



bestemmingsplan

Bestemmingsplan Verlengde Maasboulevard

Gemeente: Maastricht

Opdrachtgever: WOM Belvedere

Organisatie

wsp

Telefoon

+31 (0)88 910 20 00

Documentnummer

SLM013704

Adres

Gaetano Martionolaan 50

6229GS Maastricht

Datum

Versie

NL.IMRO.0935.bpVerlengdeMaasblv-ow01



Colofon

Rapporthistorie

Voorontwerp juni 2023
Ontwerp 5 december 2023
Vastgesteld dd-mm-jjjj
Onherroepelijk dd-mm-jjjj

Contactgegevens

Autorisatie

Documentnummer	Versie	Status
SLM013704	NL.IMRO.0935.bpVerlengdeMaasblv-ow01	ontwerp

Opgesteld door	Functie	Datum	Paraaf
		1 december 2023	
Geverifieerd door	Functie	Datum	Paraaf
Akkoord projectleider	Functie	Datum	Paraaf

Inhoudsopgave

Toelichting	2
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doelstelling	5
1.2 Ligging plangebied en begrenzing plangebied	5
1.3 Het geldende bestemmingsplan	6
1.4 De bij het plan behorende stukken	7
1.5 Opzet van de toelichting: leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	9
2.1 Bestaande situatie	9
2.2 Nieuwe situatie	9
Hoofdstuk 3 Beleid	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.2 Provinciaal/regionaal beleid	14
3.3 Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische aspecten	20
4.1 Verkeer	20
4.2 Geluid	21
4.3 Luchtkwaliteit	22
4.4 Bodemkwaliteit	23
4.5 Natuurwaarden	24
4.6 Stikstofdepositie	25
4.7 Externe veiligheid	25
4.8 Bedrijven en milieuzonering	27
4.9 Cultuurhistorie en Archeologie	28
4.10 Waterparagraaf	32
4.11 Milieueffectrapportage	33
Hoofdstuk 5 Wijze van bestemmen	34
5.1 Algemene juridische opzet	34
5.2 Bestemmingsregels	34
5.3 Dubbelbestemming	35
5.4 Algemene regels	35
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	36
6.1 Economische uitvoerbaarheid	36
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Maastricht kenmerkt zich als compacte stad in een weids landschap. In dit kader richt de stad zich op het duurzaam ontwikkelen binnen bestaand stedelijk gebied, in de vorm van een fijnmazig netwerk van ontmoetingsplekken, dynamische centra en levendige gebieden die onderling optimaal met elkaar verbonden zijn. De lokale centra die hierbij van belang zijn, zijn ondermeer het stadshart en het Sphinxkwartier.

Op dit moment loopt de belangrijkste noordelijke verkeerstoeegang (vanaf de Noorderbrug) tot het stadshart dwars door het Sphinxkwartier en het havengebied van het Bassin. Dit zorgt ervoor dat deze omgeving niet een optimale verblijfskwaliteit kent. Maastricht streeft er verder naar om dit gebied aan de noordoostelijke zijde op een meer passende wijze af te ronden. In dat kader zal in de toekomst onder meer het terrein van Landbouwbelang ontwikkeld worden. Ook heeft de Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij B.V. (verder: WOM) op dit moment het eigendom van een deel van het terrein van Sappi Maastricht B.V. (verder: Sappi) verworven, grenzend aan het Bassin. Hier bestaan plannen om in de toekomst een stedelijke ontwikkeling te realiseren, zo mogelijk in de vorm van woningbouw. Deze locatie wordt aangeduid als Sappi Zuidwest. Sappi blijft op de resterende bedrijfspercelen actief en eventuele nieuwe plannen moeten rekening houden met de bedrijfsactiviteiten. De plannen voor de locatie Sappi Zuidwest en het Landbouwbelang worden in de komende tijd verder uitgewerkt.

Vooruitlopend op de mogelijke ontwikkelingen (ontsluiting) en ter verbetering en versterking van het woon- en leefklimaat in dit gebied, wordt een nieuwe weg aangelegd, de Verlengde Maasboulevard. De verkeersstromen van en naar het centrum die nu gebruik maken van de bestaande doorgaande weg over de Boschstraat en Bassinbrug worden over deze nieuwe weg geleid. Hiermee wordt de omgeving van de Bassinbrug en de Boschstraat noord een autoluw gebied, waardoor ruimte ontstaat voor ontmoetingsplekken in de openbare ruimte en kansen ontstaan om de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen. In voorliggend bestemmingsplan wordt de nieuwe weg planologisch mogelijk gemaakt.

Voorheen werd er vanuit gegaan dat de bestaande Bassinbrug in gebruik zou blijven als openbaar vervoer verbinding, onder meer voor de tram Maastricht-Hasselt. Omdat de tram niet doorgaat, wordt momenteel onderzocht of het mogelijk is of het openbaar vervoer over de Bassinbrug kan rijden of over de Verlengde Maasboulevard. Daarom wordt in dit bestemmingsplan er rekening mee gehouden dat de Verlengde Maasboulevard ook dienst kan doen als route voor het openbaar vervoer (in wegcapaciteit en effecten).

Het doel van het voorliggende bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Verlengde Maasboulevard' is om - uitsluitend - de beoogde aanleg van de nieuwe weg planologisch-juridisch mogelijk te maken. Andere zaken maken geen deel uit van dit bestemmingsplan.

1.2 Ligging plangebied en begrenzing plangebied

De nieuwe weg, die met het Bestemmingsplan Verlengde Maasboulevard, mogelijk wordt gemaakt, vormt een verbinding tussen de Fransensingel en de bocht van de Maasboulevard, waar deze vervolgens afbuigt richting Bassin. Het plangebied ligt deels op gronden die van Sappi zijn verkregen.

Het concept ontwerp van de nieuwe weg is op onderstaande afbeelding weergegeven.



Afbeelding 1-1 concept ontwerp nieuwe weg

Het plangebied wordt aan de noordwestzijde begrenst door de verkeersregelininstallatie aan de Fransensingel en aan de zuidzijde door de bestaande Maasboulevard vanaf de bocht die richting Sphinx afbuigt.

Aan de oost- en westzijde vormt de nieuwe weg, inclusief bermen en bijbehorende voorzieningen zoals bebording en uitvoegstroken, de begrenzing van het plangebied. Aan de westzijde (met name) is extra ruimte opgenomen om nog eventuele aanpassingen te kunnen aanbrengen in het ontwerp van de weg.

1.3 Het geldende bestemmingsplan

Op de percelen die betrokken zijn in dit bestemmingsplan, zijn op dit moment de volgende bestemmingsplannen vigerend:

- Bestemmingsplan 'Centrum' (geconsolideerd), zoals vastgesteld op 21 mei 2013. De betreffende gronden hebben in dit plan de bestemmingen 'Bedrijf' en 'Water' en daarnaast diverse dubbelbestemmingen en aanduidingen;
- Bestemmingsplan 'Tram Maastricht - Hasselt', zoals vastgesteld op 6 maart 2018. De betreffende gronden hebben in dit plan de bestemming 'Verkeer' en daarnaast diverse dubbelbestemmingen (het tramtrace zelf is gelegen buiten de begrenzing van onderhavig bestemmingsplan);
- Bestemmingsplan 'Optimalisering inpassing Noorderbrugtracé', zoals vastgesteld op 20 oktober 2015. De betreffende gronden hebben in dit plan de bestemming 'Verkeer' en daarnaast diverse dubbelbestemmingen en aanduidingen;
- Bestemmingsplan 'Timmerfabriek', zoals vastgesteld op 21 september 2010. De betreffende

gronden hebben in dit plan de bestemming 'Verkeer' en daarnaast diverse dubbelbestemmingen en aanduidingen;

- Bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' (en bestemmingsplan partiele herziening bestemmingsplan Noorderbrug e.o. vastgesteld op 18 juni 2013), zoals vastgesteld op 26 juni 2012. De betreffende gronden hebben in dit plan de bestemming 'Verkeer' en enkele dubbelbestemmingen en aanduidingen.

Daarnaast gelden er op deze locatie enkele facetbestemmingsplannen (parkeren, short stay, woningsplitsing en woningomzetting en flietsbezorgers). Deze onderwerpen hebben geen relatie met de voorgenomen ontwikkeling.

De voorgenomen aanleg van de Verlengde Maasboulevard is op een aantal punten strijdig met het ter plekke vigerende bestemmingsplan. Dit heeft onder meer betrekking op de brug over de Zuid-Willemsvaart, die aangepast en deels verlegd en uitgebreid wordt, en de aanleg van de wandel- en voetgangserverbinding. Daarnaast gelden er nu enkele dubbelbestemmingen, functie-aanduidingen en gebiedsaanduidingen, op basis waarvan bepaalde zaken nader onderbouw moeten worden, namelijk:

- Leiding - Gas;
- Functieaanduiding 'brug';
- Specifieke vorm van natuur - leefgebied;
- Geluidzone - Industrie;
- Veiligheidszone - externe veiligheid;
- Waarde - Maastrichts Erfgoed - Archeologie;
- Waarde - Maastrichts Erfgoed - Cultuurhistorie;
- Specifieke vorm van bedrijf - papierfabriek;
- Milieuzone - gezoneerd bedrijventerrein;
- Diverse maatvoeringsaanduiding;
- Specifieke bouwaanduiding - kenmerkend bouwwerk.

Gezien de strijdigheden en de noodzaak tot onderbouwing op een aantal punten is er voor gekozen om voor de gehele ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan op te stellen, waarin een integrale belangenafweging, inclusief toetsing van de milieuaspecten, plaatsvindt. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat bepaalde dubbelbestemmingen en/of aanduidingen niet terug komen in dit bestemmingsplan.

1.4 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Verlengde Maasboulevard' met identificatienummer NL.IMRO.0935.bpVerlengdeMaasblv-ow01 bestaat, naast deze toelichting, uit de volgende stukken:

- verbeelding
- planregels.

De **verbeelding** en de **planregels** vormen samen het juridisch bindende plan en kunnen enkel in samenhang met elkaar 'gelezen' worden.

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plangebied begrepen gronden aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn regels verbonden om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen.

De **toelichting** is niet juridisch bindend, maar is niettemin een belangrijk document bij het bestemmingsplan. De toelichting geeft aan wat de beweegredenen en achtergronden zijn die aan het plan ten grondslag liggen en doet verslag van het onderzoek dat aan het bestemmingsplan vooraf is gegaan.

Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

1.5 Opzet van de toelichting: leeswijzer

De toelichting is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 Planbeschrijving wordt de huidige en toekomstige situatie van het plangebied beschreven;
- In hoofdstuk 3 Beleid is een beknopt overzicht opgenomen van de belangrijkste beleidsvisies van andere overheden die relevant zijn voor het plangebied;
- In hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische aspecten worden de gevolgen of effecten op de planologische- en milieutechnische aspecten beschreven;
- In hoofdstuk 5 Wijze van bestemmen worden de gehanteerde bestemmingen met bijbehorende regeling beschreven;
- In hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid, wordt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan beschreven.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied was tot voor kort grotendeels in eigendom van en in gebruik voor bedrijfsactiviteiten van Sappi. Ter plaatse van de te realiseren weg liggen nog enkele gebouwen en een parkeerterrein. De brug over de Zuid-Willemsvaart fungeerde voorheen als toegang tot Sappi, maar daarvoor is enkele jaren geleden een andere ontsluiting gerealiseerd.

Het doorgaand verkeer in en rond het gebied, autoverkeer, fietsverkeer, voetgangers en openbaar vervoer, verloopt op dit moment over de Bassinbrug.

2.2 Nieuwe situatie

2.2.1 Verlengde Maasboulevard

In de nieuwe situatie ontstaat een directe doorgaande verkeersverbinding tussen de Fransensingel ter hoogte van de verkeersregelininstallatie en de bocht van de Maasboulevard ter hoogte van de locatie Landbouwbelang en de kop van de haven van het Bassin. Dit zorgt ervoor dat de verkeersintensiteit op de Bassinbrug en de Boschstraat fors zal teruglopen. De nieuwe weg (Verlengde Maasboulevard) bestaat uit twee rijstroken, één rijstrook in iedere richting. Er is ruimte voor eventuele voorzieningen voor openbaar vervoer.

In de nieuwe situatie zal het doorgaand autoverkeer gebruik maken van de Frontensingel of de Verlengde Maasboulevard. De Boschstraat wordt dan enkel nog gebruikt door bestemmingsverkeer (bewoners en gebruikers van de parkeergarages in het achterliggende gebied), openbaar vervoer (van en naar de Markt) en voor laden en lossen. In dat kader wordt de Boschstraat deels voor éénrichtingsverkeer ingericht (van het Sphinx gebouw richting de Markt).

Op onderstaande afbeelding is weergegeven hoe de toekomstige rijrichtingen en -routes eruit zien. Het zuidelijk deel van de Boschstraat en Achter de Barakken worden ingericht voor éénrichtingsverkeer. Hierdoor ontstaat in de omgeving van de Boschstraat een verkeersluw gebied.



Afbeelding 2-1 nieuwe verkeerssituatie

De nieuwe verkeersluwe situatie zorgt voor een kwalitatief hoogwaardiger verblijfsgebied, met

meer veiligheid voor fietser en voetganger.

Ter hoogte van Lumière wordt een voetgangersverbinding gerealiseerd die aansluit op de oostelijk van Lumière gelegen bestaande wandelverbinding.

De brug van de Fransensingel over de Zuid-Willemsvaart, de vroegere ontsluiting van Sappi, zal worden vervangen en verbreed, zodat deze op een goede manier als doorgaande verkeersverbinding kan functioneren. De brug is een gemeentelijk monument (kenmerkend bouwwerk). De pijlers blijven als meest waardevolle onderdelen gehandhaafd en worden aan de bovenzijde minimaal ingekort.

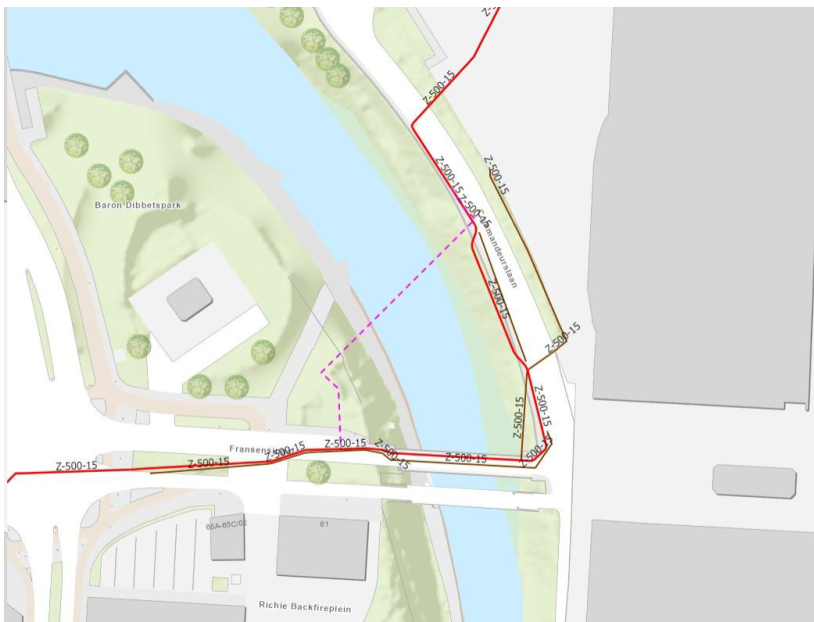
Voor een toelichting op de tracékeuze wordt verwezen naar bijlage 1.

Zoals in de aanleiding al is aangegeven wordt, vanwege het niet doorgaan van het tramproject, nog onderzocht of het mogelijk is of het openbaar vervoer over de Bassinbrug kan rijden of over de Verlengde Maasboulevard. Daarom wordt in dit bestemmingsplan er rekening mee gehouden dat de Verlengde Maasboulevard ook dienst kan doen als route voor het openbaar vervoer (in wegcapaciteit en effecten).

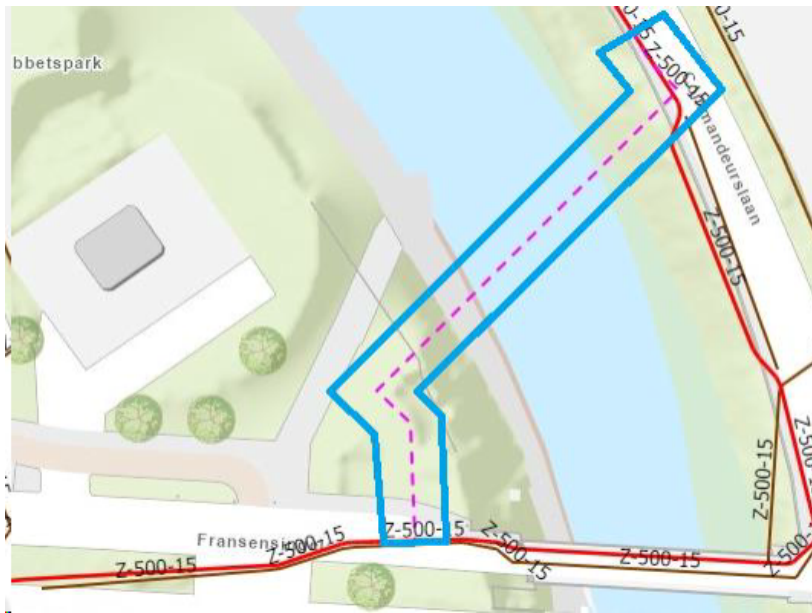
2.2.2 Verleggen gasleiding

Gasunie heeft een bestaande 40 bar hoge druk regionale gastransportleiding, met een diameter van ca. 200mm, bij de Commandeurslaan en Fransensingel in Maastricht, ter hoogte van de brug over de Zuid-Willemsvaart. Als gevolg van de Verlengde Maasboulevard wordt de brug aangepast en ligt de gasleiding min of meer in de weg. Om het gastransport te kunnen blijven waarborgen, wordt de leiding, vooruitlopende op de voorgenomen ontwikkeling in het voorliggende bestemmingsplan, verlegd.

De beoogde verlegging vindt plaats over een leidinglengte van ca. 200m en wordt grotendeels uitgevoerd door middel van een zinkerconstructie onder de Zuid-Willemsvaart. Op onderstaande afbeelding zijn de huidige en toekomstige tracés van de leiding weergegeven.



Afbeelding 2-2 ligging huidige leiding (in rood), ligging toekomstige leiding (paars)



Afbeelding 2-3 nieuwe tracé met in blauw het ruimtebeslag van de dubbelbestemming Leiding - Gas.

De aanleg van de nieuwe gastransportleiding zal plaatsvinden door middel van een zinkerconstructie waardoor de leiding op voldoende diepte wordt aangebracht. Het aansluiten van de nieuwe leiding op de bestaande leiding vindt plaats in open ontgraving vanaf maaiveld. Daarbij wordt een sleuf gegraven en de leiding vanaf maaiveld in de sleuf aangelegd en aangesloten op het bestaande netwerk. Nadat de nieuwe leiding in bedrijf is genomen, wordt de bestaande leiding buiten bedrijf gesteld. Deze oude leiding wordt dan gereinigd en (waar mogelijk) verwijderd. Voor het verleggen van de leiding is een omgevingsvergunning aangevraagd bij de gemeente. Naar verwachting wordt deze vergunning verleend vóór de vaststelling van dit bestemmingsplan. Om deze reden wordt de nieuwe situatie één op één in dit bestemmingsplan opgenomen.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) komt voort uit de Omgevingswet, die in 2024 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen we in gebieden komen tot betere, meer geïntegreerde keuzes. De NOVI is op 15 september 2020 vastgesteld.

Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. Voordeel is dat daarmee tegelijk de leefomgevingskwaliteit verbeterd wordt en het kansen biedt voor natuur. In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Wind op zee heeft de voorkeur, maar ook op land zijn windmolens nodig. Door deze zoveel mogelijk te clusteren, voorkomen we versnippering over het landschap en benutten we de ruimte zo efficiënt mogelijk. Voorwaarde is steeds dat bewoners echt goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik, en waar dat kan meeprofiteren in de opbrengsten. De aanleg van zonneparken in het landschap moeten we zoveel mogelijk beperken. Het Rijk plaatst bij voorkeur eerst zoveel mogelijk zonnepanelen op daken en gevels. Het Rijk zet zich in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken en een nauwe samenwerking met onze internationale partners, zowel met onze directe burens als met andere landen in Europa en over de wereld, ook op defensie terrein. We zetten in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam, en circulair. We zetten in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen, zodat we niet langer afhankelijk zijn van eindige, fossiele bronnen.
3. Sterke en gezonde steden en regio's
Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Tegelijk willen we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. We zorgen dat de

leefomgevingskwaliteit en – veiligheid verder toeneemt. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd. Niet alleen groei heeft onze aandacht. Ook in gebieden met bevolkingsdaling versterken we de vitaliteit en leefbaarheid.

4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. Bodemdaling moet worden aangepakt. Verhoging van het waterpeil is in bepaalde veenweidegebieden op termijn noodzakelijk. Met de betrokken regio's en gebruikers wordt afgesproken waar en hoe dit zorgvuldig zal gebeuren. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoeken we naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Conclusie

Het realiseren van de Verlengde Maasboulevard is van belang voor een eventuele binnenstedelijke herontwikkeling op de locatie Sappi Zuidwest én is een belangrijke verbetering van het woon- en leefklimaat in de ruime omgeving, waaronder ook het Sphinx-kwartier. Door verkeersstromen beter te geleiden wordt ruimte gecreëerd om een optimale inrichting van de openbare ruimte te kunnen realiseren. Zo kan de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied optimaal benut worden. Deze ontwikkeling sluit dus aan bij de prioriteiten en afwegingsprincipes van de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel de AMvB Ruimte genoemd, is op 22 augustus 2011 vastgesteld en in oktober 2012 aangevuld. Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. De AMvB is het inhoudelijke beleidskader van het rijk waaraan ruimtelijke besluiten op provinciaal en gemeentelijk niveau moeten voldoen. Dat betekent dat de AMvB regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden. Daarnaast kan zij aan de gemeente opdragen in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

De algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau. Inhoudelijk gaat het om nationale belangen die samenhangen met het beschermen van ruimtelijke functies. Het besluit bevat alleen die nationale ruimtelijke belangen, die via het stellen van regels aan de inhoud of toelichting van bestemmingsplannen (of daarmee vergelijkbare besluiten) beschermd kunnen worden.

Conclusie

Het voorliggende plan is niet in strijd met enig nationaal belang uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe beter te borgen is sinds 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Sinds 1 juli 2017 luidt de formulering van de Ladder in artikel 3.1.6. lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): *'De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.'*

De Ladder-onderbouw is verplicht voor 'nieuwe stedelijke ontwikkelingen'. Hieronder wordt de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein, zeehaventerrein, kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen verstaan. Deze laatste categorie is in de handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking (ministerie van Infrastructuur en Milieu) nader gespecificeerd in accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. In de definitie voor stedelijke ontwikkeling (artikel 1.1.1 lid 1 sub i van het Bro) is geen ondergrens opgenomen.

In dit bestemmingsplan worden geen **nieuwe** stedelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt: het realiseren van een nieuwe weg is geen stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' en de jurisprudentie (zie ECLI:NL:RVS:2015:448).

In deze toelichting van dit bestemmingsplan wordt verder aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Het voorliggende plan is niet in strijd met enig nationaal belang uit het Besluit ruimtelijke ordening.

3.1.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal/regionaal beleid

3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI)

Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten de Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI) vastgesteld. Het POVI heeft het karakter van een provinciale structuurvisie.

Uitdagingen op het gebied van gezondheid en veiligheid, veranderingen in de samenleving als gevolg van demografische ontwikkelingen en individualisering, de relatie tussen overheid en samenleving, ontwikkelingen met betrekking tot het klimaat, de aanstaande energietransitie, een landbouwtransitie, digitalisering en de circulaire economie. Dat zijn de vraagstukken waar we in Limburg voor staan. Het zijn fysieke, economische en sociale opgaven én kansen die allemaal hun weerslag op onze (fysieke) leefomgeving hebben. Ze vragen dus om een integrale aanpak. Want die is noodzakelijk om goed met de schaarse ruimte om te gaan. De lange termijn visie op deze thema's is opgenomen in de POVI.

In de POVI zijn verschillende regiovisies opgesteld. Deze zijn in nauwe samenwerking met partners uit de regio's opgesteld. Zij zijn opgesteld volgens dezelfde hoofdstructuur, maar houden elk een eigen indeling aan voor wat betreft de opgaven per regio.

In de POVI zijn een drietal hoofdopgaven geformuleerd:

1. Een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige leefomgeving;
 - a. in stedelijk c.q. bebouwd gebied
 - b. in landelijk gebied
2. Een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie; inclusief landbouw- transitie;
3. Klimaatadaptatie en energietransitie.

In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat aan deze hoofdopgaven gewerkt wordt aan de hand van de vier Limburgse Principes:

- We streven naar een inclusieve, gezonde en veilige samenleving. De inrichting en ontsluiting van gebieden nodigt uit tot ontmoeten, recreëren en maatschappelijke betrokkenheid.
- De kenmerken en identiteit van gebieden staan centraal. Een gebiedsgerichte aanpak is de basis voor samenwerking met andere partijen en initiatiefnemers. Er is dus ruimte voor maatwerk.
- Meer stad, meer land. We koesteren de variatie in gebieden. Stedelijke functies worden geconcentreerd in compacte steden en dorpen. Landelijke gebieden worden als tegenhanger van de drukkere stedelijke gebieden ontwikkeld.
- We gaan zorgvuldig om met onze ruimte en voorraden, zowel onder- als bovengronds. We zetten in op een sociaaleconomische ontwikkeling zonder vraagstukken af te wentelen naar de volgende generaties. In lijn met de Omgevingswet gaan wij in de Omgevingsvisie uit van het voorzorgsbeginsel; preventief handelen, milieuaantastingen bij voorrang aan de bron bestrijden en de vervuiler betaalt. In onze afwegingen betrekken we naast de impact op mens, economie en welvaart ook de impact op de omgeving en het milieu. We streven naar functiecombinaties en benutten bestaande functies optimaal. We richten ons op het voorkomen van afval en maken bewust gebruik van natuurlijke voorraden grondstoffen, fossiele brandstoffen en water. We zetten in op hernieuwbare grondstoffen en streven naar een circulaire economie. We gaan zorgvuldig om met onze archeologie en geologie.

De aanleg van de Verlengde Maasboulevard levert rechtstreeks een beter woon- en leefklimaat op doordat er een verkeersluw gedeelte ontstaat in het gebied rond de Boschstraat en Maasboulevard aan het Bassin. Dit draagt bij aan het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving.

Daarnaast biedt de aanleg van deze weg de mogelijkheid om de voormalige gronden op de locatie Sappi Zuidwest aan het Bassin te ontwikkelen en de locatie Landbouwbelang op een goede manier te ontsluiten. De aankoop van een deel van de gronden van Sappi (dat ook zorgt voor het verkleinen van het gezoneerde bedrijventerrein) en de aanleg van de weg in dit gebied, zorgen daarnaast voor een verbetering van het woonklimaat door het beperken van de milieueffecten. Het is de bedoeling om de voormalige gronden van Sappi te ontwikkelen, bijvoorbeeld in de vorm van woningbouw, een vorm van duurzaam ruimtegebruik.

Conclusie

Met de ontwikkeling van de Verlengde Maasboulevard wordt een bijdrage geleverd aan de hoofdopgaven die geformuleerd zijn in de Provinciale Omgevingsvisie Limburg. Daarnaast verloopt de aanleg van de Verlengde Maasboulevard conform de vier Limburgse Principes. Ook op deelaspect niveau, bijvoorbeeld op het gebied van wonen en leefomgeving, levert de aanleg van de Verlengde Maasboulevard en ontwikkeling van dit gebied in totaal een bijdrage aan de in de omgevingsvisie geformuleerde doelstellingen.

De aanleg van de Verlengde Maasboulevard is daarom in overeenstemming met het provinciale beleid.

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg (2014)

De Omgevingsverordening Limburg 2014 bevat de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van POL 2014 juridische binding te geven. Specifiek voor de doorwerking van het ruimtelijk beleid is in de verordening een hoofdstuk Ruimte opgenomen. Dit hoofdstuk bevat uitsluitend instructiebepalingen die zijn gericht tot gemeentebesturen. Zij moeten deze regels in acht nemen bij het vaststellen van bestemmingsplannen, beheersverordeningen en bij het verlenen van omgevingsvergunningen.

In de verordening is onder andere bepaald dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen in beginsel een plaats moeten krijgen binnen het bestaande stedelijk gebied (overeenkomstig de Ladder voor duurzame verstedelijking). Met de voorgenomen ontwikkelingen en aanleg van de Verlengde Maasboulevard wordt hier een belangrijke bijdrage aan geleverd. Herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen krijgt hierbij bijzondere aandacht. Op het bedrijventerrein van Sappi is een Rijksmonument gelegen in de vorm van de voormalige Blekerij (in de volksmond genaamd "ut Lommelefebrik"). Het ontwerp van de verlengde Maasboulevard is zodanig dat afstand wordt gehouden tot dit monumentale gebouw. Bij de aansluiting met de bestaande Maasboulevard valt de Verlengde Maasboulevard voor een klein deel in het beschermde stadsgezicht van Maastricht. Hier wordt aangesloten op de bestaande hoogtes van de weg en worden geen wezenlijke ruimtelijke ingrepen gedaan.

De beeldbepalende Affuitenloods, die in het plangebied ligt, moet gesloopt worden om de aanleg van de nieuwe weg mogelijk te maken. Gezien de meerwaarde van het doortrekken van de Maasboulevard waarvoor geen ander tracé mogelijk is, wordt sloop verantwoord geacht.

In de verordening is daarnaast onder andere bepaald dat voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen de laddertoets doorlopen dient te worden. Zoals in paragraaf 3.1.1 als is aangegeven, is hier geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Nieuwe Omgevingsverordening (onder Omgevingswet)

Bij de voorbereiding van de nieuwe Omgevingsvisie is ook een nieuwe Omgevingsverordening voorbereid. Deze Omgevingsverordening treedt pas in werking zodra de Omgevingswet in werking treedt. Tot die tijd blijft de huidige Omgevingsverordening van kracht. Voor de volledigheid wordt hier al een doorkijk gegeven naar de toekomstig vigerende Omgevingsverordening.

Het voorliggende plangebied ligt in de stedelijke kern van Maastricht. In dit gebied zijn vanuit de verordening geen te beschermen waarden aanwezig. Zoals geconstateerd in paragraaf 3.2.1 sluit de mogelijke toekomstige ontwikkeling van dit gebied aan bij de doelstellingen die zijn geformuleerd in de Omgevingsvisie Limburg. De Omgevingsverordening is bedoeld om de Omgevingsvisie uitvoering te geven. Daarom vormt ook de nieuwe Omgevingsverordening geen beperking voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan.

3.2.3 Conclusie

De aanleg van de Verlengde Maasboulevard sluit aan bij het provinciaal beleid en is niet in strijd met voorschriften uit het provinciale beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Maastricht 2040

Op 6 oktober 2020 is de omgevingsvisie Maastricht vastgesteld door de Maastrichtse gemeenteraad. In deze Omgevingsvisie is de strategische visie op de fysieke leefomgeving van de stad voor de langere termijn opgenomen. De fysieke leefomgeving wordt in deze Omgevingsvisie vooral gezien als instrument om sociale, economische en culturele dynamiek te faciliteren. Geen doel op zich dus, maar een middel om de juiste condities te creëren in Maastricht om goed te leven, werken, wonen, recreëren, studeren en meer. Het is hiermee het overkoepelende beleid op het gebied van de fysieke leefomgeving.

Aangezien de Omgevingswet nog niet in werking was getreden ten tijde van vaststelling van de Omgevingsvisie, is de Omgevingsvisie vastgesteld als Structuurvisie. In het kader van de beleidscyclus zal er een periodieke actualisatie plaatsvinden van de Omgevingsvisie en in dat kader zal de visie ook vastgesteld worden conform de methodiek van de Omgevingswet.

In de Omgevingsvisie wordt geconstateerd dat de aantrekkingskracht en identiteit van Maastricht mede wordt bepaald door de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Maastricht is een prachtige stad om in te wonen, werken en verblijven. De uitdaging voor de komende decennia is het verbinden van bestaande waarden aan de opgaven van nu en van de toekomst.

Vier centrale waarden worden daarom gekoesterd en dienen als uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving:

1. de monumentale kwaliteit en internationale sfeer;
2. Maastricht als compacte stad in een weids landschap;
3. een hoogwaardige en authentieke fysieke leefomgeving;
4. prettig stedelijk wonen in diverse woonmilieus.

In de Omgevingsvisie worden een aantal ontwikkelingen en opgaven gesignaleerd. Op basis hiervan en uitgaande van de centrale waarden, wordt ingezet op drie verbindende thema's om in de fysieke leefomgeving aan te werken:

1. *(Eu)regionale netwerkfunctie*: het versterken van de (Eu)regionale netwerkfunctie van Maastricht, ten behoeve van de sociale en economische vitaliteit van de stad en (Eu)regio;
2. *Gezond & leefbaar*: het investeren in een toekomstbestendige leefomgeving die gezond en leefbaar is voor alle gebruikers van de stad: bewoners, werkers en bezoekers;
3. *Beleving & ontmoeting*: het in stand houden en uitbreiden van plekken waar beleving en ontmoeting een bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van Maastricht.

Voor het Sphinkxkwartier is het streven voor de korte termijn dat de aantrekkelijkheid van de Boschstraat verbetert door verbetering van de openbare ruimte en toevoeging van publieksaantrekkende functies. Voor de langere termijn is het beeld dat rond het Bassin de locaties Sappi Zuidwest en het Landbouwbelang tot ontwikkeling zijn gekomen. Er is een dynamisch gebied voorzien met menging van functies, waaronder verschillende woningtypen en diverse initiatieven op het gebied van innovatief, creatief, cultureel en/of ambachtelijk ondernemerschap.

In de omgevingsvisie is de wens geformuleerd om de dynamiek van het stadshart uit te breiden naar het Sphinkxkwartier en de stationsomgeving door de intensiteit en diversiteit aan functies te verhogen. Het Sphinkxkwartier leent zich met haar ligging aan de Maas en industrieel erfgoed uit de 19e eeuw bij uitstek voor concentratie en menging van nieuwe concepten, culturele functies, stedelijk wonen en bijvoorbeeld evenementen in de 'stadsweide' (nabij de gashouder en het Frontenpark). De strategie, gericht op transformatie en hergebruik van voormalige industriële locaties en gebouwen, wordt voortgezet. In 2040 heeft de stedelijke dynamiek zich vanuit het stadshart verspreid richting het Sphinkxkwartier en de stationsomgeving, waarmee de

toeristische druk meer wordt verspreid. De Boschstraat, het Bassin en Stationsstraat zijn ruimtelijk aantrekkelijker en levendiger geworden met een mix aan functies, waardoor deze als verbindingssassen fungeren tussen de dynamische centra.

Mobiliteit

Naast algemene beleidsuitgangspunten zijn voor bepaalde deelaspecten specifieke beleidsuitgangspunten geformuleerd, waarbij voor dit plan met name het aspect mobiliteit van belang is. Hiervoor gelden de volgende afwegingen:

1. In de stad creëren we ruimte voor lopen en fietsen en schone vervoersmiddelen;
2. In de regio zetten we in op snelle verbindingen en een betere bereikbaarheid van banen en voorzieningen;
3. We sturen en beïnvloeden het mobiliteitsgedrag met parkeerbeleid, mobiliteits- en verkeersmanagement.

In het kader van dit bestemmingsplan worden de voorzieningen voor voetgangers en fietsers verbeterd en wordt de toegang tot het centrum efficiënter ingericht.

Daarnaast werkt de gemeente op het gebied van mobiliteit volgens het STOP principe waarbij de volgorde voor wat betreft prioriteiten in deze volgorde gelegd wordt:

1. stappen;
2. trappen;
3. openbaar vervoer;
4. personenwagens.

Mede als gevolg van de aanleg van de Verlengde Maasboulevard, wordt de Boschstraat heringericht als gebied waar voetgangers en fietsers prioriteit hebben. Het bestemmingsplan voor de Verlengde Maasboulevard zorgt dus direct en indirect voor een verbetering van het verblijfsklimaat en een verbetering van de routes voor wandelaars en fietsers.

Conclusie

De aanleg van de Verlengde Maasboulevard draagt direct bij aan versterking van de leefkwaliteit in het Sphinx-kwartier en de omgeving van het Bassin, waarbij met name meer kwaliteit ontstaat voor voetgangers en fietsers. Dit leidt ook tot een versterking van de kwaliteit van het dynamische centrum Sphinxkwartier, conform de doelstelling in de omgevingsvisie.

Daarnaast biedt het een van de randvoorwaarden om tot een compacte stedelijke ontwikkeling te kunnen komen op vrijkomende bedrijfspcelen in stedelijk gebied, waardoor de stad de mogelijkheid krijgt zich verder te ontwikkelen met behoud van de kwaliteiten van omliggende landschap. De aanleg van de Verlengde Maasboulevard sluit daarmee direct aan bij de doelstellingen en uitgangspunten van de Omgevingsvisie Maastricht 2040.

3.3.2 Maastrichtse cultuurvisie

Na vaststelling van de Omgevingsvisie Maastricht is de Maastrichtse cultuurvisie in 2019 vastgesteld. Uitgangspunt hierin is dat Maastricht iedere inwoner gelegenheid wil bieden om cultuur mee te maken. Daarvoor nodigt aanwezige kunstenaars uit om zich tot de stad te verhouden en inwoners actief te betrekken en ruimte te geven om hun eigen verhalen vorm te geven en te presenteren.

Conclusie

De aanleg van de Verlengde Maasboulevard heeft rechtstreeks geen directe relatie met het cultuurbeleid, maar biedt wel nadrukkelijk de mogelijkheid om het gebied met een aantal belangrijke culturele voorzieningen rondom de Timmerfabriek, Lumiere, Sphinx, Bassin en alles daaromheen in die omgeving optimaler te kunnen benutten. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het bieden van ruimte om cultuur te beleven en uit te dragen.

3.3.3 Economische visie Maastricht 2040

In 2021 is de Economische visie Maastricht 2040, Maastricht kiest voor kwaliteit en innovatie vastgesteld.

Het economische beleid van de Gemeente Maastricht voor de komende jaren is gestoeld op een glashelder uitgangspunt: Maastricht kiest voor kwaliteit. Maastricht verdient een kerngezond economisch klimaat waarbij haar toetssteen telkens zal zijn dat het de stad kwalitatief beter moet maken. Het stimuleren van een aantrekkelijk ondernemersklimaat vormt een belangrijke bijdrage aan de economische kracht van de stad. De economie van Maastricht is alleen toekomstbestendig als er meer dan ooit ingezet wordt op duurzaamheid en sociaal werkgeverschap. Uitgangspunt is het koesteren van de binnenstad als hart van de stad, inzetten op kennis, gezondheid en vakmanschap en zorgen voor goede randvoorwaarden en ruimte voor onderscheidend en duurzaam ondernemerschap.

Op ruimtelijk gebied is een belangrijk deel van de inzet gericht op op een ruimere beleving van de binnenstad met logische looproutes of het mogelijk maken en promoten van sfeergebieden zoals het Sphinxkwartier en Bassin, de Maasoever, Wyck en de Stationsomgeving. Deze gebieden geven letterlijk lucht aan de binnenstad en bieden veel kwaliteit met onontdekte mogelijkheden voor eigen inwoners en bezoekers waardoor spreidingskansen vergroot worden.

Conclusie

Met de aanleg van de Verlengde Maasboulevard worden de mogelijkheden vergroot om de omgeving Sphinxkwartier en Bassin optimaal in te richten en nog beter als sfeergebied te positioneren en te beleven.

3.3.4 Stadsvisie Maastricht 2040

In de Stadsvisie (vastgesteld in 2021) wordt vooruit gekeken naar het jaar 2040. Maastricht blijft namelijk in beweging, de stad is nooit af. In de Stadsvisie wordt de stad gepositioneerd als:

- inclusieve stad;
- woonstad ;
- werkstad;
- kennisstad;
- stad van ontmoeting;
- groene stad;
- netwerkstad.

Conclusie

Door de aanleg van de Verlengde Maasboulevard ontstaat een sterke verbetering van het woon- en leefklimaat in het gebied van het Sphinxkwartier en het Bassin. Verder biedt het ruimte voor mogelijke toekomstige stedelijke ontwikkelingen. Al met al levert het plan een belangrijke bijdrage aan het bereiken van de doelen in de Stadsvisie.

Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische aspecten

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de verschillende relevante effecten die met dit voornemen samenhangen. In onderstaande worden de conclusies voor de verschillende aspecten beschreven.

4.1 Verkeer

De aanleg van de Verlengde Maasboulevard heeft verschillende doelstellingen, waaronder met name het verleggen van bestaande verkeersstromen van de Boschstraat naar de nieuwe weg. Daarnaast vormt de Verlengde Maasboulevard de ontsluiting voor de eventuele ontwikkelingen die in de toekomst worden voorzien op de locatie Sappi Zuidwest en de locatie Landbouwbelaag. De wijze waarop de verkeersstructuur vorm gegeven wordt is op onderstaande afbeelding te zien. De inrichting van de weg en bijvoorbeeld de verplichte rijrichtingen worden door middel van een verkeersbesluit geregeld.



— Nieuwe wegligging

4.1.1 Verkeersonderzoek

Om te kunnen bepalen wat de gevolgen zijn van de aanleg van de Verlengde Maasboulevard op het omliggende wegennet en aan welke eisen de nieuwe weg worden moet voldoen, is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, waarin ook rekening is gehouden met het gebruik van de weg als OV-as voor bussen. In het onderzoek is verder ook aandacht besteed aan de mogelijke toekomstige ontwikkelingen op de locatie Sappi Zuidwest en de locatie van het Landbouwbelaag. Hoewel deze laatste twee ontwikkelingen op dit moment nog niet concreet zijn en ook niet mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan, is wel op hoofdlijnen gekeken of de nieuwe verkeersstructuur geschikt is om ook deze ontwikkelingen te kunnen opvangen. Zodra er uitgewerkte plannen voor deze locaties zijn, worden hiervoor aparte planologische procedures gevolgd. Het volledige verkeersonderzoek is opgenomen in Bijlage 2.

De aanleg van de Verlengde Maasboulevard leidt tot een sterke afname van de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op het wegvak van de Boschstraat vanaf de kruising met de Frontensingel. Voor het overige leidt de aanleg tot zeer beperkte wijzigingen in het

verkeersbeeld. De nieuwe wegenstructuur is ook geschikt om de gevolgen van de eventuele ontwikkeling van de locaties Sappi Zuidwest en Landbouwbelang op te vangen. De concrete beoordeling hiervan zal, net als een beoordeling van de effecten van die ontwikkelingen, in aparte planologische procedures plaatsvinden.

Conclusie

Het aspect verkeer leidt niet tot een belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2 Geluid

4.2.1 Algemeen

Volgens de Wet geluidhinder dient bij de aanleg en/of reconstructie van een weg te worden getoetst aan de regelgeving en de grenswaarden van deze wet. De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een weg. Het wettelijke Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. De toekomstige geluidbelasting is bepalend voor het treffen van eventuele geluidmaatregelen. De Wet geluidhinder is alleen van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van de wegen. Binnen deze zones wordt de geluidbelasting getoetst aan de grenswaarden. De grenswaarden zijn opgenomen in de Wgh en Besluit geluidhinder (Bg).

4.2.2 Akoestisch onderzoek

In het kader van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoek is als Bijlage 3 in de toelichting opgenomen. In het akoestisch onderzoek zijn de aanpassingen van de wegen onderzocht volgens het wettelijk kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Hieruit blijkt het volgende:

- De reconstructie van de Maasboulevard is geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
- De reconstructie van de Bosscherweg/Boschstraat is geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
- De reconstructie van de Frontensingel/Fransensingel is, in relatie tot de woningen in het Mouleursgebouw (Sphinxcour 3B-01 t/m 4H-15), een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er zijn geen geluidbeperkende maatregelen mogelijk om de optredende overschrijdingen weg te nemen. Bij de genoemde woningen bedraagt de geluidbelasting in de toekomstige situatie maximaal 55 dB. Deze waarde is lager dan de eerder vastgestelde hogere waarde vanwege de Frontensingel/Fransensingel van 56 dB, daarom heeft dit geen gevolgen voor deze woningen. De gevelisolatie van deze woningen is gedimensioneerd op deze waarde van 56 dB.
- Het plan leidt niet tot een toename van 2 dB op de wegen in de omgeving van het plangebied.
- Er zijn geen toenames van de cumulatieve geluidbelasting.

Uit het akoestisch onderzoek voor de Aanleg verlengde Maasboulevard blijkt dat de voorgenomen wijziging van de wegen met de vaststelling van de hogere waarden voldoet aan de normen van de Wet geluidhinder.

Effect verleggen OV-as bus

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het gebruik van de nieuwe weg als OV-as voor busverkeer, in plaats van de Bassinbrug. In dat geval wordt een busbaan aangelegd voor bussen richting centrum en rijden bussen uit het centrum via de normale rijbaan. In totaal gaat het om ca. 300 bussen in beide richtingen. Uit het onderzoek blijkt dat dit haalbaar is.

Vooruitkijk mogelijke toekomstige ontwikkelingen

In het akoestisch onderzoek is ook vooruit gekeken naar de mogelijke toekomstige ontwikkelingen op de locatie Sappi Zuidwest en de locatie van het Landbouwbelaang. Hoewel deze ontwikkelingen op dit moment nog niet concreet zijn en ook niet mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan, is wel op hoofdlijnen (kwalitatief op basis van een inschatting van verkeersintensiteiten) gekeken of het eventuele extra geluid als gevolg van extra verkeer nog acceptabel is. Dit blijkt het geval. Zodra er uitgewerkte plannen voor deze locaties zijn, worden hiervoor aparte planologische procedures gevolgd en concrete akoestische onderzoeken gedaan.

4.2.3 Geluidzone bedrijventerrein

Het plangebied ligt binnen de geluidzone van het gezoneerde bedrijventerrein van Sappi. Omdat Sappi een deel van de gronden en activiteiten daarop heeft afgestoten wordt het gezoneerde bedrijventerrein verkleind (zie het bestemmingsplan 'Milieuzonering Sappi Zuidwest en Landbouwbelaang'). De geluidzone rondom dit aangepaste gebied blijft over het plangebied van de Verlengde Maasboulevard lopen, hiervoor is een dubbelbestemming opgenomen in de regels. De onderbouwing van het verkleinen van het geluidgezoneerde industrieterrein én bijbehorende geluidzone is toegevoegd in bijlage 4 bij deze toelichting.

Conclusie

Het aspect geluid betreft geen belemmering voor het realiseren van de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Niet in betekenende mate

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

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt - al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt "niet in betekenende mate" bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hetgeen inhoudt dat door het project de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechtert;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

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

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

In dit bestemmingsplan worden geen extra verkeersaantrekkende functies mogelijk gemaakt en van een overschrijding van de 3% grens is dan ook zeker geen sprake. Daarnaast zijn de

verschuivingen die optreden in het verkeersbeeld dermate klein en lokaal dat deze geen effect hebben op het overschrijden van de grenswaarde.

Conclusie

Op grond van artikel 5.16 lid 1 onder c. Wm jo. artikel 5.16 lid 4 Wm jo. artikel 4 lid 1 Besluit niet in betekenende mate jo. bijlage 4a voorschrift 3A.2, draagt dit bestemmingsplan niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.3.2 Woon- en leefklimaat

Er is in dit plan geen sprake van ontwikkeling van woningen of andere gevoelige objecten. Als gevolg van de nieuwe weg ontstaat op zichzelf ook niet meer verkeer. Vanuit een goede ruimtelijke ordening moet echter ook worden aangetoond dat er in de omgeving sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Door de verlegging van de doorgaande verkeersstromen van de Boschstraat naar de Verlengde Maasboulevard ontstaat in het gebied van het Sphinxkwartier en rondom het Bassin een beter woon- en leefklimaat.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Bodemkwaliteit

In het kader van een nieuw bestemmingsplan moet worden aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Dit vloeit voort uit artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied.

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan zijn verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd (zie Bijlage 5 en Bijlage 6).

Uit de onderzoeken blijkt het volgende:

- er is plaatmateriaal aangetroffen, waarin mogelijk asbest aanwezig is. Het aangetroffen plaatmateriaal heeft echter niet gezorgd voor een verontreiniging groter dan 50 mg/kg ds en verder onderzoek is daarom niet noodzakelijk. In de overige proefgaten is geen asbest boven de detectielimiet aangetroffen;
- als de resultaten uit het onderzoek indicatief worden getoetst aan het Besluit en de Regeling Bodemkwaliteit, varieert de kwaliteit van “achtergrondwaarde” tot “niet toepasbaar”. Het vrijkomend materiaal mag onder condities van tijdelijke uitname (met uitzondering van de niet toepasbare of sterk verontreinigde bodemlagen) op en nabij dezelfde plek onder dezelfde condities weer worden hergebruikt. Voor het gebruik van deze grond onder de aan te leggen weg geldt geen beperking;
- op één locatie is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Deze locatie moet worden gesaneerd, voordat hier graafwerkzaamheden mogen plaatsvinden. Om de weg te kunnen aanleggen, moet het bestaande maaiveld worden verhoogd, vanwege de aanwezige hoogteverschillen. Het is dus nog niet duidelijk of er überhaupt op deze locatie gegraven wordt of dat alleen het bestaande maaiveld wordt verhoogd.

Conclusie

Het overgrote deel van de grond uit het plangebied is toepasbaar en voor wat betreft de nieuwe functie. Een relatief klein gedeelte moet gesaneerd worden, als en voordat hier graafwerkzaamheden plaatsvinden. Hiermee wordt in de planvorming rekening gehouden.

Nadere uitwerking van de wijze van saneren (als dat aan de orde is) zal in overleg met het bevoegd gezag (gemeente Maastricht; bevoegd gezag Wet bodembescherming) plaatsvinden.

4.5 Natuurwaarden

4.5.1 Algemeen

Verschillende soorten planten, dieren worden beschermd in de Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming voorziet in het wettelijk kader voor de bescherming van Natura 2000-gebieden, planten- en diersoorten en houtopstanden. In de Wet natuurbescherming zijn de provincies primair bevoegd gezag voor bescherming van soorten en natuurgebieden.

4.5.2 Quickscan natuurwetgeving

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is een Quickscan Natuurwetgeving uitgevoerd. De quickscan (of vooronderzoek) is geen soortgerichte inventarisatie, maar de eerste fase in het kader van toets aan de Wet natuurbescherming (Wnb). De quickscan is als Bijlage 7 bij de toelichting opgenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat de voorgenomen ingreep geen effecten heeft op broedvogels (al of niet met jaarrond beschermde nesten). Er kunnen effecten optreden op vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen, omdat de bebouwing geschikte zomer- en winterverblijfplekken kan bieden voor deze soortgroep.

Er groeit één steenbreekvaren op de locatie. Deze dient zo mogelijk behouden te worden voor de toekomst om de afname van groeiplekken in Maastricht te beperken en om de soort zodoende te behouden (ook in het kader van de biodiversiteit). De werkzaamheden hebben verder geen effecten op andere beschermde soorten, soortgroepen of beschermde gebieden, vanwege het ontbreken van optimaal ontwikkeld habitat of groeiplekken van beschermde plantensoorten of omdat er geen beschermde gebieden aangetast of beïnvloed worden.

Naar aanleiding van de resultaten van de quickscan zijn twee nadere onderzoeken uitgevoerd naar het mogelijk voorkomen van vleermuizen. In één van deze onderzoeken (opgenomen in Bijlage 9) is ook een quickscan opgenomen van de verbindingen over de Zuid Willemsvaart, omdat deze niet in de eerste quickscan waren opgenomen. Uit dit nader onderzoek is gebleken dat er twee vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied aanwezig zijn. Uit een gebouwspectie naar vleermuizen (zie bijlage 8) blijkt dat in de gebouwen geen vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen voorkomen. De in de quickscan (bijlage 7) genoemde gebouwdelen in de zuidoosthoek van het terrein, waar zich mogelijk een overwinteringsfunctie van meerdere soorten vleermuizen bevindt, liggen ruim buiten het plangebied van dit bestemmingsplan en zijn daarmee niet relevant voor dit plan.

Om verstoring van foerageergebied en vliegverbindingen boven het Bassin en de Zuid Willemsvaart te voorkomen is het noodzakelijk om in elk geval de nieuwe verlichting (en dan met name langs/over het water) vleermuisvriendelijk te houden. Dit wordt in de nadere planuitwerking en civieltechnische inrichting meegenomen.

Daarnaast is in de directe nabijheid van de ingreeplocatie het voorkomen van de beschermde muurhagedis bekend. Deze soort is in 2021 ook waargenomen op een van de brugelementen aan de Fransensingel. Een van de muurdelen van de pijler van de noordelijke brug bestaat deels uit een gemetselde muur. Deze muur vertoont meerdere scheuren die zeer geschikt zijn voor de soort om in weg te kruipen ter overwintering. Muurhagedissen genieten binnen Limburg de status Prioritaire soort en er gelden zware eisen aan het behouden van de populatie.

Gedurende de zomerperiode van 2023 is er een aantal keren gezocht naar Muurhagedissen op deze muurdelen; echter is de soort daar niet meer gevonden en kan worden aangenomen dat het destijds een incidentele waarneming betrof.

In de quickscan en nadere onderzoeken is er nog vanuit gegaan dat gewerkt zou kunnen worden onder de aan gemeente Maastricht verleende ontheffing (zaaknummer 2017-203173), waarvoor destijds meerjarige verlenging was aangevraagd. Deze ontheffing is echter maar voor één jaar verlengd en deze loopt af op 03-03-2024. Het aanbieden van vervangende tijdelijke en

nieuwe vleermuisverblijven en het ongeschikt maken van de te slopen panden voor 03-03-2024 is haalbaar. Daarmee is de uitvoerbaarheid van dit plan gewaarborgd.

Conclusie

Het aspect soortenbescherming vormt geen belemmering voor de voorgenomen activiteiten.

4.6 Stikstofdepositie

4.6.1 Algemeen

In het kader van het plan is een onderzoek uitgevoerd naar de eventuele toename van de stikstofdepositie op nabij gelegen Natura 2000-gebieden in verband met de beoogde activiteiten (aanleg en gebruik) die dit Bestemmingsplan Verlengde Maasboulevard mogelijk maakt.

Het doel van het stikstofdepositie-onderzoek is het beoordelen of beoogde ontwikkeling in dit plan mogelijk significante gevolgen heeft op kwalificerende natuurwaarden in nabij gelegen Natura 2000-gebieden.

4.6.2 Depositie-onderzoek

Het stikstofonderzoek is, voor wat betreft verkeersintensiteiten en rijroutes enz, gebaseerd op het (verkeersmodel uit het) verkeersonderzoek. Het stikstofonderzoek is opgenomen in Bijlage 10. Uit AERIUS Calculator blijkt dat er in de gebruiksfase, als de weg volledig in gebruik is, geen toename van stikstofdepositie wordt berekend.

Daarnaast is er een onderzoek uitgevoerd naar de eventuele stikstofemissie als gevolg van de bouw- en sloopactiviteiten. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 11. In dit onderzoek is gekeken naar de maximale emissie die kan optreden, zonder dat er een depositie optreedt. Binnen deze emissieruimte zijn de bouw- en sloopactiviteiten zonder meer technisch uitvoerbaar .

Conclusie

Het aspect stikstof vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Algemeen

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en tijdens het transport ervan. Op basis van de criteria zoals onder andere gesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden bedrijven en activiteiten geselecteerd die een risico op zware ongevallen met zich mee (kunnen) brengen. Daarbij gaat het vooral om de grote chemische bedrijven, maar ook om kleinere bedrijven als LPG-tankstations en opslagen van bestrijdingsmiddelen. Daarnaast zijn (hoofd)transportassen voor gevaarlijke stoffen, zoals buisleidingen, spoor-, auto-, en waterwegen, ook als potentiële gevarenbron aangemerkt.

Het externe veiligheidsbeleid heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken zijn gemeenten en provincies verplicht om bij besluitvorming in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet op de ruimtelijke ordening de invloed van een risicobron op zijn omgeving te beoordelen. Daartoe wordt binnen het werkveld van de externe veiligheid veelal het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gehanteerd:

- Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een persoon die zich gedurende een jaar onafgebroken onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf en transportas vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen deze kans 1×10^{-6} (één op de miljoen) bedraagt.

- Het groepsrisico (GR) is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een risicobron geldt afhankelijk van de ontwikkeling een verantwoordingsplicht voor het toelaten van gevoelige functies.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Voor bepaalde risicovolle bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Hierin zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.

In het plangebied zijn geen Bevi-inrichtingen aanwezig en het plangebied staat tevens niet onder invloed van een nabij gelegen Bevi-inrichting.

Transport van gevaarlijke stoffen (water, spoor, weg)

Voor de beoordeling van de risico's vanwege transport van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), met als uitvloeisel het zogeheten Basisnet en de bijbehorende regeling Basisnet.

De Maas is een transportas waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Het plangebied valt binnen het invloedsgebied van de Maas, maar er worden geen (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd of mogelijk gemaakt in het plangebied. Het bestemmingsplan heeft derhalve geen invloed van of op dit aspect.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Voor de beoordeling van de risico's van transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Naast de toetsing aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is hierin vastgelegd dat aan weerszijden van een buisleiding een bebouwingvrije afstand moet worden aangehouden voor beheer en onderhoud aan de buisleidingen.

Verlegde gasleiding

In het noordelijk deel van het plangebied loopt een Regionale transportleiding van de Gasunie. Deze wordt verplaatst als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Hiervoor wordt een omgevingsvergunning verleend. De ligging van het nieuwe tracé wordt in dit bestemmingsplan meegenomen. Aangezien in dit plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten toestaan zijn of worden gerealiseerd verandert het plaatsgebonden- en groepsrisico niet. De genoemde gasleiding is door middel van een dubbelbestemming, met bijbehorende beschermingszone, opgenomen op de verbeelding.

Om te beoordelen of de nieuwe te leggen leiding voldoet aan het Bevb is een Kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd (QRA). De uitkomsten hiervan zijn opgenomen in het rapport 'QRA leiding Z-500-15' (zie bijlage 12). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico van de leiding voldoet in het plangebied aan het Bevb en Revb. De gestelde voorwaarde, dat het PR van deze leiding op een afstand van vier meter gemeten uit het hart van de leiding niet hoger is dan 10⁻⁶ per jaar. Het niveau van 10⁻⁶ wordt niet bereikt waardoor dan tevens voldaan wordt aan de voorwaarde dat er zich geen kwetsbare objecten binnen deze contour bevinden.

- Groeprisico

Het groepsrisico van de kilometer leiding voor het leidinggedeelte waarbinnen zich de voorgenomen leidingverlegging zich afspeelt, is vergeleken met de oriëntatiewaarde voor buisleidingen. Gebleken is dat het Groeprisico kleiner is dan de in het Bevb gestelde richtwaarde en daarmee voldoet aan de vigerende wetgeving. Verder is de verlegging van de leiding niet van invloed op de zelfredzaamheid, de mogelijkheden tot hulpverlening en is het tijdsaspect niet anders.

Zowel het Groeprisico als het Plaatsgebonden Risico voldoen aan de normen van het Bevb. Het nieuwe tracé heeft dus geen (nadelige) gevolgen voor PR en GR.

4.7.2 Conclusie

De in het plangebied en de omgeving aanwezige risicobronnen vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

Door bij de realisatie van gevoelige functies (zoals woningen) voldoende afstand in acht te nemen tot milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) kan hinder en gevaar worden voorkomen. Daarnaast kan worden voorkomen dat bedrijfsbelangen worden geschaad.

Ten behoeve van de milieuhygiënische afweging in het kader van de ruimtelijke onderbouwing wordt voor de meest nabij gelegen bedrijven aansluiting gezocht bij het stappenplan uit de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering".

4.8.1 Beoordelingssystematiek VNG-publicatie

De VNG-publicatie is een algemeen geaccepteerd instrument om na te gaan of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening in situaties waar woningen dicht bij bedrijven worden voorzien. In voorliggend onderzoek is gebruik gemaakt van de meest recente versie uit 2009. De VNG-publicatie geeft richtafstanden per bedrijfs categorie. De afstanden worden gegeven voor een aantal milieuaspecten, met name geur, stof, geluid en gevaar. De afstanden gelden tussen de perceelsgrens van het bedrijf en de gevels van woningen. Indien deze afstanden worden gerespecteerd is er sprake van een milieuhygiënisch te verantwoorden situatie en een goede ruimtelijk ordening. Indien één van deze afstanden niet wordt gerespecteerd is nader onderzoek noodzakelijk om na te gaan of alsnog sprake kan zijn van een milieuhygiënisch verantwoorde situatie.

Het toetsingskader bestaat uit 4 stappen. In stap 1 wordt een afweging gemaakt aan de hand van de in de publicatie genoemde richtafstanden. Indien woningen op kleinere afstand zijn gelegen dan de richtafstanden kan voor het betreffende plandeel in stap 2, 3 of 4 gemotiveerd worden afgeweken van de richtafstanden.

4.8.2 Richtafstanden inrichtingen (stap 1)

De richtafstanden voor verschillende bedrijfs categorieën worden vermeld in hoofdstuk 1 (lijst 1) van de VNG-publicatie. De richtafstanden die in de lijst zijn opgenomen gelden voor het gebiedstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. In de navolgende tabel worden de richtafstanden weergegeven.

Tabel - Overzicht richtafstanden per bedrijf

Milieu categorie	Richtafstand (m)
1	10
2	30
3.1	50
3.2	100
4.1	200
4.2	300
5.1	500
5.2	700

In het plangebied worden geen gevoelige functies of bedrijven gerealiseerd. Derhalve vindt er geen toetsing plaats aan de richtafstanden.

Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.9 Cultuurhistorie en Archeologie

4.9.1 Algemeen

Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting bij elk ruimtelijk plan een beschrijving te worden gegeven van de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden van het plangebied.

4.9.2 Cultuurhistorie

Op het terrein van Sappi Zuid ligt een schat van monumentale en archeologische waarden. Met name in en rondom het Rijksmonument “de Lomelefebrik” is de geschiedenis van Maastricht, in het bijzonder van de vestingwerken en de papierindustrie tastbaar aanwezig.

In het plangebied van dit bestemmingsplan ligt onder andere het gemeentelijk monument (status kenmerkend) genaamd de Affuitenloods. Deze loods was oorspronkelijk onderdeel van de vestigingswerken. Onder één van de twee bestaande bruggen bij de Fransensingel liggen pijlers van een oud spoorbruggetje. Deze zijn eveneens monumentaal (kenmerkend). Beide gemeentelijke monumenten zijn bouwhistorisch onderzocht (zie Bijlage 13).

De oorspronkelijke vorm van de Affuitenloods uit 1827 is in silhouet nog aanwezig. Door de verbouwing in 1879-1882 van loods naar woningen is een groot deel aan informatie verloren gegaan over de oorspronkelijke indeling van gevelopeningen en de inwendige ruimtelijke structuur. Met name door het groot aantal nieuw aangebrachte gevelopeningen tijdens deze verbouwing is de oorspronkelijke gevelindeling niet meer leesbaar. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt vormt dit object een belangrijke schakel, doordat hierin enerzijds de herkomst en relatie met de vestingwerken in af te lezen is en deze anderzijds onderdeel uitmaakt van de transformatie naar industrieterrein.

Hoewel deze verbouwing de oorspronkelijke situatie heeft verstoord, is het echter wel een interessant gebouw voor de geschiedenis van het pand in relatie met de papierfabriek. Bij de verbouwing in 1940 en later is het oorspronkelijke karakter van het gebouw steeds onherkenbaarder geworden. Grootste aanpassing aan de vorm is in 1979 uitgevoerd toen de zuidelijke helft van het schilddak gesloopt is en aan deze zijde een nieuwe topgevel is opgemetseld. Het gebouw is daarnaast steeds verder in de verdrukking geraakt doordat het ingebouwd is geraakt. Hierdoor heeft het gebouw haar oorspronkelijke vrijstaande karakter verloren.

Het aanwezige hoogteverschil is vanuit cultuurhistorisch oogpunt ook van waarde. Dit hoogteverschil en verloop van het maaiveld vormt namelijk een duidelijke en directe verwijzing naar de tijd van de vestingwerken. Vanuit de Affuitenloods werden de zogenaamde affuiten, zijnde rolpaarden waarop de kanonnen lagen, namelijk via een helling tot bovenop de vestingmuren getrokken.

De Affuitenloods ligt min of meer geheel in het nieuwe tracé van de Verlengde Maasboulevard. Natuurlijk gaat cultuurhistorisch gezien de voorkeur uit naar handhaving van cultuurhistorische waardevolle objecten en gebouwen, echter gezien de meerwaarde van het doortrekken van de Maasboulevard is er toch voor gekozen de Affuitenloods voor de aanleg van de weg te slopen, waarbij ook het talud verdwijnt.

Door het verleggen van de Maasboulevard ontstaat grote meerwaarde op stedenbouwkundig en verkeerskundig gebied, voor het woon- en leefklimaat en voor de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte (in zowel Sappi Zuidwest als rondom het Sphinx gebouw). Bovendien ontstaat er ruimte voor eventuele aanvullende stedelijke ontwikkelingen in het gebied. Voor een toelichting op de tracékeuze wordt verwezen naar bijlage1).

Gezien deze meerwaarde acht het gemeentebestuur de sloop van de Affuitenloods verantwoord.

De loods zal daarom ook niet meer worden aangeduid als 'kenmerkend bouwwerk' en daarmee niet meer aangewezen zijn als gemeentelijk monument.

Bij de sloop van de loods worden zichtbare en mogelijk nog verborgen cultuurhistorische waarden in kaart gebracht en gedocumenteerd. Verder worden de sloopwerkzaamheden archeologisch begeleid: archeologen komen 1 of 2 maal per dag kijken of er archeologisch waardevolle restanten in de ondergrond aanwezig zijn en documenteren dat eventueel.

Bij het ontwerp van de nieuwe brug bij de Fransensingel over de Zuid Willemsvaart blijven de monumentale pijlers inclusief de rond afgewerkte natuurstenen dekplaten en bestaande landhoofden bij de Fransensingel gehandhaafd. Het huidige brugdek wordt geheel vernieuwd en aangepast aan de huidige eisen. De betonnen brug, die in 1986 naast de originele brug uit 1876 werd gebouwd, zal in de planvorming geheel worden vervangen door een exemplaar waarbij de pijlervormgeving is afgeleid van de monumentale brug.

De zuidelijke en oostelijke rand van het plangebied maken onderdeel uit van het beschermde stadsgezicht. Op deze locaties wordt de aansluiting op de Maasboulevard vormgegeven en wordt een voetgangersbrug over de Zuid-Willemsvaart mogelijk gemaakt conform dit bestemmingsplan. Met deze werkzaamheden worden de wezenlijke kenmerken van deze locaties niet beïnvloed. In het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen zal tevens een afweging gemaakt worden omtrent de vormgeving van de voetgangersbrug. Op die manier wordt geborgd dat er sprake is van een kwalitatief hoogwaardige uitstraling.

Conclusie

Door de sloop van de Affuitenloods gaan niet alleen bouwhistorische waarden maar vooral ook belangrijke cultuurhistorische waarden verloren. De voorgenomen ontwikkelingen bieden echter een wezenlijke verbetering van de verblijfskwaliteit, het woon- en leefklimaat, de openbare ruimte en de ontsluiting aan de noordzijde van de stad waardoor sloop van de Affuitenloods te verantwoorden is.

4.9.3 Archeologie

Op grond van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) zijn de belangrijkste bevoegdheden aangaande de archeologie bij de gemeente neergelegd. De gemeente is op grond van de Monumentenwet verplicht bij de vaststelling van ruimtelijke plannen rekening te houden met de in de grond aanwezige of te verwachten archeologische waarden.

Het plangebied van dit bestemmingsplan heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde. Naast de bovengenoemde, relatief recente, industriële activiteiten maakt het plangebied ook onderdeel uit van de noordelijke vestingwerken van Maastricht. Naar verwachting zijn restanten hiervan in de diepere ondergrond aanwezig.



Afbeelding 4-1 Vestingwerken Maastricht (bron: stichting Maastricht vestingstad)

De oppervlakkige grondlagen in het plangebied zijn echter tijdens het industriële gebruik grotendeels geroerd geraakt door de activiteiten uit de afgelopen circa 100 jaar. Zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding 4-2 bekende bodemverstoringen

In de standaard regeling van de gemeente Maastricht is een diepte van 0.40 centimeter opgenomen vanaf waar archeologisch onderzoek plaats dient te vinden wanneer dieper gegraven wordt. Gezien de bodemverstoring zou in delen van het gebied misschien tot grotere diepte zonder vergunning kunnen worden gegraven. Bij recente sloopactiviteiten (loods en voormalige portiersloge Sappi) zijn toch nog resten van industrieel erfgoed in deze laag gevonden. Daarom wordt de maximale verstoringdiepte van 0.40 cm gehandhaafd, maar tegelijkertijd wordt enkel en alleen in dit bestemmingsplan een uitzondering op de vergunningplicht opgenomen wanneer grondwerkzaamheden (uitsluitend voor de aanleg van de verlengde maasboulevard en daaraan gekoppelde zaken) dieper dan 0,40 cm onder archeologische begeleiding worden uitgevoerd. Dit voorkomt extra vergunningprocedures en waarborgt de eventueel toch nog aanwezige archeologische waarden.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

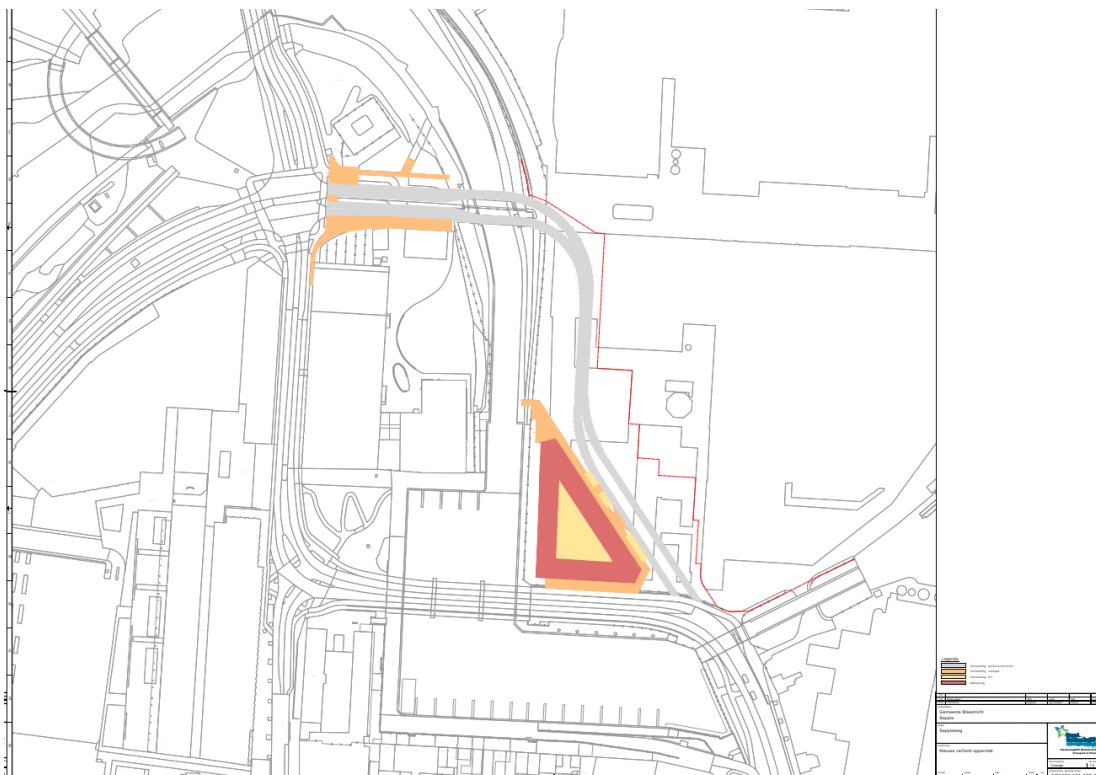
4.10 Waterparagraaf

4.10.1 Algemeen



Sinds 1 november 2003 is voor alle ruimtelijke plannen de watertoets verplicht. Het doel van de watertoets is waterbelangen evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces van Rijk, Provincies en gemeenten. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten.

4.10.2 De Watertoets

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is opgenomen als Bijlage 14. In de watertoets wordt weergegeven of en hoe de ontwikkeling die in dit plan mogelijk gemaakt wordt voldoet aan de diverse beleidsdoelstellingen op het gebied van water op zowel rijks, lokaal als gemeentelijk niveau. Ook is op basis van de omvang van de verharding die wordt toegevoegd berekend wat de benodigde berging van de first flush (het hemelwater dat gezuiverd kan worden) is.



Legenda:

	Verharding, asfaltconstructie
	Verharding, voetpad
	Verharding, erf
	bebouwing

afbeelding 4-3 nieuw verhard oppervlak

Voor de berging worden onder meer wadi's aangelegd. In overeenstemming met het beleid van de gemeente Maastricht wordt het water vanuit deze berging afgevoerd naar het oppervlaktewater van het Bassin. Uit de uitgevoerde Watertoets blijkt dat het Bassin de berekende omvang kan verwerken.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.11 Milieueffectrapportage

Voor plannen en besluiten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben, kan een milieueffectrapportage (m.e.r.) nodig zijn of moet worden beoordeeld of een m.e.r. nodig is. In de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 zijn activiteiten met drempelwaarden opgenomen op basis waarvan de noodzaak van het wel of niet opstellen van een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) of meteen een milieueffectrapportage (onderdeel C) wordt bepaald.

Sinds 1 april 2011 is een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) in werking getreden. De wijziging houdt in dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op (een) activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten, ongeacht of de drempelwaarde wordt overschreden. Dit is een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De activiteiten binnen de deelgebieden vallen onder de volgende categorieën van bijlage II bij het Besluit milieueffectrapportage 1994:

C 1.3 De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg, met een ondergrens van 10 kilometer;

D 1.2 De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg, met een ondergrens van 5 kilometer.

De voorgenomen aanleg van de Verlengde Maasboulevard is een stedelijke weg met twee rijstroken (2 x 1 rijstrook) met een lengte van circa 250 meter en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde in de genoemde categorieën. Daarmee geldt er geen formele plicht voor het opstellen van een milieueffectrapportage of een m.e.r.-beoordeling. Ook onder de drempelwaarde moet worden beoordeeld of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, via een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling gebeurt op basis van criteria uit de Europese richtlijn milieueffectrapportage:

- de kenmerken van het project, onder andere omvang en cumulatie;
- de plaats van het project, de kenmerken van het plangebied in relatie met kwetsbaarheid van de omgeving;
- kenmerken van de potentiële effecten, mogelijke effecten van de activiteit, onder andere bereik, waarschijnlijkheid en omkeerbaarheid.

Er is een aanmeldnotitie opgesteld, waarin de effecten zijn beschreven aan de hand van de genoemde criteria. De conclusie van de beoordeling is dat het initiatief geen belangrijke nadelige milieugevolgen heeft en dat het doorlopen van een milieueffectrapportage niet noodzakelijk is. Deze conclusie is overgenomen door het bevoegd gezag. De vormvrije mer-beoordeling (de aanmeldnotitie en het collegebesluit) is opgenomen in Bijlage 15.

Conclusie

De ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt zorgt niet voor belangrijke nadelige milieugevolgen en een milieueffectrapportage is niet aan de orde.

Hoofdstuk 5 Wijze van bestemmen

5.1 Algemene juridische opzet

In dit hoofdstuk worden, voor zover dit nodig en wenselijk wordt geacht, de van het bestemmingsplan deel uitmakende regels van een nadere toelichting voorzien. De regels behorende bij dit bestemmingsplan geven inhoud aan de aangegeven bestemming. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen gebruikt mogen worden en wat en hoe er gebouwd mag worden.

De regels van het onderhavige bestemmingsplan zijn ingedeeld in vier hoofdstukken, conform de systematiek in de SVBP2012, versie 1.3.1 (Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen 2012), te weten:

1. Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In artikel 1 zijn de begrippen omschreven die worden gehanteerd in het plan en die een eenduidige omschrijving behoeven. In artikel 2 is bepaald hoe de diverse maten, als bouwhoogte, goothoogte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden gemeten.

2. Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied toegestane functies. Per bestemming 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 eventuele afwijkingsvergunningen of wijzigingen) toegestaan.

Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) en wordt gebouwd op de aangegeven plaats, kan hiervoor in de regel zonder meer omgevingsvergunning worden verleend.

In het geval van bijbehorende bouwwerken (voorheen: aanbouwen, uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen) kan in bepaalde gevallen zonder omgevingsvergunning worden gebouwd (zie artikel 2 en 3, Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht).

3. Algemene regels

Hier zijn onder andere bepalingen voor specifieke aanduidingen opgenomen.

4. Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de overgangsregels en de slotregel.

Het overgangsrecht dient om bouwwerken en gebruiksvormen, die in het verleden legaal zijn gerealiseerd maar nu afwijken van het nieuwe plan, (voorlopig) gehandhaafd respectievelijk voortgezet mogen worden. Zolang voldaan wordt aan de overgangsregels, worden deze bouwwerken en gebruiksvormen gedoogd.

In de slotregel is bepaald wat de officiële naam van het plan is.

5.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is opgenomen voor het realiseren van de Verlengde Maasboulevard. Binnen deze bestemming zijn 2 rijstroken toegestaan, in iedere rijrichting één. Daarnaast zijn in- en uitritten, opstelstroken en fietspaden en een busbaan mogelijk gemaakt binnen deze bestemming. In het noorden van het plangebied is binnen deze bestemming een brug mogelijk gemaakt, voor de aansluiting van de weg op de Fransensingel. Ter hoogte van Lumiere aan het Bassin is een voetgangersbrug voorzien.

5.3 Dubbelbestemming

Artikel 4 Leiding - gas

Deze dubbelbestemming is opgenomen op de gronden waarin een aardgastransportleiding is gelegen. Binnen deze dubbelbestemming valt ook de belemmeringsstrook van 4 meter aan weerszijde van de leiding ter bescherming van deze leiding.

Artikel 5 Waarde - Maastrichts Erfgoed - Archeologie

Deze dubbelbestemming is in het gehele plangebied opgenomen ter bescherming van potentiële archeologische waarden. Aangezien in dit plangebied onderzoek heeft plaatsgevonden naar het roeren van de grond is de inhoudelijke regeling ten aanzien van deze dubbelbestemming gewijzigd ten opzichte van de voorheen vigerende bestemmingsplannen.

Artikel 6 Waarde - Maastrichts Erfgoed - Cultuurhistorie

Deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van cultuurhistorisch waardevolle onderdelen zoals gemeentelijke monumenten, cultuurhistorische attentiegebieden en het beschermd stadsgezicht. Hiervoor zijn regels opgenomen in dit bestemmingsplan.

5.4 Algemene regels

Artikel 9.1 geluidzone - industrie

Het plangebied maakte voorheen onderdeel uit van het gezoneerde bedrijventerrein. Dat is niet meer het geval. Dit betekent dat de geluidzone die over het naastgelegen bedrijventerrein ligt ook gewijzigd is (aangezien het terrein minder groot is en de activiteiten gewijzigd zijn). De omgevingsvergunning van Sappi, op grond waarvan de nieuwe geluidzone is berekend en bepaald, is verleend en onherroepelijk.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van het bepaalde in artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening is de gemeenteraad verplicht om een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen.

Uit artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening volgt dat als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Onderhavig bestemmingsplan maakt geen bouwplan mogelijk zoals genoemd in artikel 6.2.1 Bro en daarmee is het kostenverhaal niet van toepassing. Er is dan ook geen verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan.

Eventuele planschade is voor rekening van de Wijkontwikkelingsmaatschappij Belvédère BV.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Voorontwerp bestemmingsplan en vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

Het voorontwerp van dit bestemmingsplan heeft met ingang van 29 juni tot en met 9 augustus 2023 ter inzage gelegen. Er is één reactie ingediend.

Het plan is ook voorgelegd aan de vooroverleginstanties.

De ingediende vooroverlegreacties en inspraakreactie zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota inspraak en vooroverleg (bijlage 16).

6.2.2 Zienswijzen

[PM]

