

Beheersverordening

Boschpoort 2020

Gemeente Maastricht

NL.IMRO.0935.bvBoschpoort2020-vg01

VASTGESTELD
8 maart 2021



Contactpersoon

T
M
E

Arcadis Nederland B.V.

Inhoudsopgave

Toelichting Beheersverordening Boschpoort 2020	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Opbouw van de beheersverordening	6
1.3 Grens van het besluitgebied	7
1.4 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Beleid	8
2.1 Europees beleid	8
2.2 Rijksbeleid	9
2.3 Provinciaal beleid	15
2.4 Regionaal beleid	18
2.5 Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied	26
3.1 Ruimtelijke structuur	26
3.2 Functionele structuur	32
Hoofdstuk 4 Milieuplanologische aspecten	36
4.1 Water	36

4.2	Geluid	37
4.3	Bodem	40
4.4	Geurhinder	40
4.5	Externe veiligheid	41
4.6	Luchtkwaliteit	45
4.7	Lichthinder	46
4.8	Trillingshinder	46
4.9	Kabels, leidingen en overige belemmeringen	46
Hoofdstuk 5	De beheersverordening	47
5.1	Algemeen	47
5.2	Opzet van de regels	47
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	51
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	51
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51
Hoofdstuk 7	Handhavingsparagraaf	53

Toelichting Beheersverordening Boschpoort 2020

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In het kader van de aankomende Omgevingswet zullen gemeenten zich moeten gaan voorbereiden op de nieuwe planproducten zoals het Omgevingsplan en de participatieprocessen die hierbinnen een rol spelen. De gemeente Maastricht heeft de wijk Boschpoort als pilot-wijk gekozen om onder meer ervaringen op te doen met het participatieproces. In dat kader zijn in de wijk Boschpoort vanuit de gemeente buurtbijeenkomsten en thema groepen georganiseerd. De drie thema groepen waren: routes, wonen en veilige & gezonde plekken. Uit deze thema groepen zijn diverse suggesties en quick-wins naar voren gekomen voor de wijk Boschpoort, die de gemeente wil faciliteren door de geldende beheersverordening te actualiseren.

Voor de aspecten die onder de Wet ruimtelijke ordening nog niet mogen worden opgenomen in de beheersverordening, wordt in afwachting van de inwerkingtreding van de Omgevingswet parallel gestart met een pilot voor een omgevingsplan voor de wijk Boschpoort, waarvoor de omgevingsvisie Maastricht 2040 de basis vormt.

De beheersverordening

Een beheersverordening is een beheerregeling en heeft betrekking op een gebied waarin geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien. Anders dan een bestemmingsplan kent de beheersverordening geen voorbereidingsprocedure en geen beroepsmogelijkheden, omdat vaststelling van een beheersverordening wordt gezien als vaststelling van algemeen verbindende voorschriften; hiertegen staan geen bestuursrechtelijke rechtsmiddelen open (art. 8.3 sub 1 onder a. Awb). Het belangrijkste gegeven bij de beheersverordening is dat geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen worden vastgelegd; iets dan in een bestemmingsplan wél kan en mag. De beheersverordening is een geschikt instrument voor die gebieden waar geen nieuwe ontwikkelingen meer worden voorzien.

De Omgevingswet

Naar verwachting treedt op 1 januari 2022 de Omgevingswet in werking. Deze wet vervangt onder meer een aantal bestaande wetten zoals de Wet ruimtelijke ordening, Woningwet, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet natuurbescherming en de Wet milieubeheer.

De zorg voor de fysieke leefomgeving staat centraal in de Omgevingswet. Gemeenten zijn in het kader van de Omgevingswet verplicht om te beschikken over één omgevingsplan voor het totale gemeentelijke grondgebied. Dit omgevingsplan is onder meer de opvolger van de beheersverordening en het bestemmingsplan. Gemeenten hoeven bij inwerkingtreding van de Omgevingswet niet meteen een heel nieuw omgevingsplan op te stellen. Er is een overgangsperiode ingesteld. Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet gaan onder meer alle geldende beheersverordeningen en bestemmingsplannen automatisch deel uitmaken van het nieuwe (tijdelijke) omgevingsplan. Tevens wordt er een aantal algemene regels (de zogenoemde 'Bruidsschat'), waarvoor momenteel de Rijksoverheid nog het bevoegd gezag is, aan dit tijdelijke omgevingsplan toegevoegd. De gemeente heeft vervolgens tot 2029 de tijd om het tijdelijke omgevingsplan om te zetten in een permanent omgevingsplan.

Waar in de voorliggende beheersverordening uitsluitend zaken mogen worden geregeld die ruimtelijk relevant zijn, biedt het omgevingsplan meer mogelijkheden. Niet langer 'een goede ruimtelijke ordening'

is het uitgangspunt. Het gaat onder de Omgevingswet om het borgen van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. De Omgevingswet beoogt dan ook een integrale benadering van alle aspecten binnen de fysieke leefomgeving.

Voorliggende beheersverordening maakt bij inwerkingtreding van de Omgevingswet deel uit van het nieuwe gemeentelijke omgevingsplan.

1.2 Opbouw van de beheersverordening

De beheersverordening is geregeld in hoofdstuk 3A van de Wro. In artikel 3.38, lid 1 Wro is bepaald dat de gemeenteraad in afwijking van artikel 3.1 (het bestemmingsplan) voor die delen van de gemeente waar geen ruimtelijke ontwikkeling wordt voorzien in plaats van een bestemmingsplan een beheersverordening kan vaststellen, waarin het beheer van dat gebied overeenkomstig het bestaande gebruik wordt geregeld. Van een ruimtelijke ontwikkeling is sprake als het gaat om ruimtelijk relevante veranderingen in het planologische toegestane gebruik van gronden en opstallen. De beheersverordening moet voldoen aan het Rsro (Regeling standaarden ruimtelijke ordening) en dus aan het IMRO2012 en de STRI2012. De SVBP 2012 is niet van toepassing op de beheersverordening. De voorliggende beheersverordening bestaat uit twee delen, te weten een set regels (de juridische regeling) en een illustratie (verbeelding). Het plan is daarnaast voorzien van een toelichting, waarin de gemaakte beleidskeuzen en de vertaling daarvan in de regels zijn toegelicht.

Regels (juridische regeling)

Er wordt een juridische regeling opgesteld die wat betreft opzet aansluit bij de standaardregeling van de gemeente Maastricht. De regels hebben betrekking op het bouwen van bouwwerken en het gebruik van de bouwwerken en de onbebouwde gronden. Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van gebruiksregels, bouwregels, afwijkingsregels, de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden en de omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk. De gebruiksregels zien op het gebruik van gronden en bouwwerken. De bouwregels hebben betrekking op het bouwen van bouwwerken en geven aan hoe en waar er gebouwd mag worden. De afwijkingsregels vinden hun grondslag in artikel 3.38, lid 4 Wro, waarin is bepaald dat een beheersverordening een regeling kan bevatten voor het afwijken van de beheersverordening. Artikel 3.38, lid 3 Wro vormt de grondslag voor het opnemen van een omgevingsvergunning voor werken en slopen.

Illustratie: besluitvlak en besluitsubvlakken

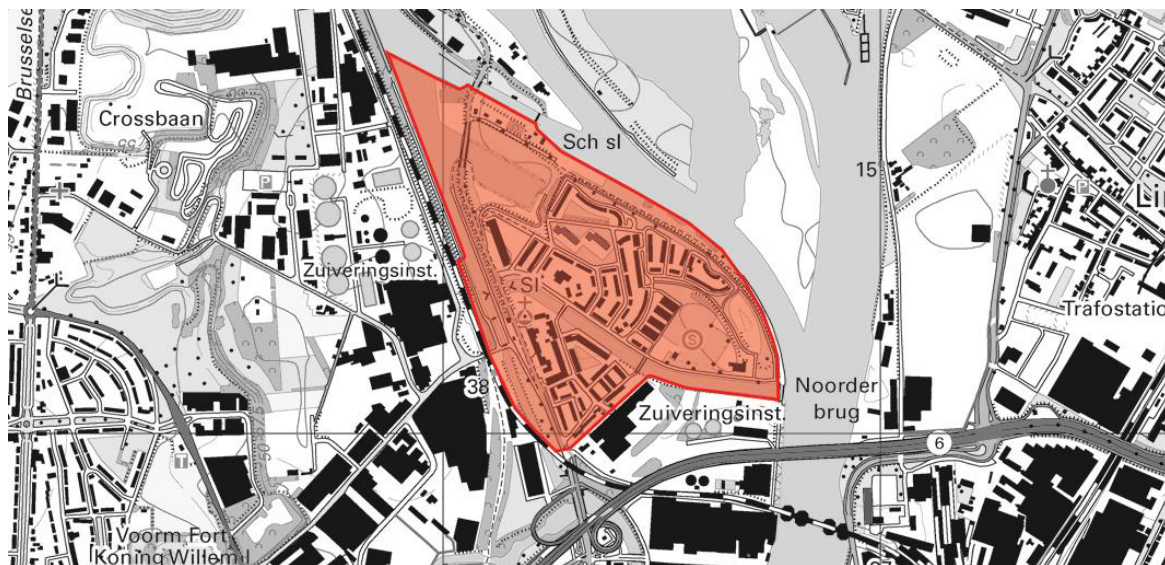
De kaart behorende bij een beheersverordening heet een illustratie. Deze illustratie bestaat uit een besluitgebied (dit is het plangebied), besluitvlakken en besluitsubvlakken. De illustratie ten behoeve van deze beheersverordening wordt in digitale vorm vervaardigd, waarbij mede gebruik wordt gemaakt van de aanbevelingen en richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de 'Praktijkrichtlijn Gebiedsgerichte Besluiten' (PRGB) en in de VNG-handreiking 'Beheersverordening Wro' worden gegeven. De digitale kaart is objectgericht samengesteld en leidt tot een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0935.bvBoschpoort2020-vg01.

Toelichting

De toelichting geeft het resultaat van de keuzen weer die door de gemeente zijn gemaakt in het kader van de beheersverordening. Hierin dienen de afwegingen aangaande de keuze van de besluit(sub)vlakken ten behoeve van dit plan te worden verantwoord.

1.3 Grens van het besluitgebied

Het begrenzing van het besluitgebied verloopt vanaf de zuidwestzijde ter rechterzijde van de spoordijk van de goederenspoorlijn Maastricht-Lanaken; halverwege ligt de grens iets terug tot aan de kanaaloever. De begrenzing aan de noordzijde kruist de Zuid-Willemsvaart en wordt gevormd door de kadastrale eigendomsgrens tussen gemeente Maastricht en het Rijk. Vervolgens verloopt de grens in zuidoostelijke richting langs de waterlijn van het Verbindingskanaal tot voorbij de splitsing met het Voedingskanaal ter hoogte van de Biesenweg. Van daaruit volgt de grens de waterlijn van het Voedingskanaal tot aan het bebouwd gebied ter hoogte van de Van Eyckstraat, alwaar de grens parallel verloopt aan de Gebroeders van Limburgstraat in de richting van de Bosscherweg. De begrenzing is op onderstaande topografische kaart weergegeven.



Besluitgebied

1.4 Leeswijzer

De toelichting bij deze beheersverordening bestaat uit acht hoofdstukken. Na dit inleidende eerste hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de beleidskaders op Europees, nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau weergegeven en wordt afgewogen of de beoogde ontwikkeling daarbinnen inpasbaar is. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van het plangebied gegeven met de huidige ruimtelijke, functionele of andere structuren die daarbinnen aanwezig zijn. In hoofdstuk 4 komen de milieuplanologische aspecten aan de orde. Hoofdstuk 5 handelt over de opbouw van de regels in deze beheersverordening en voorziet onder meer in een artikelsgewijze bespreking van de regels. In hoofdstuk 6 komt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde en hoofdstuk 7 bevat tot slot de handavingsparagraaf.

Hoofdstuk 2 **Beleid**

2.1 **Europees beleid**

2.1.1 **Vogel- en habitatrichtlijn**

Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'. Vanaf 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming van kracht geworden. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Conform deze wet bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied en zorgen zij voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren.

Het Natura 2000-netwerk bevat derhalve de gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en zijn daarmee geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Voor die gebieden geldt dat aanwijzingsbesluiten zijn opgesteld waarin staat voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats. Nederland heeft 162 Natura 2000-gebieden (en 4 'mariene' gebieden buiten de kust).

Binnen de Maastrichtse gemeentegrens zijn twee (delen van) Natura 2000-gebieden gelegen: "St. Pietersberg en Jekerdal" en "Grensmaas". Ten noorden van de gemeente Maastricht, tussen de kernen Bunde en Elsloo, ligt het Natura 2000-gebied 'Bunder- en Elsoërbos'. Ten zuidoosten van de gemeente Maastricht ligt het Natura 2000-gebied "Savelsbos" en op enige afstand in de gemeente Eijsden-Margraten nog het gebied "Bemelerberg en Schiepersberg". Het plangebied is alleen in de directe nabijheid (het natuurgebied is gelegen aan de overzijde van het Verbindingskanaal) van natuurgebied "Grensmaas" gelegen. De voorliggende beheersverordening is een conserverend ruimtelijk plan, waarbinnen de bestaande situatie planologisch wordt verankerd en waarin geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Er zal geen sprake zijn van negatieve effecten op de kwalificerende soorten of habitats in de genoemde gebieden als gevolg van dit bestemmingsplan.

2.1.2 **Europese Kaderrichtlijn Water**

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese Kaderrichtlijn Water in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap. Uitgangspunten hierbij zijn:

- een gebiedsgerichte aanpak, waarbij wordt uitgegaan van een indeling in stroomgebiedsdistricten;
- het uitwerken van maatregelen, onder meer uitgaande van een gecombineerde aanpak door beperking van verontreiniging aan de bron door middel van emissiegrenswaarden en door het vastleggen van milieukwaliteitsnormen;
- het bereiken van de milieukwaliteitsdoelstellingen, namelijk de goede ecologische toestand voor het oppervlaktewater en de goede chemische toestand voor het grondwater;.
- het behouden van aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- het leveren van een bijdrage aan de afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

De Europese Kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich

ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water. Verschillende doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn opgenomen in het Nationaal Waterplan en verankerd in de Waterwet en het bijbehorende Waterbesluit.

Voor het onderhavige besluitebied zijn daardoor vanuit de Europese Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere nationale wet- en regelgeving voortkomen.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI is de rijksvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving en opvolger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Met de NOVI kan het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die er voor Nederland liggen. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt ook om zorgvuldige keuzes, want de ruimte, zowel boven- als ondergronds, is een schaars goed.

Met de NOVI brengt het Rijk in beeld waar kansen liggen. Kansen om de kwaliteit van onze leefomgeving te verbeteren. Kansen om sociale samenhang, gezondheid en economisch herstel te bevorderen en kansen om schone, veilige en duurzame technieken, die bijdragen aan de beoogde transitie naar een circulaire samenleving, stevig te verankeren in onze manier van leven en werken.

Die keuzes in de fysieke leefomgeving maakt het Rijk niet alleen. Keuzes worden samen gemaakt met medeoverheden, kennisinstellingen, maatschappelijke partijen en burgers. Dit vraagt een goed samenspel tussen al deze partijen; een integrale aanpak.

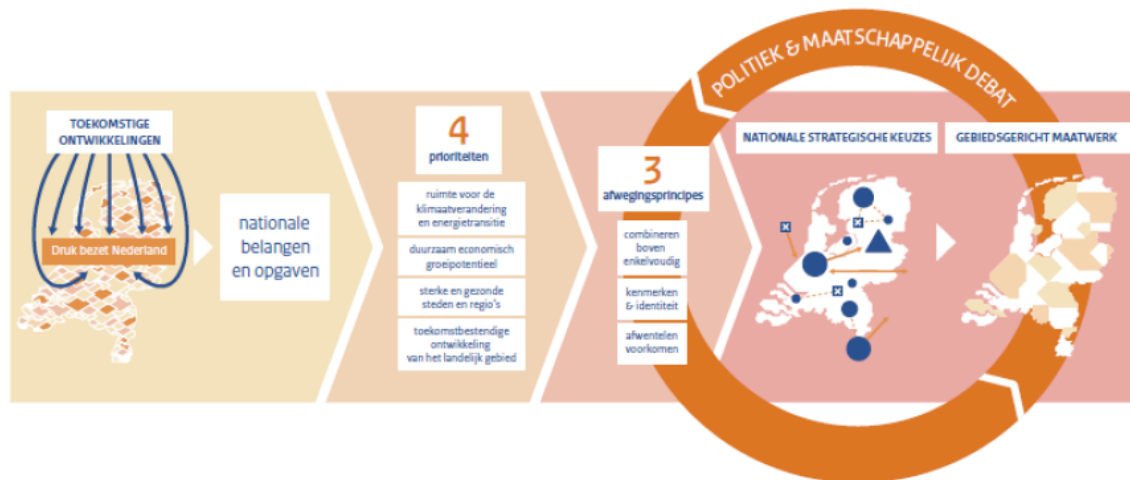
De toenemende druk op de fysieke leefomgeving vraagt om een actieve Rijksoverheid om richting te geven aan de toekomstige fysieke leefomgeving van Nederland. Regie vanuit het Rijk betekent echter niet het centraliseren van taken en verantwoordelijkheden; wel het geven van richting op grote opgaven en regie op goed samenspel, zowel publiek als publiek/privaat.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationaal belangen wil het Rijk sturen en richting geven aan het inrichten van de fysieke leefomgeving. De Nationale Omgevingsvisie richt zich daarbij op vier prioriteiten:

1. Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie.
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
3. Afwentelen wordt voorkomen.



Afwegen met NOVI

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede, maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij hanteert het NOVI vier uitgangspunten:

- We werken als één overheid, samen met de samenleving.
- We stellen de opgave(n) centraal.
- We werken gebiedsgericht.
- We werken permanent en adaptief aan de opgaven.

De beheersverordening doet op geen enkele wijze afbreuk aan het ruimtelijk beleid van het Rijk.

2.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De Structuurvisie bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028 met een doorkijk naar 2040. In de SVIR formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Daarbij zijn 13 nationale belangen benoemd; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. De nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die juridische borging vragen, worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze AMvB is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en provinciale inpassingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Met het Barro geeft het Rijk aan dat ingezet wordt op zuinig ruimtegebruik, bescherming van kwetsbare gebieden en bescherming van het land tegen overstroming en wateroverlast.

Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven en laat dan ook meer over aan provincies en gemeenten. De SVIR gaat uit van het adagium 'decentraal, tenzij'. Dit betekent dat het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op dertien nationale belangen; waarvoor het verantwoordelijk is en resultaat wil boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk biedt bij de doorwerking van de nationale belangen de provincie en de gemeente ruimte om in te

spelen op de eigen situatie; zelf beslissingen te nemen en geeft ruimte aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling. Het Rijk geeft daarbij aan dat er ten alle tijde sprake moet zijn van een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Tot slot is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening inclusief zorgvuldige, transparante ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dat betekent dat het systeem zo ingericht moet zijn dat integrale planvorming en besluitvorming op elk schaalniveau mogelijk is en dat bestaande en toekomstige belangen goed kunnen worden afgewogen. Gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde zijn hier onderdeel van.

Deze beheersverordening doet op geen enkele wijze afbreuk aan het ruimtelijk beleid van het Rijk.

2.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

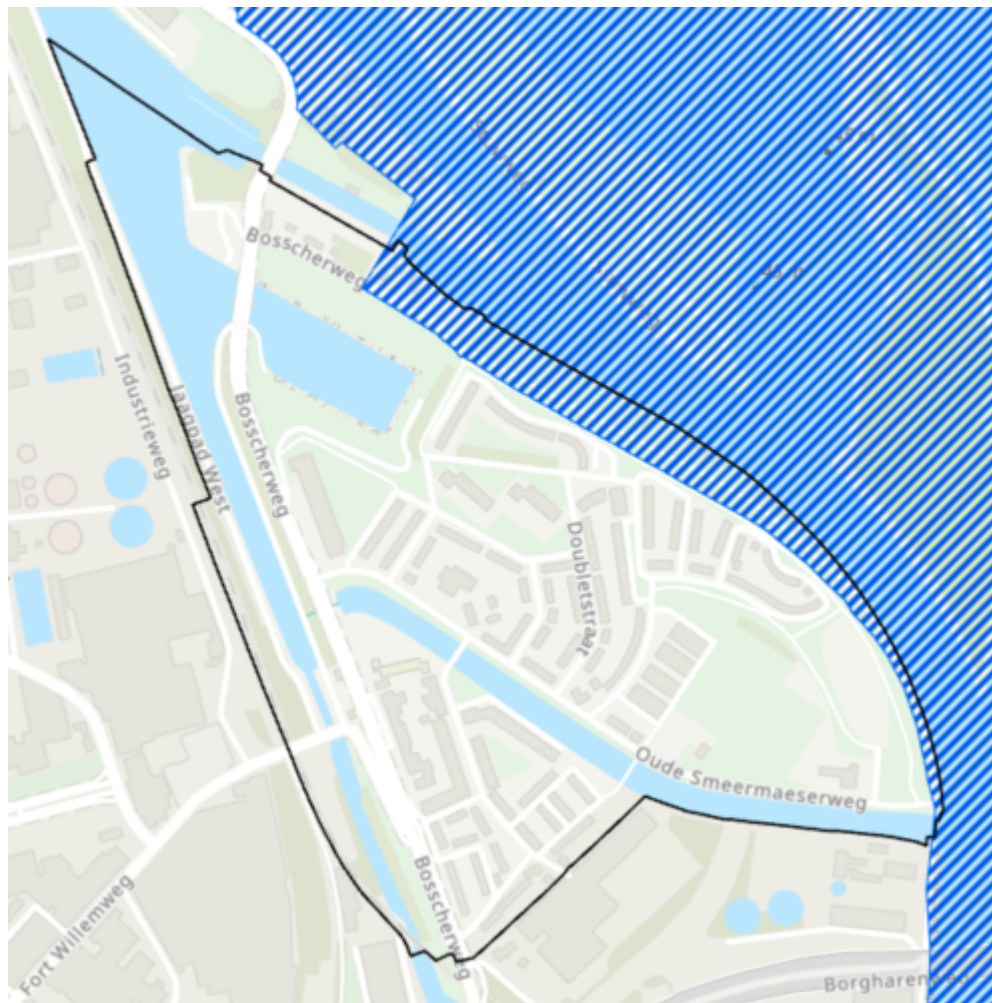
De nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die juridische borging vragen, worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze AMvB is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en provinciale inpassingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Met het Barro maakt het rijk voor 13 aangewezen nationale belangen gebruik van deze mogelijkheid om algemene regels te stellen.

Gezien de ligging van het plangebied aan de Maas zijn de volgende artikelen ten aanzien van de nationale belangen voor deze beheersverordening relevant:

Artikel 2.4 Grote Rivieren

Een onderwerp uit het Barro dat in het kader van de voorliggende beheersverordening aan de orde is, is de ligging van rivierbeddingen aan de oostelijke rand van het besluitgebied. Het besluitgebied ligt voor een deel in het stroomvoerend rivierbed. Het stroomvoerend rivierbed is in deze beheersverordening op de illustratie en in de regels vastgelegd. Hiermee zijn de belangen uit het Barro juridisch verankerd. Het onderstaande kaartje laat de ligging van het stroomvoerend rivierbed zien.



Ligging van het stroomvoerend rivierbed (blauw gestreept) ten opzichte van het besluitgebied (zwarte lijn).

Artikel 2.10 NatuurNetwerkNederland

Ten noorden van het besluitgebied ligt een gebied dat onderdeel is van het NatuurNetwerk Nederland (NNN). De ligging van het NNN gebied ten opzichte van het besluitgebied is weergegeven op het onderstaande kaartje. Het NNN is een stelsel van natuurgebieden van internationaal of nationaal belang dat strekt tot de veiligstelling van ecosystemen met de daarbij behorende soorten. Deze gebieden worden door het Barro juridisch verankerd.



Ligging van het NNN gebied (groen) ten opzichte van het besluitgebied (zwarte lijn).

2.2.4 Waterwet en waterbesluit

Op 22 december 2009 is de Waterwet van kracht geworden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening. De wet is gericht op het voorkomen en beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. Daarnaast is de wet gericht op de bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van de watersystemen en de vervulling van maatschappelijke functies door de watersystemen. Vanwege de bevolkingstoename, de groei van de economische waarde achter de dijken en de wens om dijkverbeteringen harmonisch in te passen in het landschap, is op 1 januari 2017 de Waterwet gewijzigd. Bij deze wijziging zijn nieuwe normen voor de primaire waterkeringen vastgesteld, en zijn de primaire waterkeringen niet langer ingedeeld in dijkkringen maar in dijktrajecten. De primaire waterkeringen zijn in het beheer bij het Rijk. Onderstaande kaart laat het dijktraject als onderdeel van de primaire waterkering in het besluitgebied zien.



Aangewezen dijktraject met overstromingsnorm 1:1000 in het besluitgebied.

Het Waterbesluit bevat in de bijlagen een lijst van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en een lijst van waterkeringen, eveneens in beheer bij het Rijk. Wat betreft de oppervlaktewaterlichamen geeft het Waterbesluit een grondslag om de grenzen hiervan in de Waterregeling vast te leggen en een grondslag voor de grenzen van de gebieden die zijn vrijgesteld van de vergunningplicht voor het gebruik van waterstaatswerken (vergelijkbaar met het Besluit rijksrivieren op grond van art. 2a Wbr). Daarnaast geeft het Waterbesluit twee hoofdregels voor de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen:

- het Rijk beheert zijwateren van hoofdwateren, behoudens de uitzonderingen die in de Waterregeling zijn geregeld;
- als het Rijk beheerder is van een oppervlaktewaterlichaam, beheert het ook de daarin gelegen kunstwerken.

Paragraaf 6 van Hoofdstuk 6 van het Waterbesluit regelt de handelingen die in Rijkswateren mogen plaatsvinden. Bepaalde handelingen mogen niet worden uitgevoerd zonder een vergunning van de Minister zoals bedoeld in artikel 6.5 Waterwet.

2.2.5 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015.

Het waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Met dit waterplan zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij streven

we naar een integrale benadering, door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid en de maatregelen in dit Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

2.2.6 Beleidslijn Grote Rivieren

In 1996 is de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier tot stand gekomen. De doelstelling van de Beleidslijn is de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken. In 1997 is deze beleidslijn gewijzigd. Bij besluit van 4 juli 2006 is de beleidslijn opnieuw herzien en is haar naam gewijzigd in Beleidslijn Grote Rivieren. Deze herziening bestond uit twee onderdelen: een beleidsbrief en beleidsregels. De Beleidsregels grote rivieren bieden een kader voor de beslissing omtrent de toelaatbaarheid van activiteiten vanuit rivierkundig opzicht voor het verkrijgen van een vergunning op grond van de Waterwet/het Waterbesluit. Van belang bij de Beleidslijn Grote Rivieren is het onderscheid in stroomvoerend en waterbergend rivierbed. In het rivierbed waarop het stroomvoerend regime van toepassing is wordt onder meer toestemming gegeven voor riviergebonden activiteiten voor de aanleg of wijziging van waterstaatkundige kunstwerken, de realisatie van natuur, de realisatie van voorzieningen die onlosmakelijk met de waterrecreatie zijn verbonden en de winning van oppervlaktedelfstoffen. In het waterbergend regime wordt toestemming gegeven voor activiteiten indien sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat het veilig functioneren van het waterstaatswerk gewaarborgd blijft, er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit en de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen als gevolg van de activiteit zo gering mogelijk is. Daarnaast moeten resterende waterstandseffecten of de afname van bergend vermogen duurzaam worden gecompenseerd waarbij financiering en realisering gezekerd zijn.

Zoals reeds aangegeven bij de bespreking van het Barro in deze paragraaf ligt een deel van het besluitgebied van de voorliggende beheersverordening in het stroomvoerend rivierbed van de Maas. Op de illustratie bij deze beheersverordening is het stroomvoerend rivierbed opgenomen als dubbelbestemming 'Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed'.

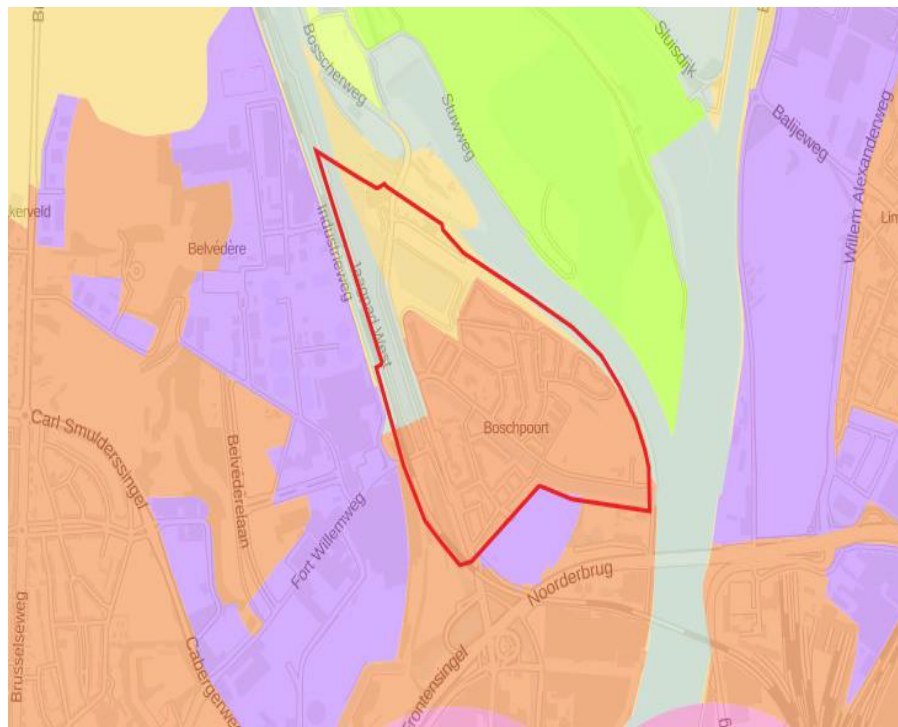
2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014

De centrale ambitie van het POL2014 komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om ernaartoe 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. Kwaliteit staat daarbij 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.

Besluitgebied

Voor het voorliggende besluitgebied (waarvan de begrenzing is aangegeven door middel van de rode lijn) geldt dat dit gedeeltelijk gelegen is in de zones Overig bebouwd gebied, Bronsgroene landschapszone en Buitengebied.



Uitsnede POL-kaart gebiedsindeling. Het besluitgebied is met een rode arcering weergegeven. De gekleurde vlakken staan voor Overig bebouwd gebied (oranje), Bronsgroene landschapszone (grijsgroen) en Buitengebied (geel).

Hierna is per type zonering aangegeven wat de belangrijkste ontwikkelperspectieven zijn die ten aanzien van deze gebieden in het POL zijn vastgelegd.

Overig bebouwd gebied

De zone 'Overig bebouwd gebied' bestaat uit gemengde woon- en werkgebieden met voorzieningen. Een aantrekkelijke woon- en leefomgeving is een belangrijk uitgangspunt binnen deze zone. Een voortreffelijk leef- en vestigingsklimaat kan niet zonder een woon- en leefomgeving van goede kwaliteit, waarin burgers graag wonen, toeristen graag op vakantie komen en ondernemers graag hun bedrijf vestigen en waar het gezond en veilig leven is. Die leefomgeving heeft een fysieke en een sociale kant. De sociale kant omvat aspecten zoals sociale cohesie, sociale veiligheid, verenigingsleven, toegang tot sport en cultuur. De beleidsaccenten in deze zone liggen op de transformatie van de regionale woningvoorraad, het verbeteren/optimaliseren van de bereikbaarheid, de balans in voorzieningen en detailhandel, ontwikkeling van stedelijk groen en water en kwaliteit van de leefomgeving.

Bronsgroene landschapszone

Deze zone omvat de landschappelijk waardevolle beekdalen en bufferzones rond bestaande natuurgebieden met de daarin aanwezige (extensievere) landbouwgebieden, monumenten, kleinere landschapselementen, waterlopen e.d. Een kwart van de bronsgroene landschapszone wordt gevormd door het winterbed van de Maas. Het beleid in de bronsgroene landschapszone is erop gericht de (huidige) landschappelijke kernkwaliteiten van deze zone te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Ontwikkelingen binnen de ruimte die het beleid voor de verschillende thema's biedt zijn mogelijk mits de kernkwaliteiten behouden blijven of versterkt worden ('ja-mits'). Het accent is gelegd op de borgen van de kwaliteit en het functioneren van het regionaal watersysteem, de ontwikkeling van de landbouw in balans met de omgeving, het versterken van de kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie en recreatief medegebruik.

Buitengebied

Deze zone omvat een breed scala aan gebieden variërend van landbouwgebieden in algemene zin, glastuinbouwgebieden, ontwikkelingsgebieden intensieve veehouderij, verblijfsrecreatieve terreinen, stadsrandzones tot linten en clusters van bebouwing. Het zijn alle andere gronden in het landelijk gebied buiten de natuur- en landschapszones. In deze zone is ruimte voor de ontwikkeling van landbouw, tuinbouw en de vrijetijdseconomie. Het accent is gelegd op ontwikkelingsmogelijkheden voor nieuwe bedrijfslocaties voor de landbouw, het terugdringen van milieubelasting vanuit landbouw en het bereiken van goede kwaliteit en goed functioneren van de ondergrond.

2.3.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

De Omgevingsverordening Limburg is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening. De Omgevingsverordening Limburg is op 1 januari 2011 in werking getreden. In 2014 is de Omgevingsverordening gewijzigd, vanwege de vaststelling van het POL 2014, waarin is bepaald dat er een nieuw hoofdstuk Ruimte aan de Omgevingsverordening wordt toegevoegd. Dat hoofdstuk Ruimte is gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van het POL 2014 naar gemeentelijke ruimtelijke plannen. Behalve de toevoeging van het hoofdstuk Ruimte zijn in de Omgevingsverordening Limburg 2014 ook de verordeningen Veehouderijen en Natura 2000 (van oktober 2013) en Wonen Zuid-Limburg (van juli 2013) opgenomen. Hiermee zijn alle verordeningen die betrekking hebben op het omgevingsbeleid ondergebracht in één document.

Met de Omgevingsverordening Limburg 2014 wordt beoogd om de doorwerking van het provinciaal beleid naar gemeenten en andere partners te borgen.

De ruimteverordening richt zich tot de gemeentebesturen. De instructies die in de ruimteverordening staan, moeten door de gemeentebesturen in acht worden genomen bij het opstellen van bestemmingsplannen en beheersverordeningen en bij het verlenen van omgevingsvergunningen. De ruimteverordening heeft dus geen rechtstreekse werking naar burgers en bedrijven, zoals dat voor de meeste andere hoofdstukken van de Omgevingsverordening 2014 wel het geval is.

In de omgevingsverordening zijn de volgende aspecten voor onderhavige beheersverordening van belang.

Wonen

In artikel 2.4.2 is opgenomen dat een ruimtelijk plan in de regio Zuid-Limburg niet voorziet in de toevoeging van woningen aan de bestaande voorraad woningen, alsmede aan de bestaande planvoorraad woningen, anders dan op de wijze zoals beschreven in de vastgestelde Regionale Structuurvisie wonen Zuid-Limburg (zie voor deze regionale structuurvisie paragraaf 2.4.1).

Detailhandel

Artikel 2.4.3 gaat in op detailhandel; naast woonunits zal er ook in kleinschalige horeca en kleinschalige detailhandel worden voorzien in het besluitgebied. Een ruimtelijk plan voor een gebied in de regio Zuid-Limburg voorziet niet in de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor detailhandel aan de bestaande voorraad detailhandel alsmede aan de bestaande planvoorraad detailhandel, anders dan in overeenstemming met de thematische principes zoals beschreven in het POL2014, de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg (zie voor deze structuurvisie paragraaf 2.4.2) en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Zuid-Limburg.

Kantoren

In artikel 2.4.3 wordt aangegeven dat een ruimtelijk plan voor een gebied gelegen in de regio Zuid-Limburg niet voorziet in de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor kantoren aan de bestaande voorraad kantoren alsmede aan de bestaande planvoorraad kantoren, anders dan in overeenstemming met de thematische principes zoals beschreven in paragraaf 5.3 van het POL2014, de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de

regio Zuid-Limburg.

Vrijetijdseconomie

In artikel 2.4.2 is opgenomen dat een ruimtelijk plan in de regio Zuid-Limburg niet voorziet in de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor voorzieningen voor vrijetijdseconomie aan de bestaande voorraad vrijetijdseconomie alsmede aan de bestaande planvoorraad vrijetijdseconomie anders dan in overeenstemming met de thematische principes zoals beschreven in paragraaf 6.4 van het POL2014 en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Zuid-Limburg.

2.4 Regionaal beleid

2.4.1 Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg

In 2016 is de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg vastgesteld. De Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg is een gezamenlijke ruimtelijke visie op de woningmarkt in Zuid-Limburg, van de gemeenten Beek, Brunssum, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittern, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Maastricht, Meerssen, Nuth, Onderbanken, Schinnen, Simpelveld, Sittard-Geleen, Stein, Vaals, Valkenburg aan de Geul en Voerendaal. In deze structuurvisie worden afspraken vastgesteld, die van toepassing zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen in alle Zuid-Limburgse gemeenten. Deze structuurvisie is opgesteld vanuit het besef dat ruimtelijke ontwikkelingen in één gemeente directe invloed hebben op andere gemeenten en dat onderlinge concurrentie leidt tot negatieve effecten voor de regio. Een belangrijk beleidsprincipe is dat deze Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg de erkenning bevat dat het ongewenst is om met nieuwe woningen te concurreren met de bestaande woningvoorraad.

De Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg bestaat uit een aantal basis principes waarbij gestuurd wordt op veranderingsdynamiek. Niet kwantiteit maar kwaliteit staat centraal. De basis principes zijn:

- Dynamisch voorraadbeheer en duurzame verstedelijking: op een duurzame manier omgegaan met de bestaande woningvoorraad en met de omgeving.
- 'meer stad, meer land'-principe: een nadrukkelijke keuze voor hoogwaardige steden in een waardevol landschap.
- Sturing top-down versus bottom-up: om bottom-up initiatieven mogelijk te maken zijn regels en kaders nodig, maar deze mogen niet nodeloos (af)knellen.
- Monitoren/volgen/bijsturen: veranderingen in de woningvoorraad moeten constant gemonitord en waar nodig bijgestuurd worden door regionale samenwerking.

In deze structuurvisie zijn een aantal afspraken vastgesteld met de Zuid-Limburgse gemeenten. De Gemeente Maastricht heeft de principes en afspraken uit deze structuurvisie doorvertaald naar het gemeentelijke beleid 'Woonvisie Maastricht' (zie voor dit beleid paragraaf 2.5.4).

2.4.2 Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg

De gemeenteraad van Maastricht heeft op 12 december 2017 de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg (SVREZL) vastgesteld. Deze structuurvisie is een uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg, heeft nauwe samenhang met de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (SVWZL) en de nog te ontwikkelen Visie Vrijtijdseconomie. Daarnaast heeft de SVREZL ook relaties met maatschappelijk vastgoed. In de SVREZL, die ook door de andere 17 gemeenten in Zuid-Limburg is vastgesteld, is bepaald op welke locaties uitbreiding aan de orde kan zijn en op welke locaties niet. Deze afspraken zijn op regionaal niveau gemaakt om de economische kracht van de regio te verstevigen en verdere leegstand tegen te gaan. In de SVREZL is gekozen voor het behoud en versterken van gewenste winkel-, kantoren- en bedrijventerreinlocaties, de zogenaamde hoofdstructuur. Buiten deze hoofdstructuur worden in principe geen m² 's toegevoegd. De structuurvisie biedt echter ook handvatten voor de situatie dat het ruimtelijk belangrijk is een economisch initiatief te faciliteren, ondanks dat er al teveel m² 's zijn. Belangrijk hierbij is dat er op het relevante schaalniveau een goede en transparante afweging gemaakt kan worden.

Doelstelling is de leefbaarheid in de kernen en Zuid-Limburg als geheel, waar relevant, zo goed mogelijk te behouden of te verbeteren. Dit kan door het faciliteren van kwalitatieve toevoegingen die passen binnen de uitgangspunten van de structuurvisie, of door middel van herbestemmen, bijdragen aan verbetering van het gebruik en de functionaliteit van de bestaande locatie - bebouwde of onbebouwde bestemmingen.

2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 Stadsvisie 2030 (2005)+ actualisatie 2008

In juni 2005 werd de Stadsvisie 2030 vastgesteld. Daarmee staat de koers van de stad Maastricht vast. In deze visie zijn twaalf economische, fysieke en sociale speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de stad zich verder dient te ontwikkelen. Uit de omgevingsanalyse die ten behoeve van deze Stadsvisie is uitgevoerd, blijkt dat de ontwikkelingsgeschiedenis van Maastricht een unieke en sterke stad heeft voortgebracht. Een bont geheel van historische, economische en demografische ontwikkelingen als een samenhangend 'mozaïek'. Een stad die verkeerde ruimtelijke ontwikkelingen bespaard is gebleven. Veel oude gebouwen zijn in een prachtig historisch centrum bewaard met als kalme open ruimte de rivier de Maas. De economische opbloei heeft een stad opgeleverd die rijk is aan moderne gebouwen en bruggen, goed ingerichte en onderhouden buitenruimten, kunst en cultuur en uitgaansmogelijkheden. Maastricht is schoon, heel en behoorlijk veilig. Het kernwinkelgebied heeft allure, de voorzieningen voor miljoenen bezoekers en congresgangers zijn van hoog niveau. De stad beschikt over uitgebreide onderwijsmogelijkheden en kenniscentra. De omwenteling naar een kennis- en diensteneconomie is volop bezig. De stad is standvastig en flexibel, het hart blijft en de buitenkant verandert en past zich aan. Maastricht heeft een groot opnemend vermogen ontwikkeld. Dat uit zich in de acceptatie van nieuwe bewoners, de duizenden studenten en de miljoenen bezoekers die naar Maastricht komen. Ook het (ver)bindend vermogen van de stad is sterk ontwikkeld. Dat is te herleiden uit de stevige verenigingsstructuren, de vele PPS-constructies die zijn ontstaan vanuit een betrouwbare en consistente bestuurscultuur en aan de vele Maastrichtenaren die trots zijn op hun stad en er vaak op latere leeftijd weer naar terugkeren. Deze vermogens leiden tot een tolerante en een talentrijke leefomgeving. Daartegenover staat dat juist de zeer sterke stadscultuur ('de Mestreechter Geis') soms beperkend werkt voor andersdenkenden en de tolerantie het karakter heeft van een zekere braafheid. De binding is te weinig naar buiten gericht. Er wordt te weinig actief op (Eu-)regionale schaal samengewerkt. Maastricht raakt op drie terreinen bekneld. De omgevingsanalyse laat zien dat de sociale samenstelling van de bevolking tot een beknotting van de ontwikkelingsmogelijkheden kan leiden. Vergrijzing en ontgroening leiden tot afname van het sociaal-economische aanpassingsvermogen van de stad. Het vrij lage beschikbare opleidingsniveau vraagt om instroom van nieuwe, jonge, hoog opgeleide en ambitieuze talenten die hun bijdrage aan de stad leveren. Daarnaast werken de harde fysieke grenzen van het dal en de nationale grenzen belemmerend. Er is vraag naar vele soorten woningen en de burgers stellen steeds hogere eisen aan leefbaarheid en veiligheid. Tenslotte leidt op economisch terrein beknelling van het innovatief vermogen en het gebrek aan ondernemerschap tot een mogelijke achilleshiel voor economische versterking van de stad.

Voor deze beheersverordening biedt de Stadsvisie een aantal aanknopingspunten. Van de twaalf speerpunten die in de Stadsvisie zijn benoemd, kan het fysieke speerpunt 8 'Versterking en behoud van de fysieke kwaliteit' worden gezien als meest passend bij het woongebied Boschpoort. Hierna is dit speerpunt kort toegelicht.

Ruimtelijke kwaliteit kan worden uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Van een hoge gebruikswaarde is sprake als de ruimte op een veilige wijze gebruikt kan worden voor functies zoals wonen, werken, ontspannen en verplaatsen én deze functies elkaar bovendien niet hinderen én ze elkaar zoveel mogelijk versterken én toegankelijk zijn voor de bevolking. Belevingswaarde speelt een belangrijke rol in de leefomgeving. Daarbij gaat het om cultureel besef en diversiteit, aanwezigheid van karakteristieke kenmerken (identiteit), toegankelijkheid, (cultuur-)historie en schoonheid en dit alles op mensenmaat. Bij toekomstwaarde gaat het om kenmerken als duurzaamheid, biodiversiteit, robuustheid, aanpassingsvermogen en flexibiliteit in de tijd. Dit zowel wat betreft geschiktheid voor nieuwe gebruiksvormen als ontvankelijkheid voor nieuwe culturele en economische betekenissen. De opgave is en blijft nieuwe inwoners, bedrijven en bezoekers voor de stad te interesseren en te binden. Een belangrijke basis daarvoor is de fysieke kwaliteit van de stad en

het aanwezige voorzieningenniveau in brede zin. De kwalitatieve inzet en het evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid zijn hierbij belangrijke uitgangspunten. Maastricht is een compacte stad. De belangrijkste voorzieningen zijn binnen relatief korte afstand aanwezig. Dit is aantrekkelijk voor de mensen die in de stad wonen of verblijven. Doel is het concept van de 'compacte stad in een weids landschap' ook voor de toekomst van Maastricht te hanteren. De opgave is de stad vitaal te houden door nieuwe functies zorgvuldig in het bestaande stedelijk weefsel in te passen en bestaande gebieden aan te passen aan de eisen van de tijd.

De in de afgelopen jaren ingezette gedeeltelijke transformatie van Boschpoort is in deze beheersverordening als bestaande situatie meegenomen. Daarmee zijn deze nieuwe structuren voor de toekomst vastgelegd.

Bij de vaststelling van de Stadsvisie 2030 is afgesproken dat regelmatig zal worden geëvalueerd. Dit is in 2008 gebeurd. De nieuwe signalen voor Maastricht zijn:

1. Demografische transitie: Sinds 1993 kent Maastricht een natuurlijke bevolkingsafname (sterftecijfer hoger dan geboortecijfer) die werd gecompenseerd door een vestigingsoverschot, waardoor de absolute bevolkingsomvang steeg. Vanaf 2004 kampt de stad met een vertrekoverschot, waardoor de bevolking is gedaald (inmiddels is het inwonertal van Maastricht sinds 1 januari 2008 ieder jaar gestegen, van 117.998 per 1 januari 2008 tot 121.812 op 1 januari 2013 (red.)).
2. Economische transitie: Door een dalende bevolking (aanbod van arbeid) en de economische ombouwoperatie waar Maastricht nog altijd in zit – van industrie naar dienstverlening – blijft het aantal arbeidsplaatsen stabiel of groeit licht. Deze nationale en internationale ontwikkelingen zijn weliswaar autonoom, maar dat neemt niet weg dat actoren in de stad wel degelijk een economische en een sociale dynamiek op gang kunnen brengen die Maastricht weerbaar maakt en een robuuste toekomst garandeert. In de actualisering van de Stadsvisie 2030 formuleert het stadsbestuur instrumenten om deze dynamiek op gang te brengen.

Maastricht gaat deze dynamiek op drie gebieden organiseren:

1. Maastrichtcultuurstad

De stad heeft een rijk cultureel aanbod en gaat de komende jaren bouwen aan haar culturele infrastructuur. Daarmee wordt de claim 'Maastricht cultuurstad' relevant. Dit imago leidt tot investeringen en immigratie van kenniswerkers, innovatieve bedrijven en verblijfsbezoekers;

2. Maastrichtinternationale kennisstad

Bijna een kwart van de bevolking is niet-Nederlands. Bijna de helft van de Maastrichtenaren is jonger dan 35 jaar. Er zijn tientallen internationale instituten gevestigd in de stad. Maastricht heeft een perifere ligging ten opzichte van de Randstad, maar daarentegen juist een centrale ligging ten opzichte van Brussel. Samen met kennisinstellingen in gemeente en regio wordt de komende jaren gewerkt aan de noodzakelijke voorwaarden om de reputatie op dit gebied om te buigen: van het (onterechte) zelfbeeld van een vergrijzende, naar binnen gekeerde stad aan de rand van het land, naar een jonge, open, internationaal georiënteerde samenleving in het hart van Europa.

3. Maastrichtstedelijke woonstad

De demografische transitie geeft Maastricht letterlijk de ruimte om te investeren in haar kwaliteit van stedelijke woonstad. In samenhang met de regio is dat een onderscheidend vestigingsargument voor nieuwkomers en investeerders. Met fysieke ingrepen kan dynamiek worden ontwikkeld door te investeren in (1) het leefmilieu (woningen; stedelijke voorzieningen; onderwijs, landschappelijke kwaliteit; milieu) en in (2) het werkmilieu (bedrijventerreinen, vrijetijdseconomie, kantoren, atelierruimtes, toerisme). Voor een evenwichtige ontwikkeling van Maastricht moeten beide zijden in evenwicht zijn. De bereikbaarheid van Maastricht is essentieel en fungeert als smeermiddel. Wetende dat in de kennis- en diensteneconomie het 'werk' in belangrijke mate het 'wonen' volgt, is om de gewenste innovatieve, vitale

bevolking aan de stad te binden, het sturen op kwaliteit van het 'leefmilieu' van essentieel belang. De stad dient de juiste voorzieningen, stedelijke kwaliteiten, woningen en woonmilieus te bezitten om haar aantrekkelijk te maken voor deze groep. Stedelijkheid is een voorwaarde om de vitale en innovatieve bevolking aan de stad te binden en vervolgens de gewenste kenniseconomie te ontwikkelen. Om deze stedelijkheid te ontwikkelen moet Maastricht de onderscheidende stedelijke kwaliteiten benutten en uitgroeien tot dé ontspannen middelgrote 'buitenlandse' kwaliteitsstad van Nederland. Maastricht wil zich profileren met een sterk stedelijk milieu in Zuid-Limburg.

2.5.2 Structuurvisie Maastricht 2030 (2012)

De structuurvisie is een beleidsdocument waarin de gewenste ruimtelijke inrichting van de stad voor de lange termijn (tot 2030) is vastgelegd. De structuurvisie is een van de onderdelen van de Stadsvisie 2030.

Als antwoord op de huidige ontwikkelingen (stagnerende bevolking, inperking verspreid voorzieningenniveau, aandacht voor duurzaamheid, klimaatverandering et cetera) en om de aantrekkelijkheid van de stad voor (bestaande en nieuwe) inwoners, ondernemingen en haar bezoekers te verbeteren gaat Maastricht gericht werken aan de volgende vier ruimtelijke thema's:

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

De wijze waarop Maastricht aan deze ruimtelijke thema's gaat werken zal verschillen ten opzichte van de afgelopen periode. Door de onzekerheid over de toekomstige behoefte van de stad en de financiële mogelijkheden, zal het accent komen te liggen op een geleidelijke transformatie van het bestaande. Toch is behoefte aan een visie op de toekomst. Deze visie betreft in hoofdzaak het raamwerk van infrastructuur, landschap, openbare ruimtes en ontmoetingsplekken. Binnen dit raamwerk spelen thema's als herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik een meer voornamelijk rol. Een gemeentelijke sturing op programma's is belangrijk om (ongewenste) concurrentie tussen gebieden te voorkomen. Daarom heeft de gemeente bij de stedelijke programmering in 2010 gekozen voor acht brandpunten voor stadsontwikkeling. Dit zijn de A2, Belvedere, Noorderbrug, Geusselt, Randwijck, Herstructurering Centrum en Beatrixhaven. Deze brandpunten vormen het kader voor de programmatische ontwikkeling van de stad tot 2020. Het actieve gemeentelijke grond en vastgoedbeleid wordt hierop gefocust.

2.5.3 Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040

In de omgevingsvisie Maastricht 2040 zet de gemeente de gewenste ontwikkelrichting van de fysieke leefomgeving voor Maastricht uiteen tot aan 2040. Dit gebeurt vanuit een integraal perspectief: sociale, economische en fysieke vraagstukken en ontwikkelingen worden in samenhang bekeken en vertaald naar de fysieke leefomgeving van de toekomst. Deze omgevingsvisie gaat de structuurvisie Maastricht 2030 vervangen en wordt naar verwachting in het derde kwartaal van 2020 vastgesteld.

In de visie zijn een aantal opgaven geformuleerd waar de stad in de periode tot 2040 voor staat. Deze opgaven zijn gevangen in drie thema's voor de fysieke leefomgeving waar Maastricht aan gaat werken:

1. Het versterken van de (Eu)regionale netwerkfunctie van Maastricht, ten behoeve van de sociale en economische vitaliteit van de stad en (Eu)regio.
2. Het investeren in een toekomstbestendige leefomgeving die gezond en leefbaar is voor alle gebruikers van de stad: bewoners, werkers en bezoekers.

3. Het in stand houden en uitbreiden van plekken waar beleving en ontmoeting en een bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van Maastricht.

De stad is opgedeeld in een aantal gebiedsprofielen, aan de hand waarvan de gewenste ontwikkelrichting per gebied is bepaald. Boschpoort behoort tot het gebiedsprofiel 'Stedelijk gebied'. Het gebied kenmerkt zich door stedelijk wonen met dynamiek om de hoek. Het woonmilieu is onderscheidend in de regio, is het meest divers in Maastricht en voorziet in een grote behoefte. Daarmee is dit gebied geschikt om in de toekomst selectief te worden verdicht met meer woningen en andere functies. Daarnaast wordt ingezet op het behoud en versterken van de sociale cohesie, door ontmoeting in de openbare ruimte te stimuleren en de verblijfskwaliteit te verhogen. Ook wil de gemeente bewegen in de openbare ruimte stimuleren door te investeren in een toegankelijke fiets- en wandel infrastructuur, en tevens verkeersbarrières te verzachten en de toegankelijkheid voor mensen met een beperking te verbeteren.

Daarnaast vormen de ontmoetingsplekken een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie. Het zijn de sociale en/ of economische 'kloppende harten' in en voor de buurten. Diverse (meestal kleinschalige) vormen van bedrijvigheid, wonen en zorg, zorgfuncties, scholen, horeca, cultuur en andere publieksaantrekkende functies komen hier samen. Ook in Boschpoort bevindt zich een ontmoetingsplek, dat behouden en versterkt dient te worden.

Een ander onderdeel van de omgevingsvisie is het raamwerk. Het raamwerk schept de condities en juiste randvoorwaarden om Maastricht in de toekomst aantrekkelijk en toekomstbestendig te houden. Het raamwerk bestaat uit 3 onderdelen:

1. Het raamwerk van groen, water en landschap
2. Het raamwerk van de hoofdinfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer
3. Het raamwerk van wandel- en fietsroutes

Het groene raamwerk bestaat uit de onbebouwde gebieden die de stad omringen en deels ook doorlopen tot in het stedelijk gebied. Het gaat daarbij om openbaar toegankelijke gebieden, zoals parken en parkzones en niet of slechts gedeeltelijk openbare groengebieden, zoals landgoederen, natuurgebieden en agrarische gebieden.

Het raamwerk van de hoofdinfrastructuur toont de belangrijke verkeersaders en openbaarvervoersknooppunten. Hierin worden ook de knelpunten en kansen voor de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming benoemd.

In het raamwerk van wandel- en fietsroutes zijn nieuwe wandel- en fietsstraten opgenomen. Voor Boschpoort gaat dit om een nieuwe route aan de westgrens van Boschpoort, tussen de groengebieden Hoge en Lage Fronten en het natuurgebied Grensmaas Bosscherveld (dat ten Noord-oosten van Boschpoort ligt). Daarnaast is de Bosscherweg aangemerkt als een van de radialen waar de leefbaarheid verbeterd moet worden.

2.5.4 Woonvisie Maastricht (2018)

In januari 2018 is de Woonvisie Maastricht 2018 vastgesteld. In de Woonvisie Maastricht wordt ingegaan op hoe iedereen op een prettige manier in Maastricht kan wonen. De visie is enerzijds kaderstellend (bevoegdheid raad), anderzijds uitvoerend (bevoegdheid college). De gemeenteraad geeft hiermee onder andere de kaders aan waarbinnen het college elk jaar prestatieafspraken maakt samen met de huurdersbelangenverenigingen en de woningcorporaties.

De Woonvisie Maastricht 2018 vervangt de lokale woonagenda Maastricht uit 2012. Deze was verouderd, omdat de sociale, economische, juridische en politieke situatie sinds 2012 flink veranderd is. Zo is de woningbouw na de crisis van 2008 hersteld en is er nieuwe wet- en regelgeving gekomen, zoals de Woningwet, die zorgden voor een herziening van de verhoudingen tussen gemeente, woningcorporaties, andere marktpartijen en huurdersorganisaties. Daarnaast vragen onderwerpen als duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheidsbeleving meer aandacht. Dit wordt versterkt door extra taken en verantwoordelijkheden die de gemeente heeft gekregen in het sociale domein.

De Woonvisie Maastricht is opgebouwd uit 7 thema's waar concrete acties aan zijn verbonden. Deze 7 thema's zijn:

1. Betaalbaarheid
2. Zorg & leefbaarheid
3. Ontwikkeling woningvoorraad
4. Tijdelijke woningen en flexibiliteit
5. Woonruimteverdeling
6. Duurzaamheid
7. Studentenhuisvesting

Voor de onderhavige beheersverordening zijn met name de thema's zorg & leefbaarheid en tijdelijke woningen en flexibiliteit van belang. Voor het thema zorg & leefbaarheid geldt dat de gemeente onder andere inzet op het aanpassen van bestaande woningen om deze zorggeschikt te maken. Daarnaast wil de gemeente het aanbod van zorggeschikte woningen vergroten waarbij ook gekeken wordt naar de betaalbaarheid. Ook wil de gemeente een inventarisatie doen naar innovatieve concepten voor geclusterd verzorgd wonen en deze beoordelen op kansrijkheid voor Maastricht.

Voor het thema tijdelijke woningen en flexibiliteit geldt dat de gemeente niet op zoek gaat naar permanente maar tijdelijke woonoplossingen. Er is namelijk sprake van een tijdelijk tekort. In deze tijdelijke oplossingen speelt flexibiliteit een grote rol, waarbij de gemeente wil inzetten op de zogenoemde 'Magic Mix'. Dit zijn woonvormen waar verschillende doelgroepen (zoals jongeren en ouderen) samen wonen.

2.5.5 Beleidsnota Parkeren (2016)

Het parkeerbeleid van de gemeente Maastricht is vastgelegd in de Beleidsnota Parkeren (december 2016). In het beleidsnota wordt de stad onderverdeeld in vier verschillende parkeerzones. Deze zones zijn vastgesteld op basis van de functies in de binnenstad, de loopafstanden en natuurlijke en herkenbare grenzen in de stedelijke morfologie. In elke zone geldt een eigen beleid ten aanzien van parkeren in de openbare ruimte en het parkeren in accommodaties of bij bedrijven en voorzieningen. Het besluitgebied is gelegen in zone C: buitenwijken.



Parkeerzones

In de buitenwijken is er geen vorm van gereguleerd parkeren nodig. Wel worden hier enkele gratis parkeerterreinen in de nabijheid van het openbaar vervoer aangeboden, vooral gericht op werkenden in het centrum (P+R). In de wijken worden wel parkeernormen gehanteerd om in de openbare ruimte voldoende parkeercapaciteit voor bewoners aan te kunnen bieden.

In de regels van de beheersverordening wordt aangegeven dat voldaan moet worden aan de 'Parkeernormen Maastricht 2017', zoals laatstelijk gewijzigd d.d. 11 juli 2017, met inbegrip van de daarin opgenomen afwijkingsmogelijkheden. Indien het parkeer(normen)beleid gedurende de planperiode wordt gewijzigd, is sprake van voldoende parkeergelegenheid wanneer aan dit gewijzigde beleid wordt voldaan.

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied

3.1 Ruimtelijke structuur

Boschpoort is een wijk in Maastricht, direct ten noorden van het stadscentrum. De wijk telt circa 1.600 inwoners en circa 760 woningen, waarvan bijna 60% huurwoningen zijn. De naam van de wijk refereert aan de Boschpoort, de voormalige noordelijke stadspoort van Maastricht. Boschpoort ligt aan de Bosscherweg, de uitvalsweg naar de Belgische plaatsen Smeermaas en Lanaken. De wijk grenst aan de wijken Belvédère en Frontenkwartier in het westen. Ook de wijk Bosscherveld ligt ten westen van Boschpoort, maar deze grenst er echter niet direct aan, omdat de strook tussen Sandersweg en Zuid-Willemsvaart tot de wijk Belvédère hoort. Het Boschstraatkwartier ligt ten zuiden van de wijk. Aan de oostzijde (en noordzijde) stroomt de rivier de Maas. Aan de overzijde van de Maas ligt het Maastrichtse kerkdorp Borgharen. Karakteriserend voor de wijk is het vele water: de Maas, het Voedingskanaal, de Belvédère-haven (voormalige JoJo-haven), de Zuid-Willemsvaart en het Verbindingskanaal. Aan de Zuid-Willemsvaart en het Verbindingskanaal liggen veel woonboten, die kenmerkend zijn voor de wijk.

3.1.1 Infrastructuur

Weg

De wijk Boschpoort wordt ontsloten door de Bosscherweg, die vanaf de Boschstraat in het zuiden naar de Maasdijk (België) in het noorden verloopt. Vanaf de Bosscherweg kan het autoverkeer via de Gebroeders van Limburgstaart of de Pastoor Moormanstraat de wijk inrijden. De Bosscherweg heeft ten noorden van de Belvédèrehaven nog een afrit naar de Machinefabriek Bosscherveld. Het gehele woongebied is ingericht als 30 km/uurgebied. Het oude zuidelijke deel van Boschpoort is door middel van twee bruggen verbonden met het noordelijk deel (de Hubertusbrug nabij de Hubertuskerk en de Améliebrug nabij de Henri du Montstraat) waarvan de laatstgenoemde niet toegankelijk is voor autoverkeer).



Bosscherweg: ontsluiting van Boschpoort



Améliebrug gezien vanaf Pastoor Moormanstraat

Spoor

Aan de westelijke rand van het besluitgebied ligt de goederenspoorlijn Maastricht-Lanaken. Deze spoorlijn vormt tevens de overgang tussen Boschpoort en bedrijventerrein Bosscherveld. De spoorlijn is op een talud gelegen en verloopt parallel aan Jaagpad-West. Deze spoorlijn is vele jaren buiten gebruik geweest, maar is de afgelopen jaren met subsidie van de Europese Unie gerenoveerd (gereedgekomen in 2009) en in 2011 opnieuw in gebruik genomen voor het goederenvervoer. In 2016 gaf de Belgische spoorbeheerder Infrabel aan te stoppen met onderhoud en beheer van de spoorlijn. Sindsdien wordt deze niet meer gebruikt. In 2018 is het bestemmingsplan Tramlijn Maastricht - Hasselt vastgesteld. Dit

bestemmingsplan maakt de ingebruikname van het spoor voor een tram mogelijk.

Water

Binnen het besluitgebied zijn de Zuid-Willemsvaart, het Voedingskanaal en de Belvédèrehaven gelegen. Het Verbindingskanaal grenst aan het besluitgebied. Water is daarmee een belangrijk element in Boschpoort. In de 123 kilometer lange Zuid-Willemsvaart, die voert van Maastricht naar 's-Hertogenbosch (deels via Belgisch grondgebied) en binnen de Maastrichtse gemeentegrenzen doorloopt tot aan het Bassin, zijn ter plaatse van het voorliggende besluitgebied woonschepen gelegen. De vaart wordt begeleid door jaagpaden, waarlangs de woonschepen zijn ontsloten en bijbehorende oevers, die deels in gebruik zijn door bewoners van de woonschepen.



Woonschepen in de Zuid-Willemsvaart

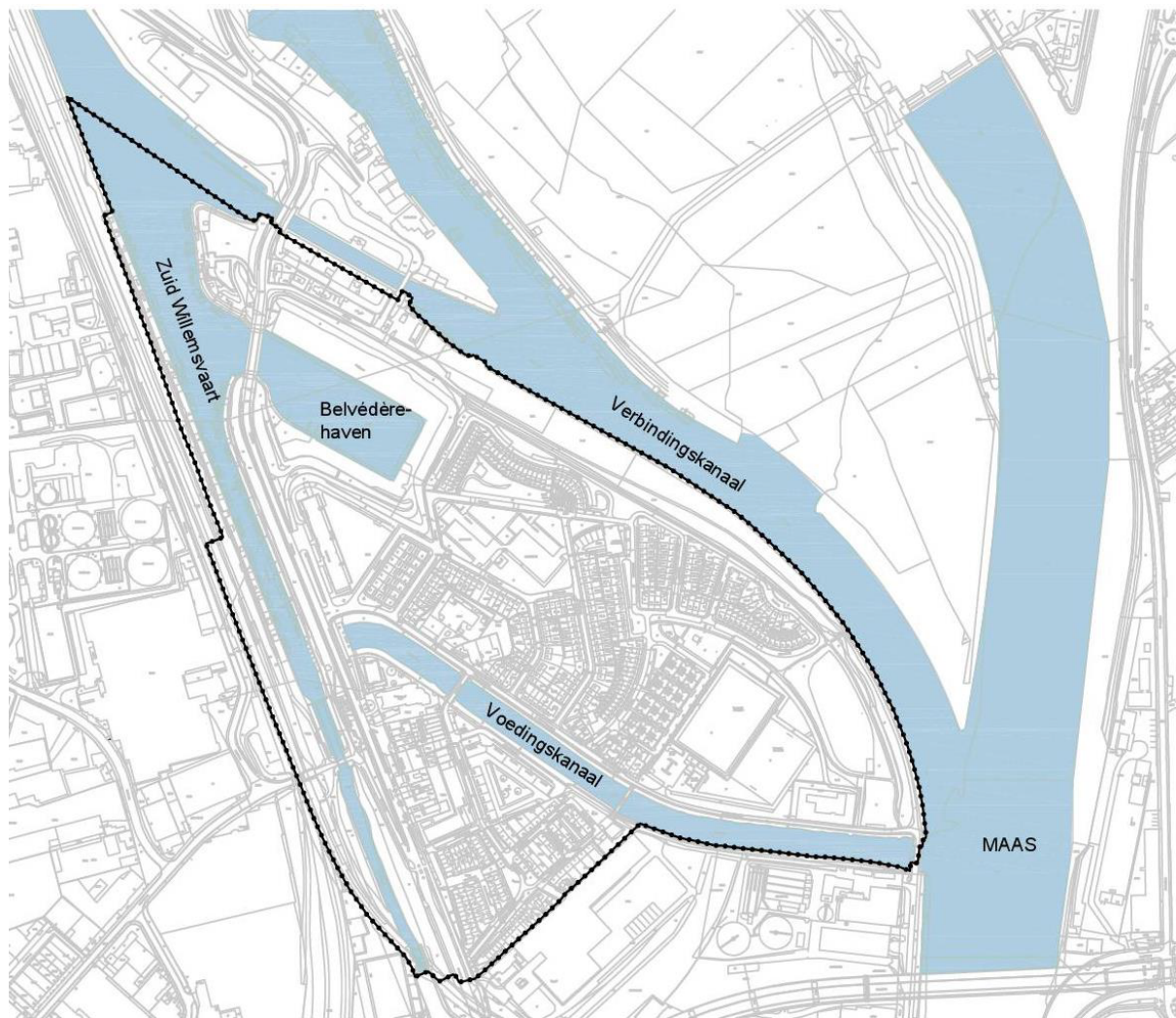
Het Voedingskanaal

Het Voedingskanaal is het verbindingskanaal tussen de rivier de Maas en het begin van de Zuid-Willemsvaart, dat de wijk Boschpoort doorsnijdt. Het kanaal mondt uit in de Maas ter hoogte van papierproducent Sappi en aan de andere kant (via een duiker onder de Bosscherweg) in de Zuid-Willemsvaart juist ten noorden van de voormalige kerk van Boschpoort (nu een sportschool). Het kanaal is aangelegd om de Zuid-Willemsvaart van voldoende water te kunnen voorzien. Het kanaal is dan ook niet voor de reguliere scheepvaart toegankelijk. Aan de zijde van de Maas is een aantal jaren geleden een voorziening getroffen, waarmee het kanaal bij hoogwater van de Maas kan worden afgesloten, om op deze manier te voorkomen dat delen van de wijk Boschpoort onder water komen te staan.

Het Verbindingskanaal, ook wel Afvoerkanaal genoemd, vormt de verbinding tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart voor de reguliere scheepvaart. Het kanaal ligt volledig buiten het besluitgebied en buigt even ten noorden van de papierfabriek Sappi af van de Maas, om via de 'Sluis Bosscherveld' uit te komen in de Zuid-Willemsvaart, even ten noorden van de Belvédèrehaven. Ook aan dit kanaal, maar buiten het besluitgebied, zijn woonboten gelegen.

De Belvédèrehaven, voorheen bekend als 'Jojo-haven', is een oude kleine haven die met de ontwikkeling van het Plan Belvédère zal transformeren van een industriële havenfunctie naar een recreatieve functie. Het is een voormalige overslaghaven, waar reeds in de zeventiger jaren van de vorige eeuw de laatste industriële activiteiten zijn verdwenen. De kwaliteiten van dit gebied vormen samen met de aanwezige hoogteverschillen rond de haven het uitgangspunt om een nieuw, hoogwaardig woonmilieu, dicht bij het centrum van Maastricht te realiseren. Dit plan is reeds (gefaseerd) in uitvoering genomen.

Op onderstaande overzichtstekening zijn de genoemde waterstructuren weergegeven.



Waterstructuren van Boschpoort

3.1.2 Bebouwingsstructuur

De wijk is genoemd naar de vroegere stadspoort aan het einde van de Boschstraat in de tweede stadsomwalling. De Bosscherweg dateert van het begin van de vorige eeuw. De geschiedenis van de buurt Boschpoort gaat terug tot de aanleg van de Zuid-Willemsvaart (1822-1826) toen hier de kanaalwerkers werden gehuisvest in de zogenaamde 'Hollandse Hoek' (gelegen aan de noordzijde van het Voedingskanaal, waarvan laatste restanten in 1965 zijn afgebroken). Aan de Bosscherweg werd pas vanaf 1932 de eigenlijke woonbuurt 'Boschpoort' gebouwd naar een ontwerp van architect Alphons Boosten.

De wijk Boschpoort is een typische woonbuurt uit de jaren dertig van de vorige eeuw, waaraan naderhand ten noorden van het Voedingskanaal nieuwe straten en woonblokken zijn toegevoegd. In 1925 is de Sint Hubertuskerk gebouwd (architect Kayser) in een (expressieve) stijl die verwant is aan de Amsterdamse School. Deze voormalige kerk doet nu dienst als fitnesscentrum. Ook de voormalige basisschool aan de Pastoor Moormanstraat, die nu dienst doet als buurtcentrum, is door hem ontworpen. Uit dezelfde jaren dateren de waterstaatkundige bouwwerken van de grote sluis in de Bosscherweg. In de jaren zestig en negentig zijn diverse nieuwbouwcomplexen aan Boschpoort toegevoegd. Ook in het begin van deze eeuw is gestart met de realisering van een bouwprogramma ter versterking van de leefbaarheid en kwaliteit van de buurt.



De voormalige Sint Hubertuskerk, Bosscherweg (arch. Kayser, 1925) Basisschool, Pastoor Moormanstraat (arch. Kayser, 1927)

Boschpoort-Zuid

De structuur van deze buurt wordt bepaald door de Voedingskanaalweg, Goltziusstraat en Gebroeders van Limburgstraat, die aanhaakt op de Bosscherweg. De Voedingskanaalweg is bereikbaar via de meest westelijk gelegen brug over het Voedingskanaal. Vanaf de genoemde weg zijn er aftakkingen/lussen naar de Pierre Kerstenstraat en de Van Eyckstraat. De buurt wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door karakteristieke arbeiderswoningen. De bouw van deze woningen is gestart in 1932 in opdracht van de (toenmalige) bouwvereniging Sint Servatius. Het betrof 130 woningen, verdeeld over 93 reguliere woningen, 22 overgangswoningen en 15 woningen voor grote gezinnen in twee bouwlagen met een kap en op de hoeken in één bouwlaag met een verdieping binnen een kap. De stedenbouwkundige opzet van de buurt bestaat uit nagenoeg gesloten bouwblokken, hetgeen de buurt een intiem karakter geeft. De woonbebouwing (voorzien van een haag als afscheiding tussen trottoirs en groene ruimte of door kleine voortuinen) wordt afgewisseld met kleinschalige plantsoenen. Bomen begeleiden de woonstraten.

In de afgelopen jaren heeft in deze 'Boosten-buurt' ook renovatie en nieuwbouw plaatsgevonden. Het complex 'Bosscherhof' (een wooncomplex uit 2006 met in totaal 51 woningen in de vorm van appartementen, penthouses en eengezinswoningen) aan de Voedingskanaalweg is een voorbeeld van nieuwe eigentijdse architectuur die goed passend is binnen de bestaande ruimtelijk-stedenbouwkundige structuur, sfeer en uitstraling.



Arbeiderswoningen uit de jaren dertig (Goltziusstraat)

Nieuwbouw Bosscherhof (Voedingskanaalweg)

Daarnaast zijn woningen in de Lodewijk de Bisschopstraat en omgeving vergroot (samengevoegd) en gerenoveerd. Langs de oostzijde van de Bosscherweg komt aan het begin van de twintigste eeuw lintbebouwing tot ontwikkeling, waaronder tevens enkele herenhuizen. Vanaf 1960 worden aan de Voedingskanaalweg (direct aan het Voedingskanaal) galerijwoningen ontworpen en gebouwd, waarvan de bebouwing als een koppellement fungeert tussen de lintbebouwing aan de Bosscherweg en de

'Boosten-buurt'.

Boschpoort-Noord

Aan de noordzijde van het Voedingskanaal is vanaf de kruising van de Pastoor Moormanstraat met de Doubletstraat ook een aanzet tot lintbebouwing aanwezig. Aansluitend en achter deze bebouwing zijn de nieuwere wooncomplexen gelegen die vanaf de jaren vijftig en zestig zijn gerealiseerd. In de jaren zestig zijn onder meer ook de twee hoogbouwflats aan de Meutestraat gebouwd, die zo kenmerken zijn voor Boschpoort. Voor het overige zijn in de jaren vijftig en zestig met name rijwoningen in twee bouwlagen met kap gebouwd (ook in drie lagen met kap aan het Voedingskanaal). Ontwikkelingen van latere datum zijn de patiowoningen aan de zijde van het sportpark (Fazantenstraat c.a.) en de woongebiedjes uit de jaren negentig tussen de Weidmanstraat en het Afvoerkanaal en aan de Jachthoornstraat.



Hoogbouw aan de Meutestraat



Nieuwbouw aan de Jachthoornstraat

Het historische ontwikkelingsproces van Boschpoort is goed afleesbaar aan het verschillende, vaak karakteristieke, aanzichten van de verschillende deelgebieden. Nadeel van het groeiproces is het gebrek aan samenhang en de aanwezigheid van 'rafelige' randen met name op de raakvlakken met de industrie. Een deelgebied dat aan de noordzijde van Boschpoort is gelegen en dat aan het wegwerken van deze rafelranden een bijdrage zal moeten leveren is het gebied rondom de Belvédèrehaven. Dit gebied maakt deel uit van het grotere project 'Belvédère'. De aanpak van de buurt Boschpoort is integraal onderdeel van het project Belvédère. De ontwikkeling van de Belvédèrehaven heeft als doel het imago van Boschpoort en specifiek van de entree van Boschpoort te verbeteren, de ruimte effectiever te gebruiken, het sociale en economische draagvlak in de buurt te versterken en de woningdifferentiatie te verbeteren. Rondom de Belvédèrehaven zal gefaseerd het plan Belvédère voor wat betreft het deel Boschpoort tot ontwikkeling worden gebracht. In de reeds afgeronde fase is langs de Bosscherweg een appartementencomplex in vier lagen (inclusief plint) met supermarkt gebouwd en is een nieuwe woningrij aan de Drijverstraat gerealiseerd.



Appartementencomplex Bosscherweg (2008)

Nieuwbouw Drijverstraat

De overige woningen en functies worden direct rondom de Belvédèrehaven gerealiseerd.

3.1.3 Openbare ruimte

In de gehele wijk is de openbare ruimte goed onderhouden; toch verschilt de beleving per deelgebied. In het oude zuidelijke deel van Boschpoort is sprake van kleinschalige groene plantsoenen of groenstroken op/nabij kruisingen van straten. De woonstraten worden overwegend gekenmerkt door een scheiding tussen openbare ruimte en private ruimte in de vorm van hagen. Bomen begeleiden de woonstraten. Het gebied rondom het Voedingskanaal wordt gekenmerkt door het water van het kanaal zelf en de groene dijklichamen erlangs, die aan de straatzijde zijn voorzien van hagen. In de woonstraten tussen het Voedingskanaal en de hoogbouwflats is het karakter van de openbare ruimte juist steniger van aard, hetgeen ook te maken heeft met het aanpalende straatbeeld, waarin de hoogbouwflats zeer dominant aanwezig zijn. In deze straten zijn jonge bomen aangeplant die de komende jaren tot wasdom moeten komen en de woonstraten een wat milder en groener gezicht moeten geven. Het in stand houden en verder versterken van het groene en waterrijke karakter van Boschpoort is een belangrijk aspect voor de bewoners. Daarnaast is het voor de bewoners van Boschpoort van belang dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte wordt geborgd voor mensen met een fysieke beperking.

De twee nieuwe woonbuurtjes (Weidmanstraat c.a. en Jachthoornstraat) kennen een groener karakter, dat mede wordt ingegeven door de voortuinzones en de aanwezigheid van (jonge) bomen die al enige omvang hebben. Deze gebieden grenzen bovendien aan de bredere groene zone langs het Verbindingskanaal. Deze zone heeft een parkachtig karakter en loopt door tot aan de Belvédèrehaven. In deze zone zijn oude bomen gesitueerd, hetgeen ook kenmerkend is voor het gebied rondom de Belvédèrehaven. Naarmate men het havengebied nadert wordt de begroeiing ruiger en hoger. Bij de realisatie van de ontwikkelingsplannen in het project Belvédère zal dit gebied veel toegankelijker worden gemaakt voor wandelaars en fietsers. In dit kader worden fiets -en wandelpaden tussen de groene gebieden van de Hoge en Lage Fronten met het natuurgebied Grensmaas Bosscherveld mogelijk gemaakt.

Parkeren vindt overwegend in langsrichting plaats langs de trottoirs van de woonstraten. Op sommige plekken (zoals langs de Bosscherweg ter plaatse van de ventweg en bij het nieuwe appartementencomplex, bij de hoogbouwflats aan de Meutestraat, nabij de nieuwbouwwoningen aan de Jachthoornstraat en bij de sportzaal aan de Valkenierstraat) is sprake van geconcentreerde parkeervoorzieningen in de vorm van dwarsparkeerplaatsen.

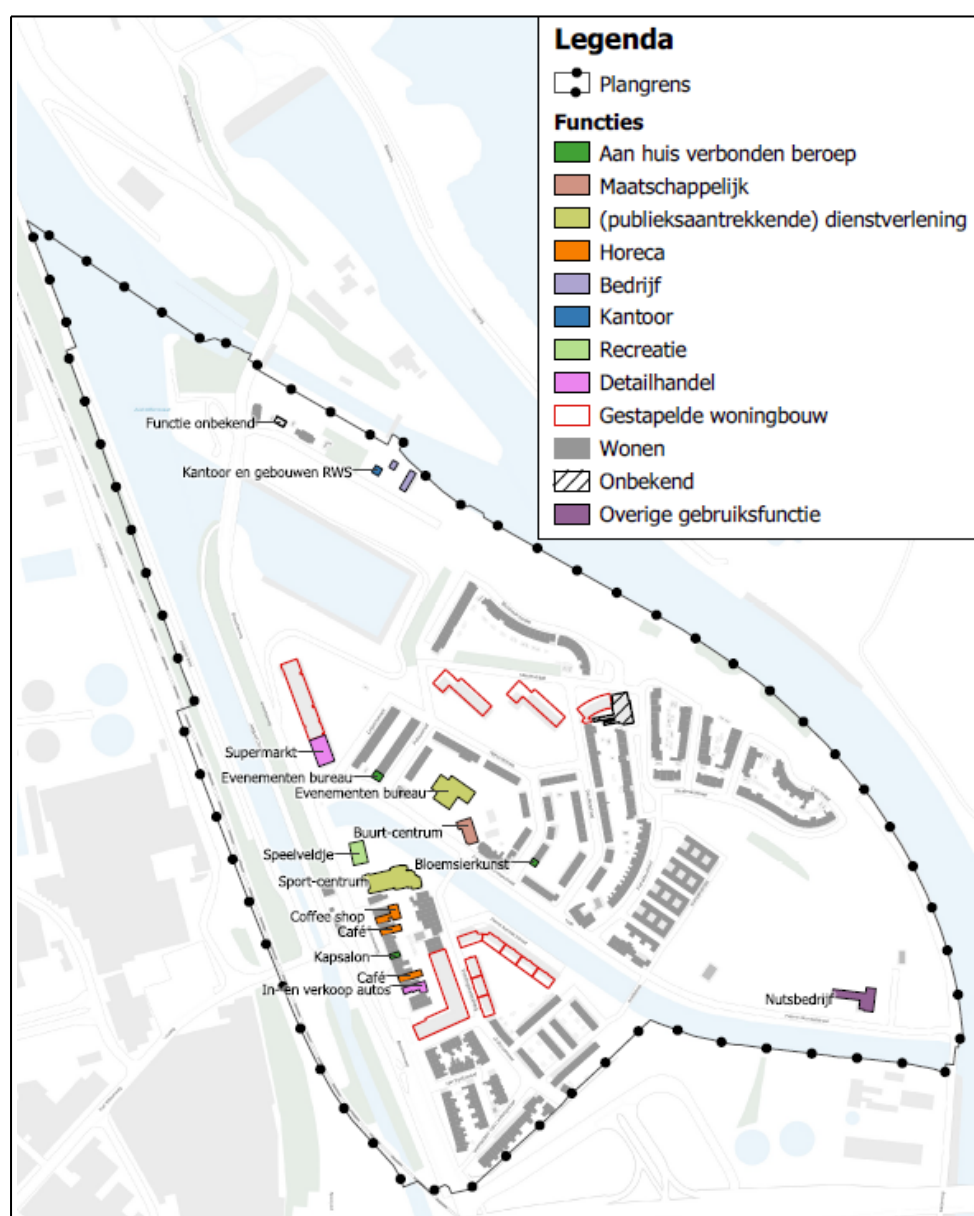
In Boschpoort zijn drie hondenloslooplegebieden te vinden. Dit zijn de gebieden tussen de Patoustraat en Bosscherweg langs de inrit van de Belvédère haven, het gebied bij de Bosscherweg vanaf de Fort Willemweg tot aan de overweg van de Commandeurslaan, en het gebied rondom de Jachthoornstraat en Oude Smeermaeseweg. Met name in dit laatste gebied rondom het Afvoerkanaal is er de wens om de

veiligheid voor vissers, honden en wandelaars te verbeteren.

Ook op andere openbare plekken in Boschpoort liggen kansen voor het verbeteren van het veiligheidsgevoel. Dit zijn de openbare gebieden rondom het Jaagpad en de Stuwweg, en het basketbalveld naast de voormalige Sint Hubertuskerk.

3.2 Functionele structuur

Ten behoeve van deze beheersverordening heeft een actualisatie van de functiekaart die gemaakt was voor de vorige beheersverordening uit 2017 plaatsgevonden. In deze paragraaf worden de aanwezige functies in het besluitgebied besproken.



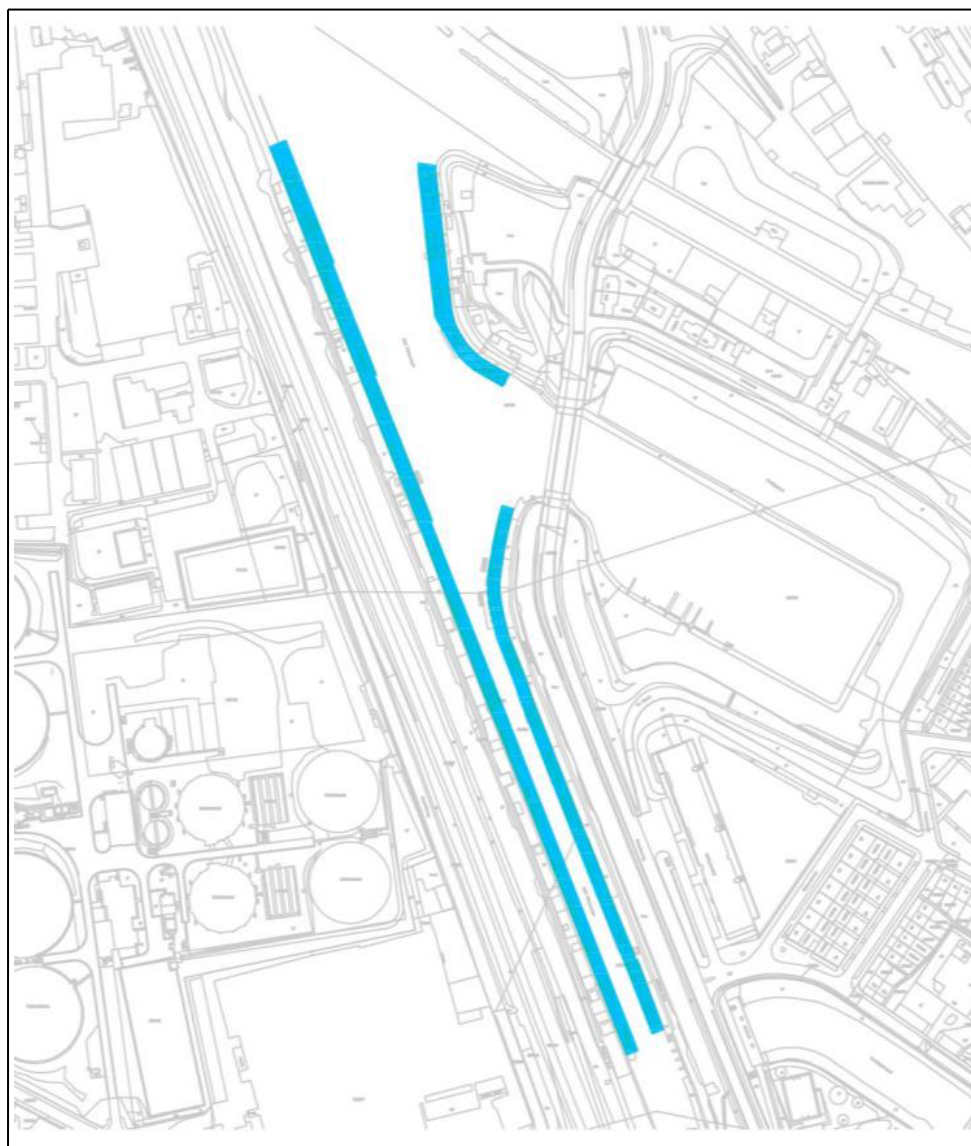
Functiekaart

3.2.1 Wonen

Veruit de belangrijkste functie in Boschpoort is de woonfunctie. Zoals aangegeven in de beschrijving van de bebouwingsstructuur in subparagraaf 3.1.2 is een verscheidenheid aan typologieën in het plangebied aanwezig. Er is sprake van veel laagbouw, overwegend in de vorm van rijwoningen met twee bouwlagen met kap (de recentere woningen ook zonder kap) en tevens in de vorm van patiowoningen. Aan de Bosscherweg zijn ook enkele herenhuizen gelegen. Ook is verspreid over het hele besluitgebied sprake van hoogbouw in de vorm van flats (acht tot tien woonlagen) en appartementencomplexen (tot vier woonlagen). De bebouwing dateert uit periodes tussen de jaren 1932 en 2008. Aan de Bosscherweg 173 is een complex van vijf woon-werkwoningen gelegen.

Verder is het van belang dat in Boschpoort ruimte wordt geboden voor (betaalbare) woonvormen voor ouderen, jongeren en zorgbehoevenden, maar ook voor nieuwe woonvormen en mengvormen van wonen met ondernemerschap.

Daarnaast zijn er woonboten gesitueerd in de Zuid-Willemsvaart langs het Jaagpad-West en het Jaagpad-Oost en op de noordelijke uitmonding van de Belvédèrehaven. Op de onderstaande situatietekening is de ligging van de woonboten binnen het besluitgebied aangeduid.



Ligging van de woonboten (blauw)

Ten behoeve van het vastleggen van de bestaande situatie is voor de woonfuncties het aantal bouwlagen geïnterpreteerd; deze zijn op de illustratie van deze beheersverordening vastgelegd.

3.2.2 Detailhandel

Er is buurtsupermarkt in de plint van het appartementencomplex aan de Bosscherweg. Door het beperkte inwonertal van de buurt staat het draagvlak van de supermarkt onder druk.

3.2.3 Bedrijven

In het besluitgebied zelf is sprake van drie bedrijfsvestigingen: de gebouwen van Rijkswaterstaat aan de Jachtrevier (die onderdeel uitmaken van het sluiscomplex Bosscherveld), het nutsbedrijf aan de Pastoor Moormanstraat in de nabijheid van de sportvelden en de volkstuinen en het autobedrijf aan de Bosscherweg. Direct ten noorden van de sluis maar wel buiten het besluitgebied ligt machinefabriek Bosscherveld, die wat betreft geluiduitstraling van invloed is op Boschpoort.

Daarnaast is er nog een kapsalon en een autoruitreparatiebedrijf aan de Bosscherweg, een evenementenbureau aan de Patoestraat en een bloemsierkunstbedrijfje aan de Tirostraat aanwezig. Tot slot is in de voormalige gymzaal aan de Meutestraat een schildersatelier gevestigd.

3.2.4 Kantoor en dienstverlening

Er is één kantoorfunctie gelegen aan het Jachtrevier ten behoeve van Rijkswaterstaat. Het sportcentrum in de Sint Hubertuskerk en het evenementenbureau aan de Pastoor Moormanstraat hebben de functie publieksaantrekkende dienstverlening.

3.2.5 Sport en welzijn

Op de voormalige voetbalvelden aan de Pastoor Moormanstraat wordt een nieuw buurtpark ontwikkeld met ruimte voor sport en spel. Hier zijn tevens 2 volkstuincomplexen gelegen. In het nieuwe buurtpark is een nieuw volkstuinencomplex gerealiseerd. Aangrenzend hieraan is een ligt het bestaande volkstuinencomplex gelegen. Daarnaast is een speelveldje gelegen op het plein vóór de Sint Hubertuskerk.

3.2.6 Maatschappelijke functies

Gelet op de kleinschaligheid van de buurt en de afname van het inwonertal is het pakket aan sociaal-maatschappelijke functies de afgelopen jaren sterk gereduceerd. De Hubertuskerk is sinds 2009 officieel door het bisdom gesloten, terwijl er al sinds 2007 geen missen meer worden opgedragen. De kerk is thans in gebruik als sportschool. De basisschool Boschpoort is sinds 1 augustus 2010 gesloten wegens het teruglopend aantal leerlingen. Ook de peuterspeelzaal 'De Boschkabouters' aan de Pastoor Moormanstraat en de sportzaal aan de Meutestraat zijn opgeheven. De enige maatschappelijke functie in Boschpoort is het buurtcentrum Boschpoort dat gevestigd is in het gebouw van de monumentale oude basisschool. Het gebouw van de voormalige basisschool/peuterspeelzaal huisvest momenteel een evenementenbureau.



Voormalige basisschool/peuterspeelzaal

Voormalige sportzaal Meutestraat

Voor de bewoners van Boschpoort is het versterken van de ontmoetingsplekken zoals het buurthuis en het nieuwe buurtpark met ruimte voor evenementen van en voor buurtbewoners van belang. Dit draagt bij aan het behouden van de saamhorigheid, het 'dorpsgevoel, van de buurt in relatie tot een zekere levendigheid en dynamiek met het centrum van Maastricht in de nabijheid.

3.2.7 Horeca

In het besluitgebied zijn drie horecavestigingen aanwezig, die alle aan de Bosscherweg zijn gelegen. Het betreft twee cafés en één coffeeshop.

Resumerend kan worden aangegeven dat het aantal niet-woonfuncties beperkt is en dat de afgelopen jaren met name op het gebied van sociaal-maatschappelijke voorzieningen een afname van functies heeft plaatsgevonden, met name ingegeven door het teruglopende bevolkingsaantal en de afname van het aantal kinderen in de wijk.

Hoofdstuk 4 Milieuplanologische aspecten

4.1 Water

De watertoets is een procesinstrument dat als doel heeft te komen tot een betere inbreng van waterspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De kern bestaat uit een set van procedure afspraken, vormvereisten en inhoudelijke aandachtspunten en wordt toegepast binnen de bestaande procedures en regelgeving. Voor initiatiefnemers van ruimtelijke plannen en besluiten, met name gemeenten en waterschappen, is het van belang om te weten dat de provincie toeziet of in ruimtelijke plannen en besluiten aan de watertoets gevolg wordt en is gegeven. De watertoets is van toepassing op bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen (grotere projecten). Op beheersverordeningen is deze formeel niet van toepassing (vanwege de conserverende aard van het plan), maar volledigheidshalve is toch een waterparagraaf in deze beheersverordening opgenomen.

De gemeente Maastricht valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Centraal staat dat alle toekomstige initiatieven voor wat betreft het watersysteem moet aansluiten bij de natuurlijke waterkringloop en de trits vasthouden-bergen-afvoeren. Dit betekent dat schoon hemelwater van verhardingen niet met het huishoudelijk afvalwater wordt afgevoerd naar de zuiveringsinstallatie, maar wordt geïnfiltreerd of geborgen op lokaal niveau.

Bestaande situatie in het besluitgebied

Oppervlaktewater

Het oppervlaktewater van de Belvédèrehaven (voorheen: Jojohaven) staat in open verbinding met de Zuid-Willemsvaart. Het oppervlaktewater bevat verontreinigingen van zink, nikkel en in mindere mate met chroom en enkele PAK's. Het water in de haven heeft hierdoor geen zwemwaterkwaliteit. De verontreinigingen worden hoofdzakelijk veroorzaakt door het Maaswater. Daarnaast vormden de aanwezige woonboten in de Zuid-Willemsvaart, met de lozing van huishoudelijk afvalwater, in het verleden een bron van verontreiniging. Deze lozingen zijn vanaf 2005 echter verboden en de verontreinigingen inmiddels gesaneerd. Verder vinden in de Zuid-Willemsvaart net ten zuiden van de monding met de haven lozingen plaats van de rioolwaterzuiveringsinstallatie Bosscherveld.

Het waterpeil op de Zuid-Willemsvaart en daarmee ook in de Belvédèrehaven wordt constant gehouden op de 40,5 meter boven NAP. Het peil op de Maas (bovenstrooms van de stuw bij Borgharen) is ca. 44 meter boven NAP. Door het hoogteverschil stroomt het water via het Voedingskanaal en Verbindingskanaal van de Maas naar de Zuid-Willemsvaart.

Grondwater

De grondwaterstand in het besluitgebied ligt rond de 41 meter boven NAP. De maaiveldhoogtes variëren tussen de 42,50 en 48,75 meter boven NAP. De Belvédèrehaven is gelegen op de overgang van het Terras van Geistingen en de dalvlakte van de Maas. Aan het maaiveld bevindt zich op het terras van Geistingen een pakket leemhoudende zanden en löss van de formatie van Twente. Dit pakket heeft een dikte tussen de 5 en 10 meter, maar in de dalvlakte van de Maas ontbreekt de löss. Hier ligt een door de Maas afgezet pakket van zavel en lichte klei, behorende tot de Betuwe formatie. Dit pakket is maximaal 10 meter dik. Onder zowel de löss, als de zavel en de klei bevindt zich een maximaal 5 á 10 meter dik grindpakket uit de Formatie van Veghel. Het grind ligt direct op een kalksteenpakket van de Formatie van Maastricht. Het grindpakket is alleen watervoerend in de dalvlakte van de Maas. De grondwaterstroming in het grindpakket zal vanwege de goede doorlatendheid, voornamelijk horizontaal gericht zijn. De grondwaterstroming in het watervoerende kalksteenpakket is zeer complex vanwege het voorkomen van de ingeschakelde vuursteenlagen en de verschillende onttrekkingen. Bovendien zal het grondwater preferente stroombanen volgen, langs scheuren in de kalksteen. Door deze complicerende factor is het grondwaterstromingspatroon in het kalksteenpakket niet precies bekend. De

grondwaterstand wordt vrijwel niet beïnvloed door de grondwaterstand in de Maas, Zuid-Willemsvaart, Verbindings- en Voedingskanaal vanwege de bodemafdichting van deze oppervlaktewateren. Bij hoge waterstanden infiltreert tijdelijk Maaswater in het gebied van de dalvlakte van de Maas.

Riolering

In de omgeving van het besluitgebied ligt momenteel een gemengd rioolstelsel. Op dit moment voldoet het stelsel nog niet aan de basisinspanning (minimale eisen waaraan een rioolstelsel moet voldoen op het gebied van berging, randvoorzieningen en pompovercapaciteit, die door de waterkwaliteitsbeheerder worden vastgelegd). Wel is een studie uitgevoerd ter optimalisatie van het huidige stelsel in het besluitgebied. Deze studie is in samenwerking met het voormalige Waterschap Roer en Overmaas, Waterbedrijf Limburg, Rijkswaterstaat uitgevoerd.

Wateroverlast en veiligheid

De Beleidslijn grote rivieren is van toepassing (zie ook paragraaf 2.2.6).

Conclusie

Voor de voorliggende beheersverordening kan worden aangegeven dat geen wijzigingen plaatsvinden in de waterhuishouding binnen het besluitgebied; het plan voorziet niet in nieuwe initiatieven en er is derhalve geen sprake van een toename van verharding. Het waterschap stelt het echter op prijs dat ook binnen bestaand stedelijk gebied aandacht wordt besteed aan het aspect water en waar mogelijk toch ruimte wordt gezocht voor het afkoppelen van hemelwater, het realiseren van waterbergingen, wateroverlast voorkomen te worden en aandacht wordt besteed aan het thema klimaatadaptatie.

4.2 Geluid

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh) maar daarnaast bijvoorbeeld ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Andere geluidbronnen kunnen noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van onder andere een 'goede ruimtelijke ordening'. Als uitgangspunt geldt dat de aanwezige geluidgevoelige bestemmingen reeds binnen de geldende bestemmingsplannen passen. Nieuwe bouwplannen dienen aan de Wet geluidhinder te worden getoetst. De beheersverordening voorziet niet in nieuwe bouw- of andere ontwikkelingsplannen.

Wegverkeerslawaai

Binnen de geluidzone van een weg dient de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen te voldoen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. De geluidszones zijn gedefinieerd in art. 74 van de Wgh. De zonebreedte wordt bepaald door het aantal rijstroken en of er sprake is van stedelijke of buitenstedelijk gebied. De zones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden. Wegen die geen zone hebben en waarop de Wgh dus niet van toepassing is, zijn wegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur. Afhankelijk van de bestemming dient een minimaal binnenniveau gegarandeerd te worden.

Nieuwe situaties (geluidgevoelige bestemmingen of wegen) dienen akoestisch getoetst te worden volgens de Wet geluidhinder. Ook is het Hogere Grenswaardenbeleid van de gemeente Maastricht hierop van toepassing. Binnen het besluitgebied heeft alleen de Bosscherweg (50 km/uur) een onderzoekszone. Het overige deel van de wegen in Boschpoort zijn gelegen in een 30 km/uur zone. In de directe nabijheid van het besluitgebied zijn de Noorderbrug en de Fort Willemweg wegen met een

onderzoekszone. Deze onderzoekszones reiken tot in het besluitgebied. Aangezien binnen deze zones op basis van de voorliggende beheersverordening geen nieuwe geluidgevoelige functies worden gerealiseerd behoeft het aspect wegverkeerslawaaï niet nader onderzocht te worden. Bij nieuwe ontwikkelingen dient, naast de gezoneerde wegen in het besluitgebied, ook de invloed van deze wegen te worden beschouwd.

Spoorweglawaaï

Binnen de zone van een spoorweg dient de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen te voldoen aan de grenswaarden uit Wet geluidhinder. Sinds de invoering per 1 juli 2012 van geluidproductieplafonds voor hoofdspoorwegen via een nieuw hoofdstuk 11 (Geluid) in de Wet milieubeheer is de reikwijdte van de Wet geluidhinder wat betreft bescherming tegen spoorweglawaaï verminderd. Toch blijft de Wet geluidhinder nog steeds een belangrijke wet. In de nieuwe wet- en regelgeving wordt onderscheid gemaakt in drie soorten spoorlijnen: hoofdspoorwegen, spoorwegen die op de zonekaart zijn vastgelegd en spoorwegen als wegen (bijvoorbeeld trams). Voorts is onderscheid gemaakt tussen de aanleg en wijziging van spoorlijnen enerzijds en de realisering van functies en gebouwen langs spoorlijnen anderzijds. Voor de aanleg en wijziging van spoorlijnen zijn geluidproductieplafonds vastgesteld. Voor het bouwen langs spoorlijnen geldt de zonering uit de Wet geluidhinder.

Via Hoofdstuk VII 'Zones langs spoorwegen' biedt de Wet geluidhinder (vooral) in het ruimtelijk spoor (Wro, Wabo) bescherming aan geluidgevoelige bestemmingen tegen spoorweglawaaï. Daarbij gaat het om nieuwe geluidgevoelige bestemmingen langs spoorwegen en om bestaande geluidgevoelige bestemmingen bij de aanleg/wijziging van spoorwegen. Hoofdstuk VII regelt vooral de reikwijdte en de grondslag om zaken te regelen per AMvB, de feitelijke bescherming is vastgelegd in hoofdstuk 4 'Spoorwegen' van het Besluit geluidhinder (Bgh).

De omvang van de geluidzone (het planologisch aandachtsgebied) langs een spoorweg is afhankelijk van het feit of de spoorweg is aangegeven op de geluidplafondkaart (hoofdspoorwegen) of de zonekaart (spoorwegen).

Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart wordt in art. 1.4a Bgh de omvang van de geluidzone geregeld. De breedte van de zone is afhankelijk de hoogte van het geluidproductieplafond. De ruimte boven en onder de spoorweg behoort tot de zone. Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de zonekaart wordt in art. 1.4 Bgh de omvang van de geluidzone geregeld. De zone strekt zich uit vanaf de as van de spoorweg tot de breedte aan weerszijden van de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, als aangegeven op die kaart. De ruimte boven en onder de spoorweg behoort tot de zone. Bij spoorweglawaaï is de breedte van de zone langs een spoorweg onder andere afhankelijk van het aantal sporen en de verkeersintensiteit. In de Regeling Zonekaart spoorwegen is per spoortraject de zonebreedte vastgesteld. Deze zonebreedte varieert van 25 tot maximaal 100 meter.

De spoorlijn Maastricht-Sittard en de goederenspoorlijn Maastricht-Lanaken zijn beide opgenomen op de geluidplafondkaart. Dat betekent dat de hoogte van het geluidplafond bepalend is voor de zonebreedte van beide spoorlijnen. Voor de voorliggende conserverende beheersverordening is het bepalen van het geluidplafond ten behoeve van het uitvoeren van akoestisch onderzoek spoorweglawaaï niet noodzakelijk, daar geen nieuwe ontwikkelingen worden voorzien.

Spoorwegemplacementen/rangeerterreinen vallen in het ruimtelijk spoor niet onder de Wgh. Een ruimtelijke afweging (met als onderdeel daarvan de akoestische aspecten) waarbij een spoorwegemplacement is betrokken dient beoordeeld worden via de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. Voor rangeerterreinen geldt een minimale afstand van 300 meter tot nieuwe geluidgevoelige functies (bron: VNG-brochure 'Bedrijven- en milieuzonering', editie 2009). Omdat in de voorliggende beheersverordening geen sprake is van nieuwe ontwikkelingen hoeft de geluidbelasting vanwege het spoorwegemplacement/rangeerterrein niet verder te worden beschouwd.

Industrielawaaï

Het besluitgebied ligt ingeklemd tussen verschillende (gezoneerde) bedrijventerreinen. Deze komen in het navolgende aan de orde.

Geluidcontour Machinefabriek Bosscherveld (inrichting buiten besluitgebied)

Machinefabriek Bosscherveld fabriceert, onderhoudt, reviseert en repareert productiemachines en machineonderdelen, hoofdzakelijk voor de industrie. Dit is formeel een bedrijf dat gelegen is op een gezoneerd bedrijventerrein. De begrenzing van het gezoneerd bedrijventerrein ligt buiten het besluitgebied. De 50 dB(A)- en 55 dB(A)-geluidcontour behorende bij het gezoneerd bedrijventerrein zijn op de illustratie bij deze beheersverordening weergegeven (via gebiedsaanduiding 'geluidzone-industrie') en in de regels voorzien van een juridische regeling. Binnen de begrenzing van het gezoneerde bedrijventerrein zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk. Binnen de geluidcontouren zijn via een afwijkingsmogelijkheid van het College van B&W wél geluidgevoelige functies toegestaan. Deze kunnen met een hogere grenswaarde-procedure tot maximaal 60 dB(A) mogelijk worden gemaakt.

Geluidcontour Mosa (inrichting binnen besluitgebied)

Het bedrijf Mosa produceert tegels en aanverwante keramische producten en is gelegen aan de Meerssenerweg 358 (buiten het besluitgebied). De 50 dB(A)- en 55 dB(A)-geluidcontour behorende bij deze inrichting zijn op de illustratie bij deze beheersverordening weergegeven (via gebiedsaanduiding 'geluidzone-industrie') en in de regels voorzien van een juridische regeling.

Gezoneerd bedrijventerrein Sappi (inrichting buiten besluitgebied)

Het bedrijf Sappi produceert gecoat papier. Dit is formeel een bedrijf dat gelegen is op een gezoneerd bedrijventerrein. De begrenzing van het gezoneerd bedrijventerrein is buiten het besluitgebied gelegen. De bij het gezoneerd bedrijventerrein behorende 50 dB(A)- en 55 dB(A)- geluidcontouren reiken echter beide tot in het besluitgebied. Beide contouren zijn op de illustratie opgenomen (via gebiedsaanduiding 'geluidzone-industrie') en in de regels voorzien van een juridische regeling. Binnen de geluidcontouren zijn via een afwijkingsmogelijkheid van het College van B&W wél geluidgevoelige functies toegestaan. Deze kunnen met een hogere grenswaarde-procedure tot maximaal 60 dB(A) mogelijk worden gemaakt.

Gezoneerd bedrijventerrein Bosscherveld (begrenzing bedrijventerrein deels binnen besluitgebied)

De westelijke rand van het besluitgebied maakt deel uit van het industrieterrein Bosscherveld. Hoewel in de zone die gelegen is binnen het besluitgebied geen bedrijfsgebouwen of -functies gevestigd zijn, behoort deze formeel wel tot het bedrijventerrein. Het industrieterrein Bosscherveld is een gezoneerd industrieterrein, dat van oudsher geschikt is voor de vestiging van grootschalige industriële bedrijven, die behoren tot de 'zwaardere' milieucategorieën. Als gevolg hiervan is in 1986 bij Koninklijk Besluit rond industrieterrein Bosscherveld een geluidzone vastgesteld. De 50 dB(A)- en 55 dB(A)-geluidcontour behorende bij deze geluidzone zijn op de illustratie bij deze beheersverordening weergegeven. Binnen de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk. Binnen de geluidcontouren zijn via een afwijkingsmogelijkheid van het College van B&W wél geluidgevoelige functies toegestaan. Deze kunnen met een hogere grenswaarde-procedure tot maximaal 60 dB(A) mogelijk worden gemaakt.

Woonboten in relatie tot gezoneerd bedrijventerrein Bosscherveld

In het kader van industrielawaai als gevolg van het gezoneerd bedrijventerrein Bosscherveld speelt ook de ligging van woonschepen langs de Zuid-Willemsvaart een rol. De woonboten zijn gesitueerd in de Zuid-Willemsvaart langs het Jaagpad-West en het Jaagpad-Oost en op de noordelijke uitmonding van de Belvédèrehaven.

Planologisch bestemde ligplaatsen voor woonboten worden sinds 1 juli 2012 conform artikel 1.2 lid 3 sub b. van het Besluit geluidhinder als 'geluidsgevoelig terreinen' beschouwd. Krachtens de beheersverordening Boschpoort uit 2017 zijn deze woonboten planologisch verankerd. Echter, deze woonboten zijn niet aangemerkt als geluidsgevoelig terrein, omdat hier gebruik is gemaakt van het overgangsrecht. Dit overgangsrecht (ex artikel 1.2 lid 4 Bgh) is opgenomen omdat het niet redelijk wordt geacht bestaande ligplaatsen te toetsen als ware het nieuwe ligplaatsen enkel omdat ze van het ene

juridische instrument (verordening) worden overgeheveld naar het andere (bestemmingsplan of beheersverordening). De woonboten zijn in deze beheersverordening binnen de bestemming 'Water' met een functieaanduiding 'woonschepenligplaats (wl)' opgenomen. De functieaanduiding is daarbij exact conform huidige situatie aangegeven, omdat het overgangsrecht alleen bedoeld is voor bestaande ligplaatsen. Nieuwe ligplaatsen vallen buiten het genoemde overgangsrecht.

4.3 Bodem

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient voor ontwikkelingen te worden aangegeven of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming. Onderhavig bestemmingsplan betreft een conserverend bestemmingsplan, waar geen nieuwe ontwikkelingen in worden voorzien. Voor zover ten behoeve van een vergunning in het kader van de Wabo een bodemonderzoek noodzakelijk is, kan dat worden uitgevoerd in de bij deze vergunningaanvraag behorende procedure. De resultaten van het bodemonderzoek worden getoetst aan het geldende landelijk bodembeleid en het bodembeleid van de gemeente Maastricht.

Regelgeving

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt

voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Conclusie

De onderhavige beheersverordening heeft een consoliderend karakter, waar geen ontwikkelingen worden voorzien. Voor zover ten behoeve van een omgevingsvergunning in het kader van de Wabo een bodemonderzoek noodzakelijk is, kan dat worden uitgevoerd in die procedure. De resultaten van het bodemonderzoek worden getoetst aan het geldende landelijk bodembeleid en het bodembeleid van de gemeente Maastricht.

4.4 Geurhinder

Het nationale geurbeleid is in fases ontwikkeld. Al deze fases hebben sporen achtergelaten in beleidsstukken en vergunningen. Als graadmeter voor geurhinder wordt de brief van VROM van 30 juni 1995 aan de provincies en gemeenten gehanteerd. Hierin zijn de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- als er geen hinder is, zijn maatregelen niet nodig;
- nieuwe hinder moet worden voorkomen;
- als er wel hinder is, worden maatregelen getroffen op basis van het BBT-principe;

Een zeer belangrijk aspect van deze brief is de decentralisatie van het geurbeleid. Aan gemeenten en provincies is de bevoegdheid toegekend om zelf (gemotiveerd) een geurbeleid vast te stellen en hiernaar te handelen. De wijze waarop dit beleid moet worden vormgegeven is niet aangegeven. Ook dit is gedecentraliseerd. De thematische beleidsprincipes van de gemeente Maastricht zijn als volgt:

- het voorkomen van nieuwe geuremissie waardoor nieuwe hinder ontstaat.
- het voorkomen van de vestiging van meer mensen in een geurbelast gebied.

Besluitgebied

In het voorliggende besluitgebied is sprake een (gecumuleerde) geurcirkel van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI Bosscherveld), het bedrijf Rubber Resources en het bedrijf Sappi (deze drie inrichtingen zijn alle buiten dit besluitgebied gelegen). Deze geurcontour is middels de gebiedsaanduiding 'Milieuzone-geurzone' op de illustratie aangeduid en in de Algemene aanduidingsregels voorzien van een juridische regeling. De rioolwaterzuiveringsinstallatie zelf is gelegen op bedrijventerrein Bosscherveld en is in het bestemmingsplan 'Bosscherveld-Noord' planologisch-juridisch verankerd.

Conclusie

Omdat in onderhavige beheersverordening louter sprake is van het vastleggen van de bestaande situatie, is een nader onderzoek naar geurhinder niet noodzakelijk. Wel dient in het kader van een eventuele vergunningverlening het aspect geurhinder nader te worden bekeken. De geurcontouren van de genoemde bedrijven zijn op de illustratie opgenomen als 'milieuzone-geurzone' en voorzien van een juridische regeling, waarin is aangegeven dat binnen deze contour geen nieuwe geurhindergevoelige functies mogen worden opgericht.

4.5 Externe veiligheid

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

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10-6/jr. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde. Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute of inrichting. Het aantal personen dat in de omgeving van de route of inrichting verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR.

Externe veiligheid risicovolle bedrijven

Bij de beoordeling van de risico's voor de externe veiligheid worden de normen voor het PR en GR gehanteerd, zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid voor inrichtingen (Revi). Bij de besluitvorming dient het bevoegd gezag een verandering van het GR te verantwoorden. Het gebied waarbinnen de verantwoordingsplicht van toepassing is voor categoriale inrichtingen (zoals LPG tankstations) is wettelijk vastgelegd in het Revi.

Transport van gevaarlijke stoffen

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. In de bijbehorende Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten). In de Regeling Basisnet staat een tabel met afstanden voor plaatsgebonden risico die gelden voor transportroutes van het Basisnet. Deze afstanden gelden per trajectdeel. Ook is per trajectdeel aangegeven of er sprake is van een plasbrandaandachtsgebied. Een plasbrandaandachtsgebied is een gebied waarbinnen kwetsbare

objecten te maken kunnen krijgen met de effecten van een plasbrand. Deze plasbrand kan ontstaan door de ontsteking van uitgestroomde brandbare vloeistof uit een ketelschip of tankwagon.

Externe veiligheid buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) in werking getreden. In dit besluit worden in lijn met het Bevi normen gesteld aan het PR en het GR voor buisleidingen.

Externe veiligheid hoogspanningslijnen

In het advies met betrekking tot hoogspanningslijnen van de Staatsecretaris van VROM is aangegeven dat, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, vermeden dient te worden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (μT), de magneetveldzone. Binnen deze 0,4 μT zone wordt geadviseerd geen nieuwe gevoelige bestemmingen (woningen, scholen, kinderopvangplaatsen) te realiseren.

Risicoanalyseomgeving besluitgebied

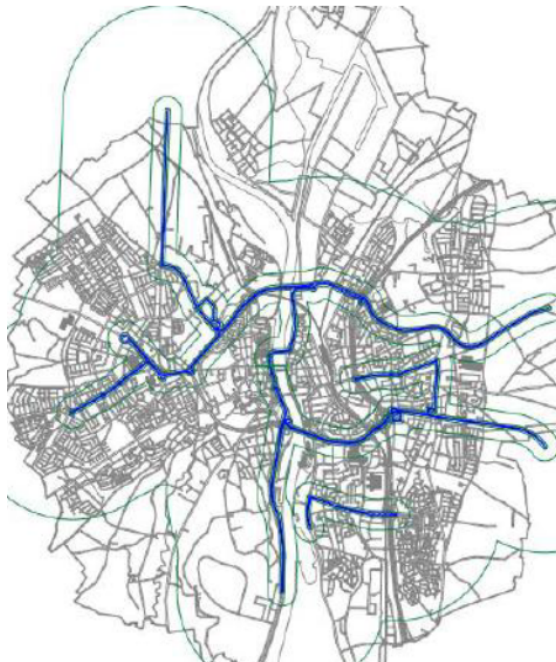
Transport van gevaarlijke stoffen

Weg

Over gedeelten van de autosnelweg A2, gelegen op minimaal 1.200 meter van de meest oostelijke besluitgebiedsgrens, vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De route voor gevaarlijke stoffen verloopt conform de blauwe lijnen op onderstaande afbeelding (zie linkerkaart, afkomstig uit de Beleidsvisie Externe Veiligheid van de gemeente Maastricht). De blauwe lijn is centraal onderbroken (ter plaatse van de N2) omdat de N2 geen Rijksweg betreft. Over de N2 kan aanvullend worden aangegeven dat hierop geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Op het rechterkaartje (eveneens uit de beleidsvisie) is de routing van het transport van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen afgebeeld.



Gevaarlijk transport Rijkswegen



Gevaarlijk transport gemeentelijke wegen

Rijkswegen

Uit divers onderzoek, onder meer in het kader van het Basisnet, blijkt voor de gemeente Maastricht dat:

- er geen knelpunten zijn vanuit het plaatsgebonden risico;
- de oriëntatiewaarde van het groepsrisico nergens overschreden wordt;
- alleen voor de A2 (excl. N2) een plasbrandaandachtsgebied (30 meter) geldt;
- de Rijkswegen een invloedsgebied hebben van ruim 1.500 meter aan beide zijden van de weg. Hierbinnen is de verantwoordingsplicht van toepassing wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Het besluitgebied is voor een klein deel binnen het invloedsgebied van de A2 gelegen. De beheersverordening bevat evenwel geen nieuwe ontwikkelingen en zal derhalve ook niet leiden tot een toename van het groepsrisico dan wel een overschrijding van de oriëntatiewaarde. In de wetenschap dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden kan derhalve worden afgezien van het verantwoorden van het groepsrisico.

Provinciale wegen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale en gemeentelijke wegen is geen risicoplafond vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Dit zal ook in het toekomstige Basisnet niet het geval zijn. Uitzondering hierop is de N2 die door Maastricht loopt. Uit berekeningen van de provincie Limburg blijkt dat over de N278 (Maastricht-Vaals) en N590 (Maastricht-Valkenburg aan de Geul) vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt maar in dusdanig beperkte mate dat de wegen geen plaatsgebonden risicocontour hebben en het groepsrisico lager is dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Beide wegen zijn bovendien op een zodanig grote afstand van het plangebied gelegen (resp. 3,8 en 3,1 kilometer), dat deze hierop geen invloed hebben.

Gemeentelijke wegen

De Noorderbrug is de dichtstbijzijnde weg ten opzichte van het besluitgebied waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Gezien het beperkte aantal risicovolle inrichtingen dat via de gemeentelijke routing bevoorraad wordt, is de verwachting dat de intensiteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen gering is. De weg heeft geen PR 10^{-6} contour en het groepsrisico zal nihil zijn. Het aspect externe veiligheid in relatie tot provinciale en gemeentelijke wegen is daarmee in voldoende mate onderzocht en levert geen belemmeringen op voor onderhavig plan.

Spoor

Over de spoorlijn Geleen - Maastricht - Belgische grens, gelegen op circa 750 meter van de oostelijke grens van het besluitgebied, worden gevaarlijke stoffen vervoerd. In het kader van het Basisnet Spoor is voorzien dat ook in de toekomst door de gemeente Maastricht een significant vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zal plaatsvinden. Voor de spoorlijn Geleen - Maastricht - Belgische grens geldt dat:

- er geen knelpunten zijn vanuit het plaatsgebonden risico;
- de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden wordt;
- de spoorlijn geen veiligheidszone heeft;
- de spoorlijn geen plasbrandaandachtsgebied heeft;
- de spoorlijn een invloedsgebied heeft van ruim 1.500 meter aan beide zijden van het spoor. Hierbinnen is de verantwoordingsplicht van toepassing wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Het besluitgebied is vrijwel in zijn geheel binnen het invloedsgebied van de spoorlijn gelegen. De beheersverordening bevat evenwel geen nieuwe ontwikkelingen en zal derhalve ook niet leiden tot een toename van het groepsrisico dan wel een overschrijding van de oriëntatiewaarde. In de wetenschap dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden kan derhalve worden afgezien van het verantwoorden van het groepsrisico.

Water

Verder is het besluitgebied direct aan de rivier de Maas gelegen, waarover gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Uit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, blijkt dat de Maas is gecategoriseerd als zwarte route (belangrijke binnenvaartroute). De vaarweg heeft geen PR 10-6-contour die buiten de oever ligt. Het invloedsgebied van de vaarweg is 1000 meter. Groepsrisicoberekening- en verantwoording is alleen nodig wanneer de bevolkingsdichtheid hoger is dan 1500 pers/ha. dubbelzijdig of 2250 pers./ha. enkelzijdig. De Maas heeft tevens een plasbrandaandachtsgebied van 25 meter vanaf de oeverlijn.

Het besluitgebied is volledig gelegen binnen het invloedsgebied van de Maas. Van een verantwoordingsplicht groepsrisico is sprake op het moment dat nieuwe ontwikkelingen aan de orde zijn. Dit is hier niet het geval.

Buisleidingen

De gemeente Maastricht wordt doorkruist door meerdere hogedruk aardgastransportleidingen. De omvang van het invloedsgebied van deze leidingen verschilt per leiding(deel). Dit is onder meer afhankelijk van de druk in de leiding en de diameter. In het besluitgebied zijn geen hogedrukgasleidingen gelegen. Ook in het omliggende gebied zijn geen hogedrukgasleidingen gelegen waarvan de invloed reikt tot in het besluitgebied.

Hoogspanningslijnen

Het beleid van de overheid inzake de veiligheid van hoogspanningslijnen gaat uit van grenswaarden, waarbij de overheid op dit moment de aanbeveling van de Raad van de Europese Unie, gebaseerd op de ICNIRP grenswaarden, volgt. Nederland hanteert geen wettelijke grenswaarden. Hoewel de Gezondheidsraad en ICNIRP geen aanleiding zien andere grenswaarden aan te bevelen, heeft de Nederlandse overheid besloten het voorzorgsprincipe toe te passen en aanvullend beleid te formuleren voor nieuwe situaties. In lijn met dit beleid dat mede gebaseerd is op het voorzorgsprincipe heeft de toenmalige staatssecretaris Van Geel van het Ministerie van VROM in oktober 2005 in een brief aan provincies, gemeenten en beheerders van hoogspanningslijnen het advies uitgebracht om zoveel als redelijkerwijs mogelijk te vermijden dat nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in een gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microTesla. Het advies (0,4 microTesla) heeft in beginsel betrekking op nieuwe bovengrondse hoogspanningslijnen of wijzigingen aan bestaande lijnen en op nieuwe gevoelige bebouwing (woningen etc.) bij bestaande bovengrondse hoogspanningslijnen.

In of nabij het besluitgebied zijn geen hoogspanningslijnen gelegen.

Luchthaven MAA

In de gemeente Beek ligt het vliegveld Maastricht-Aachen Airport. Het vliegveld heeft geen PR 10⁻⁶ contour die over het grondgebied van Maastricht valt.

Risicovolle bedrijven

In het Bevi zijn bedrijven aangewezen welke vanuit het oogpunt van externe veiligheid als meer risicovol worden beschouwd. Voor de gemeente Maastricht beperken deze risicovolle inrichting zich tot negen LPG-tankstations en tien andersoortige risicovolle inrichtingen.

LPG-tankstations

Binnen het besluitgebied is geen LPG-tankstation gelegen. Ook is in de directe nabijheid van het besluitgebied is geen LPG-station gelegen waarvan het invloedsgebied reikt tot in het besluitgebied.

Andersoortige risicovolle inrichtingen

Volgens de Risicokaart Limburg zijn binnen het besluitgebied geen risicovolle bedrijven gelegen. Dit is

ook gebleken uit de veldinventarisatie. Ook zijn in de directe omgeving geen risicovolle bedrijven waarvan het invloedsgebied reikt tot in het besluitgebied.

4.6 Luchtkwaliteit

Regelgeving

Op 15 november 2007 is een wijziging van de Wet milieubeheer (Wm) van kracht geworden. In hoofdstuk 5 is titel 2 luchtkwaliteitseisen ingevoegd (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Gelijktijdig zijn de volgende besluiten en regelingen van kracht geworden:

- Besluit 'Niet in betekende mate' (NIBM);
- Regeling 'Niet in betekende mate' (NIBM);
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007';
- Regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007'.

Deze nieuwe wet- en regelgeving omvat maatregelen om zowel de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan verontreiniging.

Besluit gevoelige bestemmingen

Conform artikel 5.16a van de 'Wet luchtkwaliteit' kunnen bij Algemene Maatregel van Bestuur nog nadere regels worden gesteld om te voorkomen dat bij een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n) projecten doorgang vinden die er toe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. Dit Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 15 januari 2009 (in werking met ingang van 16 januari 2009) beperkt de mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren in overschrijdingssituaties voor zogenaamde 'gevoelige bestemmingen'. Tot die gevoelige bestemmingen worden scholen, kinderopvang en bejaarden-, verpleeg of verzorgingshuizen gerekend. In het Besluit is aangegeven dat moet worden onderzocht of op een locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden indien de locatie:

- is gelegen binnen 300 meter vanaf Rijkswegen (wegen in beheer van het Rijk);
- is gelegen binnen 50 meter vanaf de rand van een provinciale weg (wegen in beheer bij de provincie).

Aan de hand van het besluit heeft de gemeente het gemeentelijke locatiebeleid luchtkwaliteit opgesteld (dat momenteel wordt geactualiseerd). Dit locatiebeleid gaat nader in op locaties langs gemeentelijke wegen, waar het besluit gevoelige bestemmingen alleen ingaat Rijks- en provinciale wegen. Doel van de beleidsnota is dat nieuwe bouwplannen en nieuwe functies op de 'juiste' locaties worden ingepland. Juiste locaties zijn locaties met de minste luchtvervuiling, waarbij 'gevoelige' en 'extra gevoelige' groepen worden ontlast. De voorliggende beheersverordening leidt niet tot nieuwe ontwikkelingen waarbij gevoelige functies worden opgericht dan wel waarbij gevoelige functies worden belast door negatieve ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Niet in betekende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Concreet houdt dit in dat bijvoorbeeld ontwikkelingen kleiner dan of gelijk aan 1.500 woningen bij minimaal één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Ook voor andere ruimtelijke initiatieven is aangegeven wanneer deze niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen aan het geschetste luchtkwaliteitskader.

Besluitgebied

In september 2006 is het luchtkwaliteitplan van de gemeente Maastricht vastgesteld. Hierin wordt een beeld geschetst van de luchtkwaliteitsproblematiek van de gehele gemeente Maastricht en welke maatregelen en keuzes zijn en/of worden gemaakt. In dit luchtkwaliteitplan is uitgegaan van inmiddels verouderde gegevens omtrent fijn stof (gegevens zijn neerwaarts bijgesteld) en de emissie van vrachtwagens (enigszins toegenomen). In de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) zijn de meest actuele gegevens inzake de luchtkwaliteit voor Maastricht opgenomen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat in het besluitgebied geen overschrijdingen voorkomen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit langs gemeentelijke wegen.

4.7 Lichthinder

Lichtemissie als gevolg van inrichtingen is hoofdzakelijk te verwachten door de toepassing van terreinverlichting. Indien overlast door directe lichtinval buiten de grenzen van de inrichting worden verwacht, dient realisering van nieuwe lichtgevoelige functies binnen deze invloedssfeer te worden voorkomen of dienen maatregelen aan verlichtingsinstallaties te worden doorgevoerd.

Er is, gelet op het conserverende karakter van de voorliggende beheersverordening, geen lichthinder te verwachten als gevolg van de in de directe omgeving gelegen weg(en), spoorweg(en) of inrichting(en). Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

4.8 Trillingshinder

Naast hoorbare trillingen (geluid) kunnen als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten tevens laagfrequente trillingen optreden die alleen maar voelbaar zijn. Indien effecten van trillingen buiten de grenzen van de inrichting worden verwacht, dient woningbouw binnen deze invloedssfeer te worden voorkomen. Er is geen trillingshinder te verwachten als gevolg van de in de directe omgeving gelegen weg(en), spoorweg(en) of inrichting(en). Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

4.9 Kabels, leidingen en overige belemmeringen

In het besluitgebied zijn diverse kabels, leidingen en overige voorzieningen gelegen welke een planologisch-juridische bescherming behoeven. In het besluitgebied bevinden zich de volgende relevante leidingen:

- twee rioolpersleidingen van het WBL (beschermingszone 2 x 2,5 meter).

De rioolpersleidingen zijn met de bijbehorende beschermingszones op de illustratie aangegeven en in de regels van een dubbelbestemming (ten behoeve van de beschermingszone) voorzien.

Hoofdstuk 5 De beheersverordening

5.1 Algemeen

De beheersverordening Boschpoort richt zich op de actualisering van de planologisch-juridische regeling van de functies, de gebouwen en het gebruik van de gronden gelegen binnen de wijk Boschpoort. De bestaande ruimtelijk-functionele structuur vormt daarvoor de basis. Er zijn geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt, anders dan gebruikelijke beperkte algemene afwijkingsmogelijkheden en de afwijkingsmogelijkheden binnen de afzonderlijke bestemmingen. De reeds eerder bestemde bouw mogelijkheden rondom de Jojo-haven zijn in deze beheersverordening overgenomen. Bij deze beheersverordening is gekozen voor het regelen van het gebruik in 'ruime zin', dat wil zeggen dat alle bouw- en gebruiksmogelijkheden die in reeds vastgestelde ruimtelijke plannen zijn opgenomen, als bestaande situatie zijn meegenomen. Dat betekent concreet dat functies of gebouwen die fysiek nog niet gebouwd zijn, maar wel planologisch zijn vastgelegd, als bestaande situatie zijn opgenomen. In alle gevallen is aan de gronden gelegen binnen de begrenzing van deze beheersverordening een conserverende bestemming toegekend, die zoveel mogelijk aansluit bij geldende bestemmingsregeling(en). Als een ontwikkeling niet past binnen de juridische regeling van de voorliggende beheersverordening en de beoogde ontwikkeling wel gewenst is, zal een separate ruimtelijke procedure worden opgestart.

In dit hoofdstuk is in paragraaf 5.2 de opzet van de regels van deze beheersverordening toegelicht. In subparagraaf 5.2.1 is dit gebeurd in algemene zin, in subparagraaf 5.2.2 is per bestemming een toelichting gegeven.

5.2 Opzet van de regels

5.2.1 Algemene opzet/indeling

De juridische regeling van deze beheersverordening kent twaalf enkelbestemmingen en vier dubbelbestemmingen. Deze komen in deze subparagraaf en in subparagraaf 5.2.2 aan de orde. Formeel worden bestemmingsvlakken in een beheersverordening 'besluitvlakken' genoemd; gebiedsaanduidingen worden 'besluitsubvlakken' genoemd.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels (art. 1 en 2)

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.

Hoofdstuk 2 Regels besluitvlakken (art. 3 t/m 18)

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde bestemmingen/besluitvlakken en daarbinnen toegelaten 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 afwijking of wijziging) toegestaan. Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) en wordt gebouwd binnen het aangegeven vlak, kan hiervoor in de regel zonder meer een omgevingsvergunning worden verleend. In subparagraaf 5.2.2 is kort uiteengezet welke bestemmingen/besluitvlakken zijn opgenomen en worden specifieke elementen daarin toegelicht.

Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 19 t/m 25)

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 en in iedere beheersverordening):

- een anti-dubbeltelregel (artikel 19): zorgt er voor dat gronden niet dubbel worden meegerekend bij het toestaan van bouwplannen;
- algemene bouwregels (artikel 20): bevat aanvullende regels met betrekking tot het ondergronds bouwen en het bouwen van antennemasten en zendmasten;
- algemene gebruiksregels (artikel 21): hierin worden onder meer alle vormen van gebruik, die in strijd zijn met de aan de grond gegeven bestemming, verboden. Tevens zijn hier de parkeerregels opgenomen;
- algemene aanduidingsregels (artikel 22): in dit artikel zijn de volgende gebiedsaanduidingen opgenomen:
 1. geluidzone - industrie; de zone, bestaande uit de 50 dB(A) en de 55 dB(A)-geluidcontouren waarbinnen geen nieuwe geluidgevoelige functies mogen worden gerealiseerd;
 2. milieuzone - geurzone; deze zone is opgenomen voor bedrijven en/of functies met een geurzone; binnen deze geurzone mogen geen nieuwe geurgevoelige functies worden uitgeoefend;
 3. milieuzone - gezoneerd bedrijventerrein: deze zone geeft de begrenzing aan van het gezoneerd bedrijventerrein Beatrixhaven, op basis waarvan de geluidzone is berekend;
 4. vrijwaringszone - spoor: deze zone is gebaseerd op de bepalingen in de Spoorwegwet. Binnen de op de verbeelding aangegeven zones mag geen bebouwing plaatsvinden;
 5. vrijwaringszone - vaarweg: deze zone is opgenomen vanwege het in stand houden van zicht vanaf de vaarweg (de Zuid-Willemsvaart) voor het scheepvaartverkeer;
- algemene afwijkingsregels (artikel 23): hierin wordt bepaald waarvoor Burgemeester en Wethouders middels een omgevingsvergunning kunnen afwijken van deze beheersverordening;
- algemene procedureregels (artikel 24): hierin wordt geregeld welke procedure moet worden gevolgd in geval van toepassing van afwijkingsbevoegdheden en nadere eisen;
- overige regels (artikel 25): hierin zijn verwijzingen opgenomen naar andere wettelijke regelingen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels (art. 26 en 27)

In het overgangsrecht (artikel 26) is bepaald dat bouwwerken, die op het moment van de terzieslegging 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 (artikel 27) wordt aangegeven onder welke naam de regels kunnen worden aangehaald.

5.2.2 Enkelbestemmingsregels - artikelsgewijs

Onderstaand is de artikelsgewijze opbouw van de bestemmingsregels beschreven. Voor zover niet in de vorige subparagraaf besproken dan wel aanvullend daarop is een korte beschrijving per artikel opgenomen.

Artikel 3: besluitvlak Bedrijf

Het besluitvlak 'Bedrijf' is gelegd op de bestaande bedrijfsfunctie van Rijkswaterstaat aan de noordzijde van het besluitgebied. Er is een besluitsubvlak 'specifieke vorm van bedrijf-waterstaat (sb-w)' opgenomen om aan te geven dat specifiek deze functie hier is toegestaan. Gebouwen mogen binnen het gehele besluitvlak worden gebouwd tot een maximaal bebouwingspercentage van 10. Deze bouwmogelijkheid is overgenomen uit de geldende beheersverordening. Daarnaast is de nutsvoorziening ten oosten van de sportvelden als 'Bedrijf' bestemd, waarbij een besluitsubvlak is opgenomen dat de daadwerkelijke functie aangeeft (nutsbedrijf (nb)). De vestiging van andere bedrijven dan de twee genoemde bedrijven is uitgesloten. Dit is niet alleen als zodanig specifiek geregeld vanwege de strekking van de

beheersverordening (vastleggen huidige situatie) maar ook omdat een verder toename van (soorten) bedrijvigheid niet wenselijk wordt geacht.

Artikel 4: besluitvlak Gemengd

Dit besluitvlak heeft betrekking op de voormalige monumentale school, het appartementencomplex aan de Bosscherweg en het nog te bouwen complex aan de Jachthoornstraat. Omdat er (deels) aparte regels van toepassing zijn zijn er drie verschillende besluitsubvlakken opgenomen, te weten 'specifieke vorm van gemengd-1 (sg-1)', (sg-2) en (sg-3). De bouwvlakken zijn uit de geldende beheersverordening overgenomen.

Artikel 5: besluitvlak Groen

Het besluitvlak 'Groen' is toegekend aan openbare groenvoorzieningen en aan het voormalige voetbalveld waar door de buurt een buurtpark is gerealiseerd. Met uitzondering van gebouwen ten behoeve van additionele voorzieningen mogen op de als zodanig bestemde gronden geen gebouwen worden opgericht. Tevens is binnen deze bestemming het rioolgemaal 'Sint Hubertusparochie' middels een besluitsubvlak aangeduid ('specifieke vorm van bedrijf-rioolgemaal (sb-rg)').

Artikel 6: besluitvlak Maatschappelijk

Binnen dit besluitvlak zijn de Sint Hubertuskerk, de voormalige basisschool en kinderopvang en het sportzaaltje aan de Meutestraat opgenomen. Hierbinnen zijn maatschappelijke functies toelaatbaar zoals gedefinieerd in de begripsbepalingen in artikel 1 van de regels.

Artikel 7: besluitvlak Oever

Dit besluitvlak omvat de oevers en jaagpaden van de Zuid-Willemsvaart, waarlangs woonboten zijn gelegen. De woonboten zelf zijn middels een besluitsubvlak binnen de besluitvlak 'Water' aangeduid. De gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van deze gronden zijn rechtstreeks overgenomen van de vigerende beheersverordening.

Artikel 8: besluitvlak Recreatie

Binnen dit besluitvlak zijn de jachthaven (Belvédèrehaven) en de volkstuinten opgenomen. Beide functies zijn middels de besluitsubvlakken 'jachthaven (jh)' en 'volkstuint (vt)' op de illustratie opgenomen. De bestaande bebouwing, voor zover aanwezig, is voorzien van een bouwvlak.

Artikel 9: besluitvlak Verkeer

Dit besluitvlak is toegekend aan de hoofdontsluitingswegen. Binnen dit besluitvlak zijn masten en portalen voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mogelijk, alsmede lichtmasten en kunstobjecten. Gebouwen mogen enkel worden opgericht ten behoeve van additionele voorzieningen.

Artikel 10: besluitvlak Verkeer - Railverkeer

Dit besluitvlak is toegekend aan de aan de westzijde van het besluitgebied gelegen goederenspoorlijn.

Artikel 11: besluitvlak Verkeer - Verblijfsgebied

Dit besluitvlak is toegekend aan alle andere wegen en (openbare) verblijfsgebieden. Binnen dit besluitvlak zijn besluitsubvlakken opgenomen voor water en railverkeer.

Artikel 12: besluitvlak Water

Dit besluitvlak is toegekend aan gronden die zijn bestemd voor de natuurlijke afvloeiing en berging van water. Er is een besluitsubvlak 'woonschepenligplaats (wl)' opgenomen voor de zones waarin de woonschepen zijn gelegen in de Zuid-Willemsvaart. Daarnaast is middels de aanduiding 'specifieke vorm van waterstaatspeilregulerend kunstwerk (sws-pk)' de locatie en vergunde bouwmogelijkheid van het

aldaar geprojecteerde waterstaatswerk (peilregulerend kunstwerk met vijzelturbine) geregeld.

Artikel 13: besluitvlak Water-Sluiscomplex

Dit besluitvlak is specifiek opgenomen voor de gronden die deel uit maken van het sluiscomplex van de sluis 'Bosscherveld'. Er mag binnen het gehelen besluitvlak worden gebouwd tot een hoogte van 8 meter en tot een maximaal bebouwingspercentage van 10.

Artikel 14: besluitvlak Wonen

Dit besluitvlak is gegeven aan de bestaande woningen die binnen het plangebied zijn gelegen, voor zover niet vallend onder het besluitvlak 'Gemengd'. Binnen dit besluitvlak is het onder meer toegestaan een aan huis verbonden beroep- of bedrijf (werken aan huis) of guesthouse uit te oefenen. Woningssplitsing is niet toegestaan. Daarnaast zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor mantelzorg en parkeren voor de voorgevel. Deze regeling sluit aan bij de standaard bestemmingsregeling voor het wonen in de Maastrichtse bestemmingsplannen. Ook zijn in dit besluitvlak de regelingen 'Short Stay' en 'Woningssplitsing en woningomzetting' opgenomen.

Artikel 15: besluitvlak (dubbelbestemming) Leiding - Riool

Dit besluitvlak regelt de beschermingszone voor de voorkomende rioolpersleiding. Binnen deze zone mag niet worden gebouwd en mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd anders dan normaal onderhoud, zonder voorafgaande toestemming van de leidingbeheerder.

Artikel 16: besluitvlak (dubbelbestemming) Waterstaat – Beschermingszone waterkering

Dit besluitvlak dient mede voor de bescherming, het beheer en het onderhoud van de primaire waterkering en is aan weerszijden van de waterkering gesitueerd. Er mag slechts rechtstreeks op deze gronden worden gebouwd indien dit noodzakelijk is voor de waterstaat en/of waterkering.

Artikel 17: besluitvlak (dubbelbestemming) Waterstaat – Stroomvoerend rivierbed

Dit besluitvlak heeft betrekking op de gronden die volgens de Beleidslijn grote rivieren zijn gelegen binnen het stroomvoerend rivierbed. Als zodanig bestemde gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed.

Artikel 18: besluitvlak (dubbelbestemming) Waterstaat - Waterkering

Dit besluitvlak dient voor de bescherming, het beheer en het onderhoud van de primaire waterkering zelf. Er mag slechts rechtstreeks op deze gronden worden gebouwd indien dit noodzakelijk is voor de waterstaat en/of waterkering.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Het is niet mogelijk een exploitatieplan te koppelen aan een beheersverordening. Een en ander heeft zijn oorsprong in het feit dat met een beheersverordening geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die niet reeds via een ander ruimtelijk plan (bestemmingsplan, projectafwijkingbesluit, afwijking) zijn vastgelegd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De Wro kent geen voorbereidingsprocedure voor de beheersverordening omdat de bestaande situatie geregeld wordt. Het vaststellen van een beheersverordening is een besluit tot vaststelling van algemeen verbindende voorschriften. Op een dergelijk besluit is hoofdstuk 3 Awb van toepassing, met dien verstande dat afdeling 3.2 Awb ingevolge artikel 3:1 lid 1 Awb alleen van toepassing is voor zover de aard van de algemeen verbindende voorschriften zich niet tegen toepassing van de in die afdeling opgenomen voorschriften betreffende zorgvuldigheid en belangenafweging verzet.

Tegen het besluit tot vaststellen van een beheersverordening kan geen bezwaar bij de gemeenteraad of beroep bij de bestuursrechter worden aangetekend. De beheersverordening moet conform artikel 139 Gemeentewet bekend worden gemaakt.

6.2.1 Participatie

De beheersverordening Boschpoort 2020 is tot stand gekomen in samenwerking met de buurt Boschpoort, als voorbereiding op het omgevingsplan. De Omgevingswet (invoering 1 januari 2022) verplicht gemeenten tot het hebben van één omgevingsplan, met daarin alle regels voor de fysieke leefomgeving. De huidige bestemmingsplannen en beheersverordeningen gaan bij invoering van rechtswege over in het omgevingsplan. Daarna hebben gemeenten tot 2029 de tijd om dit te actualiseren en om te vormen tot één omgevingsplan voor heel de gemeente. In één keer een grondgebied dekkend omgevingsplan maken is een haast onmogelijke opgave. Een fasering wordt aanbevolen. Gemeente Maastricht is daarom gestart met een pilot omgevingsplan, waarin de nieuwe ambities, systematiek en werkwijze in Boschpoort worden toegepast. De pilot focust zich op het voorbereiden van een omgevingsplan samen met de buurt.

Vanaf de start van de pilot hebben twee buurtbijeenkomsten plaatsgevonden, over de sterke en te behouden punten en ook de verbeterpunten van de buurt. Deze focuste zich rondom de thema's: routes, wonen en veilige en gezonde plekken. In drie werkgroepen, bestaande uit vertegenwoordigers uit de buurt en van de gemeente, zijn deze thema's in meerdere sessies verder uitgewerkt.

Een aantal van de opgehaalde ideeën wordt vooruitlopend op het omgevingsplan meegenomen in de actualisatie van de beheersverordening. Aspecten die onder de Wet ruimtelijke ordening niet mogen worden opgenomen in de beheersverordening worden, voor zover ze betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, meegenomen in het omgevingsplan Boschpoort.

In lijn met de naar voren gekomen behoeften van de buurt wordt in deze beheersverordening (meer) ruimte geboden aan ontmoetingsplekken, fiets- en wandelpaden, woonvormen voor ouderen, jongeren en zorgbehoevenden, vormen van wonen met ondernemerschap en het in stand houden van het groene en waterrijke karakter van de buurt. Daarnaast zijn in deze beheersverordening verschillende aanpassingen

doorgevoerd om de leesbaarheid te vergroten.

Een conceptversie van de beheersverordening is met de buurt gedeeld en heeft geresulteerd in de vastgestelde en voorliggende beheersverordening Boschpoort 2020.”

Hoofdstuk 7 Handhavingsparagraaf

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

In de bouwregels zijn maten opgenomen die van toepassing zijn op gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Te realiseren gebouwen en andere bouwwerken moeten voldoen aan deze maatvoering, zo niet, dan kan het College van Burgemeester en Wethouders geen bouwvergunning verlenen. Gebruiksregels worden opgenomen om gewenste activiteiten mogelijk te maken en ongewenste activiteiten uit te sluiten.

De doelstellingen van het ruimtelijke beleid kunnen slechts verwezenlijkt worden, indien de regels van deze beheersverordening 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.

Arcadis Nederland B.V.

www.arcadis.com

C05022.214079.0100