelding 1: verbeelding bestemmingsplan Askalonstraat

### 1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied gelden drie bestemmingsplannen en is één bestemmingsplan nog in ontwerp:

- Bestemmingsplan 'Maastricht Noordoost' (vastgesteld op 13 januari 2015);
- facetbestemmingsplan 'Shortstay' (vastgesteld op 5 januari 2016);
- facetbestemmingsplan 'Parkeren' (vastgesteld op 29 mei 2018);
- facetbestemmingsplan 'Woningplitsing en woningomzetting' (ontwerp op 20 februari 2018).

De facetbestemmingsplannen voorzien enkel in een specifieke toegevoegde set regels en gelden voor het gehele plangebied. In de afbeelding hierna zijn de ter plaatse geldende bestemmingen van bestemmingsplan 'Maastricht Noordoost' opgenomen.



Afbeelding 2: ter plaatse geldende bestemmingen (bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))

Ter plaatse van het plangebied geldt de bestemming 'Wonen'. Binnen deze bestemming is de huidige situatie ter plaatse geregeld en is her- of nieuwbouw van woningen niet mogelijk. In de huidige situatie is er sprake van grondgebonden woningen met maximaal twee bouwlagen. Het initiatief voorziet in gestapelde woningen bestaande uit twee bouwlagen met kap. Dit past niet binnen het bestemmingsplan Maastricht Noordoost.

Het voorgaande is de aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan om zo het bouwplan van Servatius te voorzien van een passende juridisch-planologische regeling.

Naast de bestemming 'Wonen' is het plangebied voorzien van de dubbelbestemmingen 'Waarde - Maastrichts Erfgoed' en 'Hoogspanningsverbinding', de functieaanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c' en de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie'.

De dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts Erfgoed' en de functieaanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c' zijn overgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

De dubbelbestemming vanwege de ondergrondse hoogspanningsverbinding valt voor een klein deel samen met het plangebied. De ter plaatse geldende regeling, vanwege deze hoogspanningsverbinding is overgenomen.

## 1.4 Leeswijzer

In het hoofdstuk hierna is een beschrijving van het plangebied opgenomen, waarna in hoofdstuk 3 het initiatief wordt omschreven. In de hoofdstukken daarna wordt het plan getoetst aan beleid (hoofdstuk 4) en wat betreft milieuplanologische aspecten, in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 6 bevat een omschrijving van voorliggend bestemmingsplan in zijn algemeenheid. De financiële uitvoerbaarheid komt in hoofdstuk 7 aan de orde, waarna nog een handhavingsparagraaf in hoofdstuk 8 en een communicatieparagraaf in het laatste hoofdstuk zijn opgenomen.



# Hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied

## 2.1 Historie

Het plangebied maakt deel uit van Limmel. Over het ontstaan van de nederzetting Limmel is weinig bekend. Het kasteel van Limmel, het huidige kasteel Bethlehem, was aanvankelijk een leen van de heren van het Land van Valkenburg, vanaf 1284 van de hertogen van Brabant. In het begin van de 16e eeuw kwam het kasteel in handen van de ridders van de Duitse Orde, die het tot aan de Franse tijd behielden. Het kasteel ressorteerde onder de balije Biesen, waarvan de hoofdvestingen het kasteel Aldenbiezen en de Commanderie Nieuwen Biesen aan de overkant van de Maas waren. De naam Balijeweg herinnert aan deze periode. Vanaf de 17e eeuw werd het kasteel voor het eerst Bethlehem genoemd. In 1794 werden de ridderorden door de Fransen opgeheven en kwam het kasteel in bezit van diverse families. In 1953 werd het kasteel aangekocht door de Katholieke Hogere Hotelschool, thans Hotel Management School Maastricht, die er in de jaren 1970 een studentencampus vestigde.

Midden 19e eeuw telde het dorp zo'n 370 inwoners, hoofdzakelijk boeren. Tot 1920 maakte het dorp Limmel deel uit van de gemeente Meerssen.

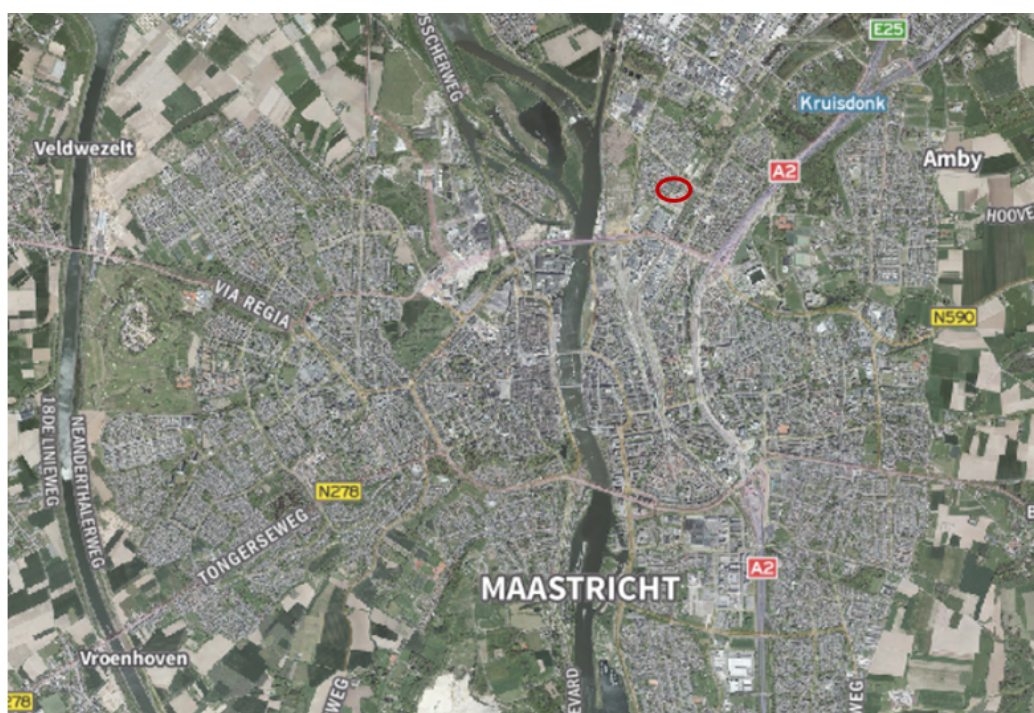
Eind 19e, begin 20e eeuw vestigden zich een aantal bedrijven rondom Limmel: de Zinkwitfabriek, glasfabriek Stella, porselein en tegelfabriek Mosa, cementbuizenfabriek Schunck en ijzeren ledikantenfabriek Beaumont. In 1911 werkten zo'n 2000 arbeiders in deze fabrieken.

Eind jaren 1950 vond de eerste grootschalige stadsuitbreiding in Limmel plaats en transformeerde het dorp langzaam tot stadswijk. In 1960 had Limmel ongeveer 3000 inwoners.

Begin jaren 1960 werd het industrieterrein Beatrixhaven aangelegd (en de ontsluitingsweg Willem Alexanderweg) en vestigde zich de PLEM op een terrein in het zuidoosten van de wijk. Iets later kwam daar aan de Willem Alexanderweg de rioolwaterzuiveringsinstallatie en de gemeentewerf van Openbare Werken bij en was de insluiting van de wijk door industrie en infrastructuur compleet.

## 2.2 Omgeving plangebied

Het plangebied ligt in het noordelijk deel van Maastricht, met ten westen van het plangebied de Maas en ten oosten van het plangebied de spoorlijn op enige afstand.



Afbeelding 3: ligging plangebied in de stad



De Viaductweg / Noorderbrug ligt ten zuiden van het plangebied op enige afstand. Tussen de Viaductweg / Noorderbrug, de spoorlijn en het plangebied is sprake van bedrijvigheid. Het gaat om een terrein van een tegelfabrikant en een datacentrum. Het datacentrum grenst nagenoeg direct aan het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

Ten noorden en westen van het plangebied strekt de wijk Limmel zich uit, waar aan die zijde voornamelijk wordt gewoond. Zie afbeelding hierna voor de ligging van het plangebied in zijn omgeving.



Afbeelding 4: ligging plangebied in zijn omgeving

## 2.3 Plangebied

Aan weerszijden van de Askalonstraat staat woonbebouwing. Deze bebouwing bestaat uit twee lagen met een kap. Het gaat hier om naoorlogse woonbebouwing met een kleine voortuin, die vaak ook is verhard. Aan een zijde van de straat staan bomen. Ondanks de bomen, heeft de straat een stenige uitstraling.

In de afbeelding hierna is een luchtfoto van het plangebied opgenomen.



Afbeelding 5: luchtfoto plangebied (bron: Esri)

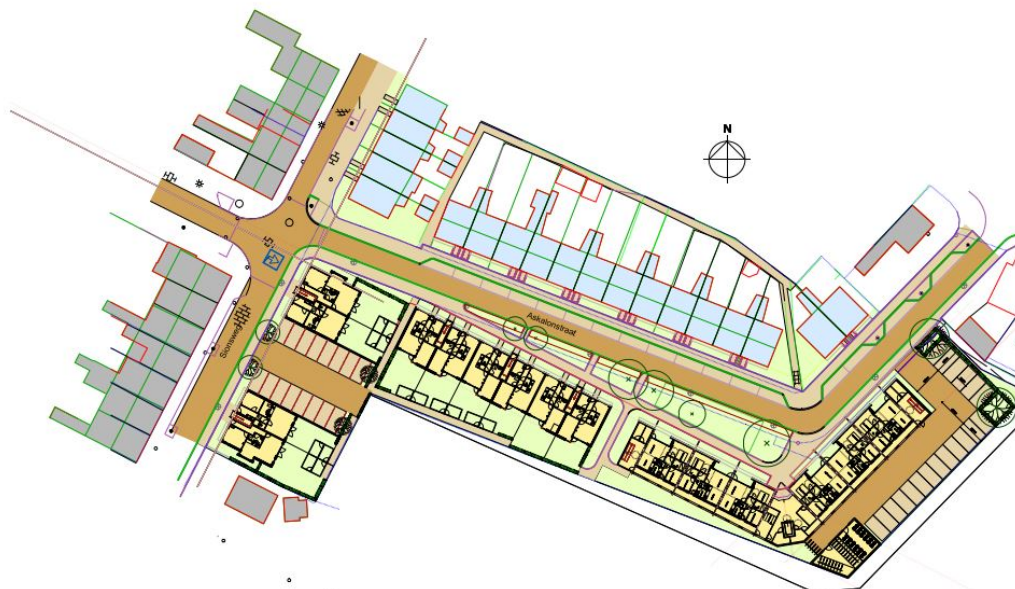




# Hoofdstuk 3 Beschrijving plan

## 3.1 Ruimtelijk

In de afbeelding hierna is de toekomstige situatie van het plangebied opgenomen.



Afbeelding 6: toekomstige situatie plangebied

Ten noorden van de Askalonstraat zijn de daar aanwezige woningen gerenoveerd. Deze vallen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.

Ten zuiden van de Askalonstraat en aan de oostzijde van een (klein) gedeelte van de Sionsweg voorziet het initiatief in nieuwbouw, waarbij in het oostelijke deel in de twee lagen met kap gestapelde appartementen komen. De andere woningen zijn beneden-boven woningen, waarbij de benedenwoningen een eigen tuin met berging hebben. Tevens voorziet het plan in parkeergelegenheid in de vorm van langsparkeren en twee kleinschalige parkeerterreinen (aan de oostelijke en westelijke delen van het plangebied).

In de huidige situatie is het straatbeeld van de Askalonstraat stengig te noemen. Door de gevels van de woningen aan de zuidzijde van de Askalonstraat naar achteren te situeren is hier ruimte voor groen.



Afbeelding 7: toekomstige straatbeeld zuidzijde Askalonstraat

Zie bijlage 1 voor het stedenbouwkundige ontwerp dat ten grondslag ligt aan voorliggend bestemmingsplan.

## 3.2 Functioneel

In de huidige situatie wordt er gewoond binnen het plangebied. Ook in de toekomstige situatie wordt er gewoond. Het plan voorziet in het slopen van 30 woningen, waar vervolgens in totaal 38 nieuwe woningen in verschillende typen worden opgericht: gestapelde woningen en beneden en bovenwoningen. Netto voorziet het plan in een toename van 8 woningen ten opzichte van de oude situatie.

Voor het aspect parkeren wordt hier verwezen naar paragraaf 5.11 van deze toelichting.

# Hoofdstuk 4   Beleid

## 4.1   Rijksbeleid

### 4.1.1   Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wro, twee besluiten waarmee dat mogelijk is:

het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro): het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen, met daarin vooralsnog opgenomen de volgende nationale belangen:

1.   Rijksvaarwegen;
2.   Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
3.   Kustfundament;
4.   Grote rivieren;
5.   Waddenzee en waddengebied;
6.   Defensie;
7.   Hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
8.   Elektriciteitsvoorzieningen;
9.   Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied;
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden.

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Deze zullen worden opgenomen in het Barro. Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

#### **Relevantie voor het plan**

Voor onderhavig plan bevat het SVIR geen kaderstellende uitspraken.

### 4.1.2   Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder van duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 in het Bro opgenomen. Medio 2017 is de ladder op een beperkt aantal onderdelen inhoudelijk gewijzigd. Nog steeds dienen nieuwe stedelijke ontwikkelingen op basis van deze ladder te worden gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het plangebied ligt. Onderhavig plan bevat een nieuwe stedelijke ontwikkeling op een locatie waar al sprake is van dezelfde stedelijke functie (wonen).

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).

### **Jurisprudentie**

Volgens jurisprudentie is de ladder van toepassing op functieveranderingen en nieuwbouw van een 'zekere omvang'. De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 24 december 2014 een uitspraak gedaan in een zaak (nummer 201405237/1/R2) waarin acht woningen binnen het bestaand stedelijk gebied planologisch mogelijk werden gemaakt. De afdeling heeft in deze zaak geoordeeld dat het mogelijk maken van acht woningen een dermate kleinschalige ontwikkeling is, dat deze niet als een nieuwe stedelijke ontwikkeling kan worden beschouwd.

Over dit onderwerp is verschillende jurisprudentie voorhanden. In elk geval is het van belang om niet voor leegstand te bouwen en tegemoet te komen aan een bepaalde behoefte. Daarom wordt hierna wel kort ingegaan op de behoefte en de manier waarop het initiatief aansluit bij bestaand beleid (programma).

### **Gemeentelijk programma / kader**

Door de vergrijzing, onze ambities en andere ontwikkelingen is de woningbehoefte in zowel Zuid-Limburg als Maastricht veranderd. Die veranderende behoefte hebben zowel de Provincie Limburg als de gemeente Maastricht in kaart gebracht. En vertaald naar twee toekomstplannen over wonen: de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg en de Woonprogrammering Maastricht.

Er is nog een flinke vraag in Maastricht. Er is behoefte aan woningen in rustige buurten rond de stad, goedkope huurwoningen en zorgwoningen. Dat betekent dat vooral in de woonbuurten nabij de binnenstad ruimte blijft om extra woningen toe te voegen. Aan de andere kant heeft Maastricht ook een aantal plannen geschrapt. Dat was nodig om te voorkomen dat er overaanbod is en teveel van hetzelfde gebouwd wordt. Plannen die niet voorzien in de behoefte aan de rand van de stad zijn geschrapt of (worden) omgevormd. Waar mogelijk gaat de gemeente verdunning aan de rand van de stad stimuleren. Partijen die verdunnen in buurten aan de rand van stad krijgen de mogelijkheid om in ruil voor die verdunning sociale woningbouw in buurten nabij de binnenstad te realiseren. De gemeente moest / moet dus overaanbod schrappen én zorgen voor de woningen waar behoefte aan is. De gemeente voorkomt met deze woonprogrammering dat er een overaanbod van woningen ontstaat. Dat er minder ruimte is voor het toevoegen van woningen betekent wel dat ook de mogelijkheden voor splitsen van woningen wordt beperkt. Mede naar aanleiding hiervan zijn de Structuurvisie en de woonprogrammering Maastricht vastgesteld door de gemeenteraad van Maastricht op 27 september 2016.

De prestatie afspraken voor 2018 zijn gezamenlijk door de gemeente, de woningcorporaties en de huurdersbelangenverenigingen (HBV's) van de corporaties opgesteld in 'Wonen en wijken 2018'. Hierin worden nieuwe afspraken gemaakt over de inzet van de corporaties op de thema's wonen en zorg, betaalbaarheid, duurzaamheid en woonruimteverdeling. Deze afspraken zijn eind november 2017 door het college, de corporaties en HBV's ondertekend. Tegelijkertijd zijn ook de buurt- en wijkontwikkelingsplannen tegen het licht gehouden. Door de veranderende woningbehoefte en de nieuwe Woningwet kunnen niet alle voorgenomen plannen precies zo worden uitgevoerd als in de plannen is opgenomen. Daarom hebben de gemeente en de corporaties nieuwe afspraken gemaakt wat er nog wel gerealiseerd wordt en welke delen anders of niet meer gerealiseerd wordt. In de prestatieafspraken is ook opgenomen wat wordt voorzien aan sloop, renovatie, nieuwbouw en verkoop van woningen.

### **Relevantie voor het plan**

Servatius en Gemeente Maastricht hebben op 21 februari 2017 ontwikkelafspraken vastgelegd in een overeenkomst ("Package Deal") voor onder andere de wijk Limmel waar ook de herstructurering Askalonstraat – zijnde sloop 30 en nieuwbouw 38 woningen – onderdeel van uitmaakt.

## **4.2 Provinciaal beleid**

### **4.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL 2014)**

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.

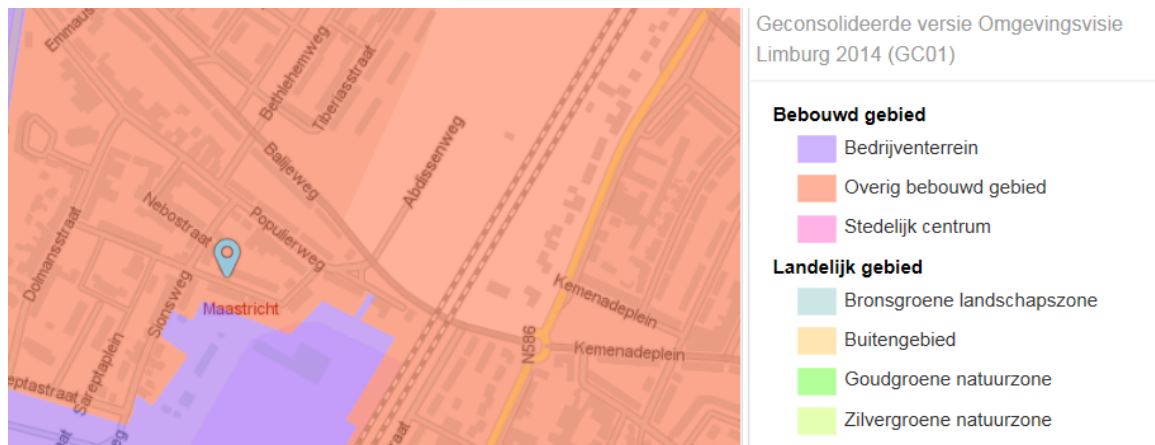
Belangrijke principes in het omgevingsbeleid van de provincie Limburg zijn de volgende:

1. 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 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.
2. 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.
3. 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:

1. Overig bebouwd gebied.
2. Regio Zuid-Limburg.
3. Bebouwd gebied.

In de afbeelding hierna is zichtbaar hoe het plangebied is aangeduid.



Afbeelding 7: Locatie binnen Geconsolideerde versie Omgevingsvisie Limburg 2014 (bron: [www.polviewer.nl](http://www.polviewer.nl))

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 euregionale 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 plangebied is niet gelegen nabij een strategische grondwatervoorraad.

#### **Relevantie voor het plan**

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 herstructurering en verbetering van bestaande bebouwing, past binnen het beleid van het POL2014.

### **4.2.2 Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg**

De Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (SVWZL) is een gezamenlijke, Zuid-Limburgse ruimtelijke visie op de woningmarkt, opgesteld door de 18 Zuid-Limburgse gemeenten Beek, Brunssum, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Maastricht, Meerssen, Nuth, Onderbanken, Schinnen, Simpelveld, Sittard-Geleen, Stein, Vaals, Valkenburg aan de Geul en Voerendaal, vanuit het besef dat ruimtelijke ontwikkelingen in één gemeente directe invloed hebben op andere gemeenten. Het doel van de structuurvisie is het creëren van een excellent woon- en leefklimaat in Zuid-Limburg door een goed functionerende woningmarkt met aantrekkelijke, elkaar aanvullende woonmilieus. Een excellent woon- en vestigingsklimaat is een belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkeling van Zuid-Limburg en benutting van de geografische posities van Zuid-Limburg in het hart van de Euregio Maas-Rijn.

In de structuurvisie worden drie woonsferen onderscheiden: stedelijk (Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen), suburbaan (delen van de stedelijke gebieden en grotere kernen) en landelijk (buitengebied en kleine kernen). Het plangebied maakt deel uit van het stedelijk gebied. Ten aanzien van het afstemmen van vraag en aanbod wordt geconstateerd, dat alleen voor de stedelijke woonsfeer de vraag groter is dan het aanbod. Dit heeft echter gevolgen voor de opgave elders in de gemeente.

Vanuit ruimtelijk oogpunt wordt aanbevolen om te kiezen voor 'gestructureerde concentratie'. Dat wil zeggen concentratie van ontwikkelingen binnen de centra en de centrumkernen. Hierdoor kan ook de voorzieningstructuur beter in stand worden gehouden, in combinatie met een gerichte strategie om ook voorzieningen en andere ontwikkelingen te concentreren in de grote kernen. Hier hebben ook kleinere kernen zonder eigen voorzieningen baat bij, aangezien er binnen een redelijke straal ruim voldoende voorzieningen overeind kunnen blijven. Uitbreidingslocaties zijn schadelijk voor steden en dorpen om diezelfde reden.

In de structuurvisie wordt geconcludeerd dat sprake is van een driedelige opgave voor gemeenten, namelijk het verdunnen van de bestaande voorraad waar sprake is van een overschot, het terugdringen van de (ongewenste) planvoorraad tot het niveau van de transformatieopgave en het toevoegen van woonproducten waar een tekort van is, passend binnen de uitgangspunten van de structuurvisie. Deze drie opgaven kunnen echter niet altijd één-op-één in de tijd gelijk lopen.

Om invulling te geven aan deze opgave hebben de 18 Zuid-Limburgse gemeenten en diverse beleidsafspraken gemaakt. Voor het plangebied is dat het zorgdragen voor een voldoende aanbod betaalbare huurwoningen. De gemeente Maastricht heeft een overeenkomst gesloten ("Package Deal") met een aantal woningbouwcorporaties om de opgave van woningbouwcorporaties vast te leggen. De herstructurering Askalonstraat – zijnde sloop 30 en nieuwbouw 38 woningen – maakt onderdeel uit van deze overeenkomst. Vanuit kwantitatief oogpunt passen de woningen kortom binnen de beleidskaders van de 'Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg'.

Naast de kwantitatieve opgave, kent de Zuid-Limburgse woningmarkt ook een kwalitatieve opgave. Er dient uitdrukkelijk te worden ingezet op het vernieuwen en kwalitatief verbeteren van de bestaande woningvoorraad. In

de structuurvisie is specifiek beleid opgenomen voor de huurvoorraad. In de periode 2006 – 2012 stonden veel sociale huurwoningen leeg en was een groot gedeelte van de sociale huurvoorraad verouderd. Daarom hebben woningcorporaties in grote delen van Zuid-Limburg de afgelopen jaren een grote inzet geleverd om de sociale huurvoorraad te herbeschouwen en kwalitatief te verbeteren. Dit heeft ertoe geleid dat de leegstand in de sociale huursector sterk is gereduceerd en dat de druk op de (sociale) huurmarkt toeneemt. Het plan geeft invulling aan de benoemde kwalitatieve behoefte middels de sloop van bestaande verouderde huurwoningen voor nieuwe, kwalitatief hoogwaardige huurwoningen.

#### **Relevantie voor het plan**

Op basis van het bovenstaande past de beoogde ontwikkeling binnen de beleidskaders van de 'Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg'.

## **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 van 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 uitstraling gelegen dichtbij België en Duitsland. 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 de 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.



#### **Relevantie voor het plan**

Het initiatief tot herstructurering van de Askalonstraat past in de thema's van de Structuurvisie Maastricht 2030.

### **4.3.2 Woonbeleid Maastricht**

Maastricht is een aantrekkelijke stad om in te wonen. Niet alleen voor de eigen bewoners; de historische binnenstad, het complete voorzieningenaanbod, de landschappelijke ligging en het internationale karakter hebben ook een grote aantrekkingskracht op (buitenlandse) studenten, kenniswerkers en arbeidsmigranten. Door de regionale demografische ontwikkeling zal de stad fysiek niet meer groeien. Het aantal huishoudens neemt de komende jaren nog wel iets toe, maar naar de toekomst toe moet rekening worden gehouden met stabilisatie of (afhankelijk van sociaal-maatschappelijke en ruimtelijk-economische ontwikkelingen) zelfs enige afname.

Vanaf 2010 heeft de gemeente de plancapaciteit voor de nieuwbouw van woningen binnen de stad teruggebracht van 12.000 naar 3.500 woningen. Tot en met het jaar 2020 is er nog behoefte aan de bouw van 500 tot 1.000 woningen. Deze woningen, moeten gezien de behoefte in hoofdzaak worden gebouwd op rustige plekken in of in de directe nabijheid van de binnenstad. Na 2020 is de behoefte aan het toevoegen van woningen onzeker, maar het is belangrijk dat er plancapaciteit beschikbaar blijft die snel kan worden ingezet als de markt daarom vraagt. Ondanks de beperkte bouwopgave wil Maastricht zich blijven vernieuwen om vitaliteit te behouden. Zo kan de stad ook voor de toekomstige generaties een aantrekkelijke woonstad zijn en mensen voor kortere of langere tijd aan zich binden.

Ook zijn in dit kader de voorgenomen aanpassingen in de buurtontwikkelingsplannen in de verschillende buurten gepresenteerd. Zo is ook een presentatie gegeven in Limmel, waar ook de ontwikkeling van de Askalonstraat is toegelicht.

#### **Relevantie voor het plan**

Het initiatief tot nieuwbouw aan de Askalonstraat past binnen het woonbeleid van de gemeente Maastricht.

### **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.

#### **Relevantie voor het plan**

In paragraaf 5.11 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 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 (voormalige) 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 hoofdoel van het locatiebeleid kan worden samengevat als het waarborgen van de gezondheid van personen, waarbij naast de wetgeving ook gekeken wordt naar de effecten van luchtkwaliteit op extra gevoelige groepen. Hiermee schept het nu voorliggende locatiebeleid luchtkwaliteit, naast de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit en het Besluit gevoelige bestemmingen, een kader om in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging te maken op basis van de aanwezige luchtkwaliteit in 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).

##### **Relevantie voor het plan**

Meer specifieke aspecten inzake luchtkwaliteit voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn opgenomen in paragraaf 5.10 ('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.

#### **Relevantie voor het plan**

Meer specifieke aspecten inzake externe veiligheid voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn opgenomen in paragraaf 5.8 ('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.

#### **Relevantie voor het plan**

Hoe hiermee is omgegaan in dit plan is beschreven in paragraaf 5.2.1 (Akoestiek') van deze toelichting.

### **4.3.7 Nota Bodembeheer (2012)**

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

De uitvoering van het bodembeleid krijgt vorm via verschillende regelingen die hun basis vinden in vier verschillende wettelijke kaders: de Wet bodembescherming, de Wet milieubeheer, de Woningwet en de Wet Ruimtelijke Ordening. Binnen dit vier sporenbeleid staat voorop dat het resultaat van de beoordeling van de bodemkwaliteit niet afhankelijk mag zijn van het wettelijk kader dat aanleiding is om de bodemkwaliteit te beoordelen. Het maakt immers niet uit of de gewenste kwaliteit bereikt wordt via een bodemsanering (omdat de interventiewaarde wordt overschreden), via het aanvoeren van grond (omdat het terrein te laag ligt), via een bestemmingsplanherziening (omdat de bestemming gewijzigd wordt van bedrijvigheid naar wonen) of bij het verlenen van een bouwvergunning. De gewenste kwaliteit (uitgewerkt in dit Bodembeheerplan) moet in alle situaties worden bereikt.

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

#### **Relevantie voor het plan**

Voor het aspect bodem in dit bestemmingsplan wordt verwezen naar paragraaf 5.7 ('Bodem') van deze toelichting.

#### 4.3.8 Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer (2014)

In 2014 heeft het College van B&W het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer (Ggb) vastgesteld. Aanleiding tot dit gebiedsplan is de aanwezigheid van meerdere omvangrijke grondwaterverontreinigingen binnen de gemeente Maastricht waarvoor de gemeente organisatorisch, juridisch en financieel verantwoordelijkheid heeft. Daarnaast spelen diverse maatschappelijke ontwikkelingen (zoals bodemenergiesystemen en bouwputbemalingen) waardoor het treffen van maatregelen om verspreiding van deze verontreinigingen te voorkomen, noodzakelijk is. Omdat het technisch en financieel onmogelijk is elk geval van verontreiniging separaat te laten onderzoeken (het grondwater beweegt in de gemeente van het hoog terras aan de oostzijde naar het laagterras richting de Maas die het water afvoert, waardoor iedere ingreep van invloed kan zijn op het totale systeem) is gebiedsgericht waterbeheer een oplossing voor gebieden waar meerdere belangen spelen.

In het Ggb zijn doelstellingen voor de korte termijn (eind 2015), de middellange termijn en de lange termijn (meerdere decennia) opgenomen. Op de korte termijn worden locaties met risico's voor de gezondheid aangepakt. Daarnaast dient te worden gezorgd dat onacceptabele verspreiding wordt voorkomen en dat ruimtelijke ontwikkelingen worden gefaciliteerd. Op de middellange termijn is grondwaterkwaliteitsverbetering ten doel gesteld. De ingreep die hierbij het meest effectief worden geacht is de aanpak van bronlocaties. De doelstelling voor de lange termijn is bereikt als monitoring, gebruiksbepalingen en sturing op functiecombinaties niet meer noodzakelijk zijn dan wel geen toegevoegde waarde meer hebben.



# Hoofdstuk 5 Milieuplanologische aspecten

## 5.1 Milieueffectrapportage

Op 1 juli 2010 is de Wet Modernisering m.e.r. in werking getreden. Deze wet wijzigt de Wet milieubeheer daar waar het gaat om de procedures en de wettelijke bepalingen aangaande het (al dan niet verplicht) opstellen van een milieueffectrapport (MER) en heeft tot doel de regelgeving te vereenvoudigen. Samenhangend hiermee is op 1 april 2011 het besluit tot wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden.

De belangrijkste wijzigingen betreffen het aanpassen van de richtlijnen m.b.t. de activiteiten waarvoor een m.e.r.-beoordeling of een m.e.r. moet worden opgesteld. De plandrempels zijn gewijzigd, maar het karakter ervan is eveneens gewijzigd. De beoordelingsdrempels uit het oude Besluit m.e.r. (onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit) zijn vanaf 1 april indicatief. Het bevoegd gezag zal zich er voortaan van moeten vergewissen of de activiteiten in dit onderdeel ook beneden de drempel geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben.

Het komt erop neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden: Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

In bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' zijn de selectiecriteria beschreven die bepalen of er mogelijk sprake is van aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu. Hierbij moet worden gedacht aan de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en natuurlijk de mate van verontreiniging of hinder. Ten tweede is de locatie van de projecten natuurlijk van belang. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen of een project in de nabijheid van een gevoelig gebied is gelegen. Voorbeelden van gebieden die extra aandacht vragen zijn wetlands, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurgebieden en bij wet beschermde gebieden.

Bij de samenhangende beoordeling van bovenstaande kenmerken van een project en de potentiële aanzienlijke milieugevolgen dient het volgende te allen tijde te worden meegewogen:

- Het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking).
- Het grensoverschrijdende karakter van het effect.
- De waarschijnlijkheid van het effect.
- De duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Op lijst D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn stedelijke ontwikkelingsprojecten opgenomen (D11.2). Wanneer deze een omvang hebben van 100 hectare of meer of meer dan 200.000 m<sup>2</sup> bvo is een project m.e.r.-beoordelingsplichtig.

### Conclusie

De nieuwe planologische regeling biedt niet zodanig veel ruimte dat de drempelwaarden van 100 ha overschreden worden. Alleen bij dergelijke groottes is er op basis van het Besluit m.e.r. mogelijk sprake van significante effecten. Het plangebied is veel kleiner dan 100 hectare. In de directe omgeving zijn evenmin Natura2000 gebieden gelegen die door een toename van verkeer en stikstofdepositie significant negatief kunnen worden beïnvloed. Dit volgt ook uit de berekeningen die in dit kader zijn uitgevoerd. Zie bijlage 10. Een m.e.r.(beoordelings)procedure is niet aan de orde.

## 5.2 Akoestiek

### 5.2.1 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.

De planlocatie is gelegen binnen de wettelijk vastgestelde zone van de Rijksweg A2 en het doorgaande spoor Maastricht-Sittard/Heerlen. De geluidbelasting is getoetst aan het stelsel van voorkeurswaarden en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de relevante 30 km/uur-wegen in de directe nabijheid van het plan meegenomen.

Vanwege de Rijksweg A2 wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wgh niet overschreden. De Wgh legt verder geen belemmeringen op ten aanzien van de Rijksweg A2 voor de realisatie van de woningen.

Vanwege de zoneplichtige spoorlijn Maastricht-Sittard/Heerlen wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB uit de Wgh wordt echter voldaan. Maatregelen om de geluidbelastingen terug te brengen tot waarden die lager zijn dan de voorkeursgrenswaarde zijn onderzocht en stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke dan wel financiële aard. Omdat de geluidsbelasting binnen de maximale ontheffingswaarde valt, wordt een ontheffing hogere grenswaarde aangevraagd bij de gemeente Maastricht.

Wanneer een hogere grenswaarde wordt aangevraagd, dient te worden voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk beleid. De volgende voorwaarden zijn van toepassing:

- in het gemeentelijk geluidbeleid zijn zogenoemde ontheffingscriteria opgenomen. In voorliggende situatie is sprake van 'nog niet geprojecteerde woningen binnen de bebouwde kom die ter plaatse gesitueerd zijn als vervanging van bestaande bebouwing'. Dit ontheffingscriterium is hier van toepassing;
- er wordt voldaan aan het gebiedsgericht geluidniveau;
- elke woning beschikt over tenminste één geluidluwe zijde;
- bij de indeling van de woningen dient rekening te worden gehouden dat de verblijfsruimten niet aan de hoogst geluidbelaste zijde zijn gelegen;
- er wordt niet zonder meer voldaan aan het criterium voor de minimale toename van het aantal gehinderden. In overleg met de gemeente Maastricht dient afgewogen te worden of deze toename alsnog acceptabel wordt geacht.

Ten aanzien van het aspect verkeerslawaai is cumulatie in de zin van de Wet geluidhinder niet van toepassing.

Als gevolg van het wegverkeerslawaai (30 km/h-wegen) bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting hoogstens 44 dB (exclusief aftrek art. 110g Wgh) ter plaatse van de nieuwe woningen (vervangende nieuwbouw aan de Askalonstraat). De voorkeursgrenswaarde uit de Wgh wordt hiermee niet overschreden.

Middels een aanvullend onderzoek naar de geluidwering van de gevel dient in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen te worden aangetoond dat de gevelgeluidwering (GA,k) voldoet aan de eisen uit het Bouwbesluit. Na het verlenen van een hogere waarde voor de woningen vormt het aspect geluid vanwege omliggende (spoor)wegen geen belemmering voor de realisatie van het plan.

## 5.3 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van de planvorming is een inventarisatie uitgevoerd van eventuele milieuhygiënische beperkingen ten behoeve van de herontwikkeling van de locatie aan de Asksalonstraat, in de wijk Limmel.

Binnen het plan worden geen nieuwe milieubelastende functies (bedrijven) gerealiseerd. Wel worden milieugevoelige functies (woningen) herontwikkeld. In het kader van het onderzoek naar de inpassingsmogelijkheden van de herontwikkeling zijn de milieurechten ten gevolge van activiteiten in de directe omgeving geïnventariseerd.

Uit het zonebewakingsmodel van de RUD blijkt dat de geluidbelasting op het plan ten hoogste 61 dB(A) (niet afgerond 61,4 dB(A)) bedraagt (zie rapport P17.057.03-03, d.d. 16 juni 2017). Hierbij dient te worden opgemerkt dat de geluidbelasting op de zone nog niet volledig is opgevuld en slechts 48,0 dB(A) bedraagt. Indien de zone volledig wordt opgevuld (tot 50,5 dB(A)) is dus, om de aanwezige bedrijven niet te belemmeren, een hogere waarde nodig van 64 dB(A). De gemeente dient hiervoor een hogere waarde te verlenen. Aanvullend onderzoek in dit kader is niet noodzakelijk. De aanvraag voor een hogere grenswaarde wordt gecombineerd met de aan te vragen hogere grenswaarde voor het aspect geluid vanwege het spoor paragraaf 5.2).

## 5.4 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 met 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 tweede 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 m<sup>2</sup>. Dit is hier net het geval. Archeologisch onderzoek wordt t.z.t. uitgevoerd, aan de hand van het stedenbouwkundige plan, zodat dit meer gericht kan worden uitgevoerd. Vooralnog is de dubbelbestemming die de eventuele archeologische waarden ter plaatse beschermt, conform geldende bestemmingsplan, overgenomen.

## 5.5 Geur

Geurhinder door bedrijven in de omgeving van het plangebied dient te worden beschouwd. Op basis van de Wet geurhinder en veehouderij gelden er aanvullende regels voor geurige objecten in de omgeving van veehouderijen. In de omgeving van het plangebied zijn geen veehouderijen gelegen. Geurhinder 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. De bodem dient geschikt te zijn voor de voorgenomen ontwikkeling.

In de huidige situatie hebben de gronden binnen het plangebied reeds een woonbestemming. Vanuit dit gegeven wordt er vanuit gegaan dat de ter plaatse aanwezige bodem kwalitatief van voldoende kwaliteit is voor de realisatie van vervangende nieuwbouwwoningen.

In dit hoofdstuk zijn de conclusies van het verkennend bodemonderzoek dat naar de kwaliteit van de bodem is uitgevoerd, beschreven. Het totale verkennend bodemonderzoek is bijgevoegd als bijlage 4 bij deze toelichting.

Aanleiding voor het uitvoeren van het onderzoek vormt de beoogde sloop van de woningen en de voorgenomen nieuwbouw op de locatie. Bij het ondergronds slopen van de funderingen van de woningen zal ook grondverzet plaatsvinden. Primair doel van het onderzoek is dan ook het bepalen van de milieuhygiënische bodemkwaliteit van de vrijkomende grond en de algehele locatie zodat getoetst kan worden of deze geschikt is voor het beoogde toekomstige gebruik (woningbouw/parkeren). Daarnaast zijn per onderzoek de volgende specifieke doelen gesteld:

Het doel van het verkennend bodemonderzoek is met een relatief geringe onderzoeksinspanning aan te tonen dat op de locatie redelijkerwijs gesproken geen verontreinigende stoffen aanwezig zijn in de grond in gehalten boven de achtergrondwaarden, c.q. te bevestigen dat (bepaalde delen van) de locatie verontreinigd zijn met de te verwachten stoffen.

Het bodemonderzoek is in principe niet gericht op het vaststellen van de mogelijkheden voor hergebruik van grond.



Op hergebruik van grond is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. Voor bodemonderzoek dat in het kader van grondverzet wordt uitgevoerd, gelden andere onderzoeksprotocollen. Wel zijn de onderzoeksresultaten indicatief getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit. Het doel daarvan is om een indicatie te krijgen over de mogelijkheden om eventueel vrijkomende grond te hergebruiken.

Als onderdeel van het bodemonderzoek is een verkennend asbestonderzoek uitgevoerd. Het doel van het verkennend asbestonderzoek is om met een relatief geringe onderzoeksinspanning na te gaan of de verdenking van verontreiniging van de bodem met asbest terecht is

De conclusies zijn als volgt:

- De bovengrond (0.0 – 0.5 m-mv.) ter plaatse van de onderzoekslocatie is licht verontreinigd met diverse zware metalen en PCB's. In de ondergrond (vanaf 0.5 m-mv.) zijn licht verhoogde gehalten kobalt, nikkel en zink aangetoond. Op basis van een indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit kan zowel de boven- als de ondergrond als klasse industrie grond bestempeld worden.
- Ter plaatse van de garage behorende bij de woning Sionsweg 37, waarin hobbymatig aan auto's is gesleuteld, is geen verhoogd gehalte aan minerale olie aangetroffen.
- Er zijn geen verhoogde gehalten aan asbest aangetroffen.
- In het grondwater zijn slechts zeer licht verhoogde gehalten aan xylenen en 1,1,1-trichloorethaan aangetroffen.

Naar aanleiding van dit verkennende onderzoek is het bodemonderzoek aangevuld omdat het uitgevoerde onderzoek met betrekking tot asbest niet volledig voldeed aan de norm (NEN5707). De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 5. Aanvullend zijn zes proefgaten gegraven / boringen uitgevoerd. Van steeds twee proefgaten/boringen is van het materiaal van de bovenlaag (0-0,5 m-mv) een mengmonster samengesteld en op asbest geanalyseerd. In alle drie de mengmonsters is analytisch geen asbest aangetoond. Daarnaast is in het veld zintuiglijk ook geen asbest aangetroffen.

De milieuhygiënische bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het huidige en toekomstige gebruik van het terrein, de geplande sloop en nieuwbouw.

## 5.7 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. Zie bijlage 6 van deze toelichting.

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 trits: "vasthouden, bergen afvoeren".

### Waterbeheerplan Waterschap Limburg 2016 - 2021

De gemeente Maastricht valt in de zin van de wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Het Waterschap is de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder en de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen. Het waterbeheerplan 2016 - 2021 is, vooruitlopend op de fusie in 2017 tot Waterschap Limburg, een gezamenlijk plan van beide waterschappen. Met dit Waterbeheerplan zetten de waterschappen de koers uit voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en geven zij aan hoe zij invulling willen geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende schoon water. In het plan is vastgelegd hoe men het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Ook staat hierin welke bijdrage de waterschappen leveren aan de Europese Kaderrichtlijn Water. Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

### Legger en Keur Waterschap Limburg

Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving (en de bijbehorende legger als kaart). Om zijn taak uit te kunnen oefenen, maakt het waterschap gebruik van deze Keur. De Keur is een door het waterschapsbestuur vastgestelde verordening waar gedoogplichten, geboden en verboden in staan. Deze regels gelden voor toestanden en handelingen op en vlakbij waterkeringen, watergangen en kunstwerken zoals duikers. De Keur bevat de ligging en maatvoering van waterstaatkundige werken en waterpartijen, alsmede de onderhoud- en beschermingszones. Het waterschap levert deze gegevens aan de gemeente, teneinde de hoofdwatgangen en waterkeringen, inclusief de onderhoud- en beschermingszone in het bestemmingsplan te regelen. Binnen het plangebied zijn geen hoofdwatgangen- en waterkeringen aanwezig.

### Plangebied

Bij het afkoppelen van regenwater moet een berging voor 35 millimeter gemaakt worden die leegloopt binnen 24

uur. Bij een (geschatte) verhardingsoppervlak van ca. 2.100 m<sup>2</sup> moet circa (2.100 \* 0,035 ~) = 74 m<sup>3</sup> geborgen worden. Een bergingsvoorziening moet in een dergelijk geval een grotere inhoud krijgen omdat ook een waking gewenst wordt. De waking is het verschil tussen de maximale waterhoogte in de bergingsvoorziening en het maaiveld. Volgens het beleid van het waterschap mag een T100 situatie (in totaal 45 millimeter) niet leiden tot wateroverlast. Het is dan ook aan te raden om een waterbergingsvoorziening te dimensioneren op deze T100. De bergingsvoorziening moet dan een inhoud krijgen van circa 95 m<sup>3</sup>. In een dergelijke situatie wordt geadviseerd geen rekening te houden met een waking.

Het bergend volume kan dan dus tot aan maaiveldniveau gerekend worden. Dit volume bevat dan impliciet de bergingshoeveelheid voor de T25 inclusief waking.

De initiatiefnemer gaat uit van de aanleg van een ondergrondse bergingsvoorziening. Regenwater kan dan bijvoorbeeld geborgen worden in een pakket bestaande uit lavagesteente. Een dergelijk pakket kan onder de fundering van de parkeerplaats aangelegd worden. Het lavapakket kan vanaf onderkant fundering van de parkeerplaats/verharding tot aan de GHG aangelegd worden. Voor het rekenvoorbeeld wordt er vanuit gegaan dat onderzijde fundering van de parkeerplaats zich 0,5 meter onder maaiveld bevindt. Dit betekent dat circa 1,2 meter diepte beschikbaar is (tot aan GHG) voor het lavapakket. Door het lavapakket een dergelijke diepte te geven wordt het wandoppervlak van de ondergrondse bergingsvoorziening gemaximaliseerd. Aangezien het wandoppervlak van de voorziening het belangrijkste is wat betreft infiltratie van regenwater (de bodem slibt namelijk snel dicht) is dit dus het meest voordelig. Een dergelijk pakket heeft een effectief bergend volume van 48%. Gekeken naar de bergingsopgave (74 m<sup>3</sup>) zal dan een lavapakket aangelegd moeten worden met een volume van 155 m<sup>3</sup> om voldoende waterbergingsmogelijkheid te maken. Een dergelijk volume moet dan over een oppervlakte van (155 / 1,2 ~) 130 m<sup>2</sup> aangelegd worden. Hiervoor is voldoende ruimte aanwezig ter hoogte van de parkeervoorzieningen binnen het plangebied. Deze voorziening krijgt een gedegen overstort naar het gemeentelijk riool.

## 5.8 Externe veiligheid

### 5.8.1 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 onbeschermde 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.

### 5.8.2 Quickscan Externe veiligheid

De her te bouwen woningen betreffen een kwetsbare functie. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zijn in beeld gebracht door het uitvoeren van een onderzoek. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 7 bij deze toelichting. Onderstaand zijn alleen de conclusies overgenomen.

#### Transport over water

Het plangebied is niet gelegen binnen een PR 10-6-risicocontour of een afstand van 200 meter van een waterweg waarover structureel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Gelet op de ruimtelijke scheiding van meer dan 200 meter, is het plaatsgebonden risico geen aandachtspunt voor de planvorming. Tevens is het niet noodzakelijk om de invloed van de planvorming op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

Het plangebied is wel gelegen binnen het invloedsgebied van de Maas. Als gevolg van de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de Maas geldt een beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico. Op basis van de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht kan worden volstaan met de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

#### Transport over de weg

Het plangebied is niet gelegen binnen een PR 10-6-risicocontour, een plasbrandaandachtsgebied of een afstand van 200 meter van de nabijgelegen wegen waarover structureel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Gelet op de ruimtelijke scheiding van meer dan 200 meter, is het plaatsgebonden risico geen aandachtspunt voor de planvorming. Tevens is het niet noodzakelijk om de invloed van de planvorming op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de A2 en enkele gemeentelijke wegen. Als gevolg van de risico's van gevaarlijke stoffen over de A2 en de gemeentelijke wegen geldt een beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico. Op basis van de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht kan worden volstaan met de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

#### Transport over spoor

Het plangebied is niet gelegen binnen een PR 10-6-risicocontour of een plasbrandaandachtsgebied van een spoorlijn. Het plangebied bevindt zich binnen een afstand van 200 meter van de spoorlijn tussen Maastricht en Sittard. Aangezien de oriëntatiewaarde van deze spoorlijn niet wordt overschreden en maximaal sprake is van een geringe toename van het aantal personen binnen het plangebied, hoeft de hoogte van het groepsrisico niet kwantitatief inzichtelijk te worden gemaakt.

Conform de beleidsvisie van de gemeente zou sprake zijn van een verantwoordingsniveau 1. Gelet op het feit dat binnen het plangebied sprake is van vervangende nieuwbouw en er maximaal een geringe toename is van nieuwe kwetsbare objecten binnen het plan, wordt uitgegaan van de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

#### Buisleidingen

Op een afstand van 130 meter bevindt zich een aardgastransportleiding met een invloedsgebied (1% letaliteitsgrens) van 100 meter. Derhalve wordt gesteld dat het plangebied niet binnen het invloedsgebied ligt en de risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geen aandachtspunt voor de beoogde ontwikkeling vormen.

#### Inrichtingen

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen inrichtingen aanwezig waarvan de wettelijke veiligheidsafstanden ten aanzien van externe veiligheidsrisico's het plangebied beïnvloed.

#### Aanbeveling

Uit bovenstaande blijkt dat sprake is van een beperkte verantwoordingsplicht van het groepsrisico als gevolg van de risico's met transporten met gevaarlijke stoffen over water, weg, spoor en buisleidingen. Derhalve is aanvullend een verantwoording groepsrisico uitgevoerd.

### 5.8.3 Verantwoording groepsrisico

Uit bovenstaande blijkt dat sprake is van een beperkte verantwoordingsplicht van het groepsrisico als gevolg van de risico's met transporten met gevaarlijke stoffen over water, weg, spoor en buisleidingen. Voor de invulling van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt verwezen naar de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Maastricht. Deze beperkte verantwoording van het groepsrisico is eveneens opgenomen in de bijlage van deze toelichting als bijlage 8. Onderstaand zijn alleen de conclusies overgenomen.

De geprojecteerde ontwikkeling bevindt zich op grote afstand van de risicobronnen. Op deze afstand is het toxisch scenario maatgevend. Gelet op de afstand tussen het plangebied en het spoor geldt dat de effecten van een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) op het spoor wel kunnen reiken tot aan het plangebied. Gelet echter op het feit dat binnen het plangebied sprake is van vervangende nieuwbouw en er maximaal in geringe mate nieuwe kwetsbare objecten worden gerealiseerd, wordt voor de verantwoording van de risico's als gevolg van het spoor aangesloten bij de standaardverantwoording.

#### Ontwikkeling groepsrisico

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

Zoals aangegeven is binnen het plangebied sprake van sloop en vervangende nieuwbouw waarbij maximaal sprake zal zijn van een geringe toename van het aantal personen. De planvorming zal daardoor geen zichtbare invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. Uit de Beleidsvisie blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico voor de spoorlijn niet wordt overschreden. Op basis van artikel 8 van het Bevt is de hoogte van het groepsrisico niet kwantitatief inzichtelijk gemaakt.

#### Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico

Hoewel het spoor op kortere afstand ligt van het plangebied zijn hier, gelet op het feit dat sprake is van vervangende nieuwbouw met maximaal een geringe toename van het aantal personen waardoor geen zichtbare invloed op de hoogte van het groepsrisico waarneembaar is, mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico niet relevant.

#### De bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Voor het voorkomen van een warme BLEVE ter plaatse van het spoor dient een aangestraalde tankwagon tijdig te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust. Hiervoor dient voldoende bluswater nabij de risicobron aanwezig te zijn. De voorgenomen planontwikkeling heeft geen invloed op de aanwezigheid van voldoende bluswater ter plaatse van de risicobron.

#### Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten.

Blootstelling aan een toxisch gas is het bepalende scenario voor de risicobronnen water en weg. In geval van een 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 het toxisch gas. Belangrijk is wel dat de luchtbehandelingsinstallaties met één druk op de knop uit te schakelen zijn.

Binnen het invloedsgebied van een BLEVE-scenario (spoor) is vluchten het uitgangspunt waarbij gerealiseerd dient te worden dat indien daadwerkelijk een BLEVE dreigt, de vluchttijd bijzonder kort is. De mogelijkheden om op eigen kracht te kunnen vluchten nemen toe door (nood)uitgangen en vluchtroutes zoveel mogelijk loodrecht van de spoorlijn af te richten. Op die manier worden vluchtende personen afgeschermd door de bebouwing zelf.

Daarnaast dient in 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.

#### Conclusie

Deze verantwoording dient gelezen te worden in combinatie met de beleidsvisie externe veiligheid Maastricht en de daarin gemaakte keuzes. Op basis van artikel 9 van het Bevt dienen bovengenoemde punten ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor advies aan de Veiligheidsregio te worden voorgelegd.

## 5.9 Flora en fauna

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een natuuronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 9 bij deze toelichting. Hierna zijn kort de conclusies en aanbevelingen opgenomen.

#### Korte termijn effecten

Tijdelijke en indien mogelijk reeds permanente verblijfplaatsen en daarbij behorend functioneel leefgebied dient ruim voorafgaand aan de ingreep gerealiseerd te zijn. De minimale veilige periode is één actief vliegseizoen (vleermuizen) of één broedseizoen (huismus) voorafgaand aan de ingreep maar hoe eerder hoe meer kans op effectieve mitigatie en daarmee bespoediging van procedures en planning.

#### Plaatsing alternatieve verblijfplaatsen gereed

- Vleermuizen gereed voor 1 april

- Huismus gereed 3 maanden voorafgaand aan sloop

Als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden gaan verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis verloren. Dit verlies wordt gemitigeerd door het realiseren van tijdelijke voorzieningen binnen het plangebied en in bebouwing binnen 200 meter van het plangebied. Er is dus geen sprake van tijdelijk verlies van verblijfplaatsen en nestlocaties. Tevens wordt voorkomen dat individuen worden gedood en/of verwond.

Als gevolg van de werkzaamheden en het verwijderen van de bestaande verblijfplaatsen, blijft de overtreding artikel 11 'verstoring van verblijfplaatsen' wel aan de orde.

#### Lange termijn effecten

In de te renoveren bebouwing worden nieuwe verblijfplaatsen gecreëerd. De gunstige staat van instandhouding van de soorten wordt hiermee gegarandeerd, er is daarmee geen sprake van effecten op de lange termijn.

#### Verbodsbepalingen

Door de voorgenomen werkzaamheden wordt, na mitigatie, de volgende verbodsbepaling nog overtreden:

Artikel 11: voor zover van toepassing op het verstoren van vaste rust- en verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis en huismus. Beschadiging en vernietiging wordt geheel voorkomen door het tijdig realiseren van vervangende vaste- rust en verblijfplaatsen.

Naar aanleiding van het onderzoek is een generieke ontheffingsaanvraag ingediend. Echter is het beleid waar het natuuronderzoek onder viel volledig herzien door het invoeren van de Wet natuurbescherming op 1 januari 2017. Door aanvullingen, na het invoeren van de Wet natuurbescherming, op de aanvraag is de vergunning uiteindelijk verleend. Door het verlenen van de vergunning voor de periode van april 2018 tot en met augustus 2027 is verdere aanpassing van het eerder uitgevoerde natuuronderzoek niet relevant.

#### Ontheffing

Er is een generieke ontheffingsaanvraag ingediend door de initiatiefnemer. De aanvraag betreft een aanvraag om generieke ontheffing ten behoeve van onderhoud, renovatie, verduurzaming en sloop van het woningbestand in bezit van Servatius in de gemeenten Maastricht en Eijsden-Margraten. De werkzaamheden worden gedurende 10 jaren uitgevoerd waarbij de (exacte) planning nog niet bekend is, reden waarom de aanvraag om ontheffing generiek en gebiedsgericht is benaderd. De werkzaamheden zullen plaatsvinden in het leefgebied van huismus (*Passer domesticus*), gierzwaluw (*Apus apus*), huiszwaluw (*Delichon urbicum*), laatvlieger (*Eptesicus serotinus*), gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*) en gewone grootoorvleermuis (*Plecotus austriacus*).

#### Stikstofdepositie

Doel van het onderzoek (zie ook bijlage 10 bij deze toelichting) is toetsing van (negatieve) effecten op Natura 2000-gebieden, als gevolg van de activiteiten die het bestemmingsplan maximaal mogelijk maakt, aan de Wet natuurbescherming.

Voor de bepaling van de invloed op de stikstofgevoelige habitattypen is onderscheid gemaakt in de aanleg- en de gebruiksfase.

Indien in de aanlegfase ten hoogste circa 73 kg/j NO<sub>x</sub> wordt geëmitteerd, zal de stikstofdepositie niet meer dan 0,00 mol/ha/j bedragen.

Uit de berekeningen blijkt voorts dat vanwege het plan (gebruiksfase) ter plaatse van het nabij gelegen Nederlandse Natura 2000-gebieden geen stikstofdepositiebijdrage wordt berekend die hoger is 0,00 mol/ha/jr.

Het voorgaande betekent dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten waardoor het uitvoeren van een passende beoordeling niet aan de orde is en het aspect stikstofdepositie geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

Het bevoegd gezag heeft deze ontheffing in juli 2018 verleend. Zie ook bijlage 11 bij deze toelichting. Het aspect natuur staat de planvorming niet in de weg.

## 5.10 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 (NO<sub>2</sub>), stikstofoxiden, lood, koolmonoxide, benzeen en zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>).

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:

- Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.
- De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbeterd of blijft ten minste gelijk.
- Het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht.
- 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.

Het locatiebeleid luchtkwaliteit is erop gericht om nieuwe functies, op een juiste locatie te realiseren. Juiste locaties zijn locaties met de minste luchtvervuiling, waarbij 'gevoelige' en 'extra gevoelige' groepen worden ontlast. De nieuw / herbouw van woningen is 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 (her) bouw van nieuwe woningen aan de Askalonstraat.

## 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 vervangende nieuwe van de woningen 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 3.2).

### Parkeren

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte binnen het plangebied is gebruik gemaakt van de Parkeernormen van de gemeente Maastricht, d.d. juli 2017 (actualisatie parkeernormen woningen). In de 'Nota parkeren Maastricht' wordt onderscheid gemaakt in verschillende zones, met daaraan gekoppeld verschillende parkeernormen. Het plangebied van dit bestemmingsplan valt binnen zone C.

Voor het initiatief zijn de volgende parkeernormen relevant:

- Per woning met een gebruiksoppervlak gelijk aan of kleiner dan 60 m<sup>2</sup>: 0,7 parkeerplaats.
- Per woning met een gebruiksoppervlak van 60 tot en met 110 m<sup>2</sup>: 1,7 parkeerplaats.

Het initiatief betreft de realisatie van 38 woningen. Dit leidt tot de volgende parkeerbehoefte:

- 30 woningen met een gebruiksoppervlak gelijk aan of kleiner dan 60 m<sup>2</sup>:  $30 \times 0,7 = 21$
- 8 woningen met een gebruiksoppervlakte van 60 - 110 m<sup>2</sup>:  $8 \times 1,7 = 13,6$

In totaal bedraagt de parkeerbehoefte hiermee:  $13,6 + 21 = 34,6$  parkeerplaatsen.

Het plan voorziet in twee locaties waar geparkeerd kan worden. In totaal voorzien deze twee locaties in 35 parkeerplaatsen, zodat voldaan wordt aan de gemeentelijke parkeernorm.

Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid indien voldaan wordt aan het parkeer(normen)beleid van het college van burgemeester en wethouders, getiteld 'Parkeernormen Maastricht 2017', zoals laatstelijk gewijzigd d.d. 11 juli 2017, met inbegrip van de daarin opgenomen afwijkingmogelijkheden. Indien het parkeer(normen)beleid gedurende de planperiode wordt gewijzigd, is sprake van voldoende parkeergelegenheid wanneer aan dit gewijzigde beleid wordt voldaan.

### Verkeer

Aan de hand van de door de gemeente aangeleverde verkeersgegevens is akoestisch onderzoek uitgevoerd met als belangrijkste conclusie dat voor wat betreft autoverkeer er geen gevolgen zijn voor de beoogde ontwikkeling en de directe omgeving. Voor een uitgebreide samenvatting en de uitkomsten van het akoestisch onderzoek wordt

verwezen naar paragraaf 5.2 van voorliggende toelichting.

# Hoofdstuk 6 Het bestemmingsplan

## 6.1 Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven 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 voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVBP 2012, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het nieuwe Bro als verplichte opbouw is opgenomen. Deze landelijke standaard is verwerkt in het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Daarnaast is aangesloten op de bepalingen in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de in deze wet gebezigde terminologie (afwijkingsregels, omgevingsvergunningen).

Het bestemmingsplan 'Askalonstraat' bestaat formeel uit een verbeelding en regels. Deze gaan vergezeld van een toelichting waarin het plan en de daaraan ten grondslag liggende beleidsmatige afwegingen zijn verwoord. De indeling van de regels is hierna beknopt aangegeven.

## 6.2 Opzet van de regels

### 6.2.1 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 regels wordt gemeten. In beide artikelen is, conform de SVBP2012, een aantal standaardbegrippen en een aantal standaard meetwijzen opgenomen.

### 6.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde functies. Per regel 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 ontheffing of wijziging) toegestaan. Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) en wordt gebouwd binnen het eventueel aangegeven bouwvlak, kan hiervoor in de regel zonder meer een omgevingsvergunning worden verleend. In het navolgende wordt kort uiteengezet welke bestemmingen zijn opgenomen en worden specifieke elementen daarin toegelicht.

#### Artikel 3: enkelbestemming Verkeer

De bestemming Verkeer komt op het deel van het plangebied wat in het vigerende bestemmingsplan nog is bestemd als Wonen. De bestemming is bedoeld voor verkeersvoorzieningen (waaronder parkeren), maar laat ook de geplande groenvoorzieningen toe.

#### Artikel 4: enkelbestemming Wonen

Deze bestemming rust op het grootste deel van het plangebied. Gekozen is voor een regeling waarbij op de verbeelding bouwvlakken zijn opgenomen. Tevens is aangegeven welk type woningen is toegestaan. Naast gestapelde woningen voorziet het plan in de mogelijkheid om grondgebonden woningen te realiseren.

#### Artikel 5: dubbelbestemming Waarde - Maastrichts Erfgoed

De voor de dubbelbestemming Waarde-Maastrichts Erfgoed aangegeven gronden zijn bestemd voor de bescherming van het op en in die gronden aanwezige cultureel erfgoed. In dit geval gaat het om het Maastrichts Erfgoed. In het plangebied komt een archeologische zone voor. Voor deze zone geldt dat het behoud van het bodemarchief in situ voor het behoud ex situ gaat; indien behoud in situ niet mogelijk is kunnen voorwaarden aan de toepasselijke vergunning worden verbonden met het oog op behoud van het bodemarchief ex situ.

### 6.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels (deels ingegeven door de verplichting vanuit paragraaf 3.2 van het Bro deze bepalingen op te nemen in ieder bestemmingsplan):



- een anti-dubbeltelregel: zorgt er voor dat gronden niet dubbel worden meegerekend bij het toestaan van bouwplannen;
- algemene bouwregels: bevat aanvullende regels met betrekking tot het ondergronds bouwen en het bouwen van antennemasten en zendmasten;
- algemene gebruiksregels: hierin worden onder meer alle vormen van gebruik, die in strijd zijn met de aan de grond gegeven bestemming, verboden;
- algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald waarvoor Burgemeester en wethouders middels een omgevingsvergunning kunnen afwijken van het plan;
- algemene wijzigingsregels: hierin wordt bepaald onder welke voorwaarden Burgemeester en wethouders bevoegd zijn het plan te wijzigen; het betreft hier beperkte wijzigingen in algemene zin; algemene procedureregels: hierin wordt geregeld welke procedure moet worden gevolgd in geval van toepassing van afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden en nadere eisen;
- overige regels: hierin zijn verwijzingen opgenomen naar andere wettelijke regelingen.

#### 6.2.4 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 regels. In de slotregel wordt aangegeven onder welke naam de regels kunnen worden aangehaald.

## Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld (dat wil zeggen indien men geen anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partij). Onderhavig bestemmingsplan bevat ruimtelijke ontwikkelingen welke op basis van artikel 6.2.1. vergezeld dienen te gaan van een exploitatieplan dan wel waarvan het kostenverhaal anderszins dient te worden geregeld. Voor de beoogde ontwikkeling is een anterieure overeenkomst afgesloten. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet aan de orde.



## Hoofdstuk 8 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 omgevingsvergunning 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 9 Communicatieparagraaf

## 9.1 Vooroverleg en zienswijzen

Voor de procedure van voorliggend plan is gekozen om het vooroverleg en de ter visie legging gelijktijdig te laten verlopen. In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro wordt het conceptontwerp van dit bestemmingsplan aan diverse instanties toegezonden. De reacties van deze instanties worden opgenomen in deze toelichting. Tevens ligt het bestemmingsplan 'Askalonstraat voor een periode van zes weken voor een ieder ter visie (ex art. 3.8 Wro), waarbij de gelegenheid wordt geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken.

Tijdens de zienswijzenperiode zijn twee reacties ontvangen van de Provincie Limburg en Tennet. Beide partijen hebben geen bezwaar op het planvoornemen. Wel hebben de zienswijzen geleid tot enkele beperkte wijzigingen van het plan.

