

OPERATIE COFFEECORNER

**SPREIDING COFFEESHOPS MAASTRICHT
MILIEUEFFECTRAPPORT**

GEMEENTE MAASTRICHT

23 december 2010
B01032/ZC0/1S6/002142
B01032.002142



Inhoud

Deel A	5
1 Inleiding	6
1.1 Waarom dit MER	6
1.1.1 Aanleiding en doel	6
1.1.2 Een vrijwillige m.e.r.-procedure	7
1.2 Betrokken partijen	8
1.3 Leeswijzer	9
2 Beschrijving van de voorgenomen activiteit	10
2.1 Inleiding	10
2.2 Locatiekeuze Coffeecorners	10
2.3 De Coffeecornerlocaties	16
2.4 Inrichting Coffeecorners	20
2.4.1 Algemene uitgangspunten en aannames voor de inrichting	21
2.4.2 Köbbesweg	22
2.4.3 François de Veijestraat	25
2.4.4 Brusselseweg	29
3 Beschrijving locaties	32
3.1 Inleiding	32
3.2 Huidige situatie	32
3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen	35
3.3.1 Köbbesweg	35
3.3.2 François de Veijestraat	39
3.3.3 Brusselseweg	40
3.3.4 Milieubelemmeringen	41
4 Vergelijking van de alternatieven	43
4.1 Inleiding	43
4.2 Milieueffecten	44
4.2.1 Veiligheid en sociale samenhang	45
4.2.2 Verkeer en vervoer	46
4.2.3 Woon- en leefmilieu	47
4.2.4 Natuur	48
4.2.5 Bodem en water	49
4.2.6 Cultuurhistorie en archeologie	49
4.2.7 Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving	50
4.3 Gevoeligheidsanalyse: wat zijn de effecten bij meer bezoekers?	50
4.3.1 Inleiding	50
4.3.2 Veiligheid en sociale samenhang	51
4.3.3 Verkeer en vervoer	52
4.3.4 Woon en leefmilieu	53
4.4 Effecten mogelijke andere ontwikkelingen	53

4.4.1	Ontwikkeling van de Coffeecorners	53
4.4.2	Naast spreiden ook ontmoedigen	54
4.5	Meest milieuvriendelijke alternatief	55
Deel B		57
5	Gebieds- en effectenbeschrijving	58
5.1	Inleiding	58
5.1.1	Beoordelingscriteria	58
5.1.2	Effectparagrafen	60
5.2	Veiligheid en sociale samenhang	62
5.3	Verkeer en vervoer	71
5.4	Woon- en leefmilieu	81
5.5	Natuur	87
5.6	Bodem en water	92
5.7	Cultuurhistorie en archeologie	101
5.8	Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving	103
6	Verdere mitigatie	106
6.1	Inleiding	106
6.2	Mitigerende maatregelen	106
7	Beleidskader	109
7.1	Inleiding	109
7.2	Relevante Wet- en regelgeving	109
7.3	Europese wet- en regelgeving	109
7.3.1	Kaderrichtlijn Water (KRW)	109
7.3.2	Verdrag van valletta (verdrag van Malta 1992)	110
7.3.3	Vogel- en Habitatrichtlijn	110
7.4	Rijksbeleid	112
7.4.1	Nota Ruimte	112
7.4.2	Wet ruimtelijke ordening	112
7.4.3	4e Nota Waterhuishouding en Watervisie	113
7.4.4	Watertoets	113
7.4.5	Nationaal milieubeleidsplan	114
7.4.6	Nota Mobiliteit	114
7.4.7	Structuurschema groene ruimte	114
7.5	Provinciaal beleid	115
7.5.1	Provinciaal omgevingsplan Limburg 2006 (Actualisatie 2008 en 2009)	115
7.5.2	Provinciale milieuverordening, tiende tranche	115
7.5.3	Landschapsvisie Zuid-Limburg	116
7.5.4	Convenant Duurzaam Bouwen	116
7.5.5	Waterbeheerplan	117
7.6	Gemeentelijk beleid	117
7.6.1	Stadsvisie 2030	117
7.6.2	Bestemmingsplannen	118
7.6.3	Natuur- en milieuplan maastricht 2030	118
7.6.4	Waterplan maastricht	119
7.6.5	Structuurbeeld en mobiliteitsbeeld	119
7.6.6	Beleidsnota parkeren	119

8 Leemten in kennis en evaluatie	120
8.1 Inleiding	120
8.2 Leemten in kennis	120
8.3 Aanzet tot evaluatie	122
Bijlage 1 Effecten Coffeecorner Köbbesweg	123
Bijlage 2 Effecten Coffeecorner François de Veijestraat	129
Bijlage 3 Effecten Coffeecorner Brusselseweg	135
Bijlage 4 Ruimtelijke ontwikkelingen	140
Bijlage 5 Overzicht potentiële zoekgebieden Coffeecornerlocaties	142
Bijlage 6 Deelrapportage verkeer	143
Bijlage 7 Deelrapportage geluid	144
Bijlage 8 Deelrapportage lucht	145
Bijlage 9 Deelrapportage externe veiligheid	146
Bijlage 10 Toets aan de richtlijnen	147
Bijlage 11 Nota van inspraakreacties n.a.v. ter inzage legging concept MER	153

Deel A

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

WAAROM DIT MER

De gemeente Maastricht wil een aantal coffeeshops die nu gelegen zijn in het centrum verplaatsen naar andere locaties. Deze kleine verzamellocaties, Coffeecorners, zijn gelegen aan de rand van de stad, nabij de invalswegen en op afstand van woongebieden en zullen in hoofdzaak gebruikt worden door bezoekers van buiten Maastricht. Het verplaatsen van coffeeshops uit het centrum naar de Coffeecornerlocaties brengt milieueffecten met zich mee. Met dit MER worden de effecten op het milieu in beeld gebracht en het dient daarmee als onderbouwing voor de bestemmingsplannen die nodig zijn om de Coffeecorners planologisch in te passen.

1.1.1

AANLEIDING EN DOEL

De Nederlandse overheid heeft er in de jaren zeventig voor gekozen om de verkoop van softdrugs te gedogen omdat het gebruik van softdrugs een aanvaardbaar risico voor de volksgezondheid wordt geacht en op deze manier wordt voorkomen dat soft- en harddrugsmarkten met elkaar vermengd worden. Als gevolg van dit gedoogbeleid hebben zich in Nederland vanaf de jaren zeventig talrijke coffeeshops, drugscafé's en andere verkooppunten van softdrugs gevestigd, die niet alleen aantrekkingskracht hebben op de Nederlandse gebruikers maar zeker ook op gebruikers uit het buitenland. Immers de verkoop van cannabis wordt in omliggende landen als België, Duitsland en Frankrijk niet gedoogd. Nu het *bezit* van enkele grammen cannabis in deze landen wél wordt gedoogd, is de stroom van buitenlandse coffeeshoptoeristen naar Nederland in belangrijke mate verklaard. Maastricht heeft hierdoor, gezien zijn centrale ligging ten opzichte van het buitenland, in sterke mate te maken met drugstoerisme uit het buitenland.

In 2001 heeft de Universiteit Maastricht geraamd dat de coffeeshops jaarlijks ruim 1,1 miljoen bezoekers hadden (waarvan 70% uit het buitenland)¹. Recentere ramingen door onderzoeksbureaus Intraval en OWP Research² wijzen uit dat in 2008 het aantal coffeshopbezoekers op stedelijk niveau jaarlijks 2,1 miljoen bedraagt (waarvan 69% uit het buitenland). Duidelijk is hierdoor dat het aantal coffeshoptoeristen in de afgelopen jaren fors is toegenomen, met een blijvend hoog aandeel bezoekers uit het buitenland.

¹ Wetenschapswinkel, Universiteit van Maastricht, "De economische effecten van coffeeshops voor Maastricht", februari 2001

² OWP Research / Intraval, "Nulmeting overlast en bezoek Coffeeshops Maastricht", oktober 2008

AANLEIDING

De grote aantallen bezoekers van coffeeshops (coffeeshoptoeristen) en overige drugstoeristen zorgen momenteel voor parkeerverlast, hinderlijk gedrag, verloedering, geluidsoverlast en rondzwervende personen in de binnenstad van Maastricht. Ze vormen ook een gevoelige doelgroep voor drugsrunners (straathandelaren) die handelen in harddrugs zoals XTC en cocaïne. Vanwege de concentratie van coffeeshops in de binnenstad van Maastricht, een multifunctioneel gebied waarin zowel bewoners als bezoekers aanwezig zijn, is vooral hier sprake van overlast. De overlast ontstaat niet in de coffeeshops zelf, maar in de directe omgeving ervan. Omdat de drugstoeristen die overlast bezorgen, drugsrunners en –dealers zich mengen met ander publiek, bemoeilijkt dit de bestrijding van de overlast.

DOEL

De gemeente Maastricht wil daarom, zowel ter ontvlechting van de massaliteit van het drugstoerisme als een effectievere beheersing en bestrijding van de hiermee gepaard gaande overlast, een deel van de bestaande coffeeshops die nu gelegen zijn in het centrum, verplaatsen naar andere locaties. Deze locaties, Coffeecorners genoemd, zijn gelegen aan de rand van de (binnen)stad, nabij de invalswegen en op afstand van woongebieden en met name bedoeld voor bezoekers van buiten Maastricht. De locaties worden zo ingericht (ontsluiting, parkeren, toegang, andere beheersmaatregelen) dat de drugsgerelateerde overlast voorkomen kan worden c.q. tot een acceptabel niveau kan worden beperkt. Dit spreidingsplan is een onderdeel van het meer omvattende beleid om de overlast te beperken (zie ook hoofdstuk 2 van deze notitie).

1.1.2**EEN VRIJWILLIGE M.E.R.-PROCEDURE**

Ten behoeve van de uitvoering van het spreidingsbeleid coffeeshops heeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeenteraad de opdracht gekregen een drietal locaties voor de realisering van de definitieve verzamellocaties, de Coffeecorners, uit te werken. Een onderdeel van die uitwerking is het opstellen van een bestemmingsplan, voor elk van de drie locaties.

In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing is o.a. inzicht in milieueffecten noodzakelijk. Het is niet zeker dat het bieden van dat inzicht in het kader van een bestemmingsplan (als regulier onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing) volstaat. Er zou, afhankelijk van de interpretatie van de activiteiten zoals genoemd in het Besluit Milieueffectrapportage, sprake kunnen zijn van een verplichting tot het doorlopen van de procedure m.e.r.-beoordeling (leidend tot een besluit of een Milieueffectrapport dient te worden opgesteld) of de procedure milieueffectrapportage (leidend tot een Milieueffectrapport).

Op grond van het (gewijzigde) Besluit Milieueffectrapportage 1994 geldt voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een recreatieve of toeristische voorziening een m.e.r.-plicht in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een technische capaciteit voor de uitbreiding van 500.000 bezoekers (of meer) per jaar. Bij 250.000 bezoekers of meer per jaar is er sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Hoewel de gemeente de coffeeshops niet definieert als een recreatieve of toeristische activiteit, heeft de gemeente besloten voorzichtigheidshalve de mogelijke milieueffecten van coffeshopactiviteiten gelijk te stellen aan mogelijke milieueffecten van recreatiebedrijven.

Gelet op de verwachte bezoekersaantallen (OWP Research / Intraval, oktober 2008) heeft de gemeente eind 2008 een onderzoek in het kader van de procedure voor een m.e.r.-beoordeling opgestart voor de locaties aan de Köbbesweg en de François de Veijestraat. Op basis van de voorlopige resultaten van dat onderzoek is de verwachting dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu: de omvang en het bereik van de milieugevolgen zijn beperkt en er is geen sprake van kwetsbare locaties. Wel zal voor een aantal milieuthema's bestaand onderzoek moeten worden geactualiseerd.

Desondanks heeft de gemeente tussentijds besloten de procedure milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) vrijwillig op te starten. Dit omdat de raming van de bezoekersaantallen is gebaseerd op een onderzoek onder de bezoekers van de bestaande coffeeshops in 2008. Indien er rekening wordt gehouden met een zekere groei van het aantal bezoekers, als totaal of van het aandeel bezoekers dat de coffeeshops bezoekt die in de Coffeecorners zijn gevestigd, is het niet uit te sluiten dat de drempelwaarde van 500.000 bezoekers gedurende de reguliere planhorizon van een bestemmingsplan (10 jaar) wordt overschreden.

Voortbordurend op het besluit om voorzichtigheidshalve de mogelijke milieueffecten van coffeeshopactiviteiten gelijk te stellen aan mogelijke milieueffecten van recreatiebedrijven heeft de gemeente, gezien de onzekerheidsmarge in de ramingen van de bezoekersaantallen, besloten een Milieueffectrapport (MER) op te stellen, waarin wordt ingegaan op de milieugevolgen van de realisatie van deze Coffeecorners, ook bij een groter aantal bezoekers dan nu wordt ingeschat.

Het MER is gekoppeld aan de nieuwe bestemmingsplannen voor de Coffeecorners en vervult daarmee ook een functie bij de ruimtelijke onderbouwing van die bestemmingsplannen.

MER en wetgeving

Per 1 juli 2010 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Hierbij is de milieueffectrapportages (m.e.r.) gemoderniseerd. Voor projecten waarbij de richtlijnen voor het MER voor 1 juli 2010 zijn vastgesteld geldt de oude procedure. De gemeenteraad heeft als bevoegd gezag in september 2009 de richtlijnen voor dit MER vastgesteld. Hiermee valt dit project onder de oude procedure.

1.2

BETROKKEN PARTIJEN

Initiatiefnemers

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de startnotitie en het milieueffectrapport. In deze m.e.r.-procedure is het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maastricht de initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure.

Bevoegd gezag

Het MER bevat informatie die ondersteunt bij de keuze voor een m.e.r.-plichtige activiteit. De m.e.r.-plichtige activiteit is in dit geval de verplaatsing van 7 coffeeshops naar de Coffeecornerlocaties. Hieraan zijn wijzigingen van bestemmingsplannen conform de Wet op de Ruimtelijke Ordening gekoppeld. De Gemeenteraad van Maastricht neemt deze besluiten en vormt daarmee het bevoegde gezag.

De gemeenteraad heeft als bevoegd gezag in september 2009 de richtlijnen voor dit MER vastgesteld. In haar vergadering van 22 december 2009 heeft het college van B&W de concept MER vrijgegeven voor inspraak (extra ten opzichte van de wettelijke verplichte inspraak). Na de vorming van een nieuw college (raadsverkiezingen maart 2010) heeft het college in mei 2010 de Nota van Reacties n.a.v. de ingediende zienswijzen vastgesteld. Uiteindelijk heeft dit er toe geleid dat aanvaarding van dit MER is geagendeerd voor de raadsvergadering van 25 januari 2011.

Commissie voor de m.e.r.

De Commissie voor de m.e.r. (Cmer) is een onafhankelijk orgaan. Per m.e.r.-procedure stelt de commissie uit haar leden een werkgroep samen van twee tot zes deskundigen. Deze adviseert het bevoegde gezag. Eerst over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en daarna over de volledigheid, juistheid en kwaliteit van het MER.

1.3

LEESWIJZER

Voorliggend MER is opgebouwd uit twee delen, deel A en deel B. Deel A vormt de hoofdtekst. Het bevat alle informatie om een besluit te kunnen nemen. Hoofdstuk 1 gaat in op de drugsgerelateerde problematiek in Maastricht (aanleiding en doel van het MER). Hoofdstuk 2, Beschrijving van de voorgenomen activiteit, legt uit op welke wijze de gemeente Maastricht de problematiek wenst aan te pakken. Hierin wordt ook ingegaan op hoe de keuze voor de drie Coffeecorners tot stand is gekomen en hoe deze ingericht moeten worden om zo een zo groot mogelijke bijdrage aan de doelstelling van het voornemen te leveren. Hoofdstuk 3 geeft een weergave van de planlocaties op dit moment met een doorkijk naar de toekomst. Hier leest u over de kenmerken van de planlocaties op dit moment en wat er met de locaties gaat gebeuren wanneer de Coffeecornerlocaties niet gerealiseerd worden. Dit laatste wordt aangeduid met de term 'autonome ontwikkeling'. Hoofdstuk 4 vormt uiteindelijk de hoofdzaak van dit MER. In dit hoofdstuk wordt namelijk ingegaan op de effecten van het voornemen. Een tabel waarin alle effecten uitgedrukt in plus- of minscores (de samenvattende effecttabel) geeft in één oogopslag een helder beeld van de effecten van het voornemen. Vervolgens wordt hierbij een tekstuele toelichting gegeven.

Deel B vormt de onderbouwing van deel A. In hoofdstuk 5 wordt dieper ingegaan op de effecten per aspect en hoe de effectscores tot stand zijn gekomen. Dit hoofdstuk is daarmee het hart van het MER en vormt uitgebreide onderbouwing van de hoofdstukken 3 en 4 van deel A. Hoofdstuk 6 gaat in op mitigerende maatregelen. In het voornemen zijn al heel veel effectverzachtende maatregelen opgenomen, dit hoofdstuk laat zien welke mogelijkheden er zijn om nog verder te mitigeren. Hoofdstuk 7 geeft tenslotte de relevante beleidskaders weer. De kaders waarmee rekening moet worden gehouden en waarbinnen de Coffeecorners tot stand dienen te komen. Het laatste hoofdstuk (8) laat zien welke kennis ontbrak bij het opstellen van het MER. Ook wordt hier een oordeel gegeven of de ontbrekende informatie een besluit over het al dan niet realiseren van de Coffeecorners in de weg staat.

HOOFDSTUK 2 Beschrijving van de voorgenomen activiteit

2.1

INLEIDING

De gemeente Maastricht wil zeven coffeeshops, die nu gelegen zijn in het centrum, verplaatsen naar andere locaties. Deze kleine verzamellocaties, Coffeecorners, zijn gelegen aan de rand van de stad, nabij de invalswegen en op afstand van woongebieden en zullen in hoofdzaak gebruikt worden door bezoekers van buiten Maastricht.

De Coffeecorners zijn nodig om de overlast in het centrum van de stad en woonbuurten, veroorzaakt door overconcentratie, onoverzichtelijke situaties en de nabijheid van scholen, te verminderen. De Coffeecorners zijn gelegen aan de rand van de (binnen)stad, aan invalswegen voldoende verwijderd van woonwijken. Ondanks dat de overlast rondom deze locaties wellicht zal toenemen (in vergelijking met de huidige situatie ter plaatse), biedt het in vergelijking met de locaties in de binnenstad een veel beter beheersbare situatie en zal de drugsgelateerde overlast in absolute zin op stedelijk niveau significant afnemen. De nieuwe locaties hebben de potentie om dusdanig te worden ingericht (beheersmaatregelen, parkeergelegenheid, toegankelijkheid, etc.) dat aantasting van de huidige leefbaarheid kan worden beperkt en dat (eventuele) overlast minimaal en beheersbaar gehouden kan worden.

2.2

LOCATIEKEUZE COFFEECORNERS

In de startnotitie is de keuze voor de Coffeecornerlocaties beschreven. In het navolgende zijn relevante tekstdelen opgenomen.

De locatiekeuze heeft in vier stappen plaatsgevonden:

1. Het formuleren van **criteria**.
2. Het stellen van een **ruimtelijk kader**.
3. Een **voorselectie** van mogelijke zoekgebieden.
4. **Nadere analyse** van de geselecteerde zoekgebieden.

1. Formuleren criteria

Allereerst zijn zorgvuldig acht selectiecriteria, waaraan een potentiële nieuwe exploitatielocatie moet voldoen, bepaald (raadsstuk “Coffeeshopbeleid” van 28 november 2005).

Hierbij is gekeken naar de ligging (nabij invalswegen en voldoende verwijderd van woonbuurten), toegankelijkheid, mogelijkheden m.b.t. beveiliging en controle, parkeermogelijkheden, etc.

De criteria waaraan een locatie moet voldoen zijn:

De locatie

1. Dient op Maastrichts grondgebied gelegen te zijn.

Gezien het feit dat omliggende gemeente hebben gekozen voor een nul-optiebeleid en dus géén coffeeshops op hun grondgebied willen toestaan, dient de potentiële nieuwe locatie binnen de gemeentegrenzen van Maastricht gelegen te zijn.

2. Dient beschikbaar te zijn.

De potentiële nieuwe locatie dient ofwel in eigendom te zijn van de gemeente Maastricht ofwel er dient zicht te zijn op verwerving.

3. Moet uit oogpunt van ruimtelijke ordening toelaatbaar zijn.

Uitgangspunt is dat op alle potentiële nieuwe locaties een wijziging van het bestaande bestemmingsplan noodzakelijk is. Dit moet echter wel mogelijk zijn. Verder wordt hiermee bedoeld dat ook gekeken wordt naar de toekomstige ontwikkelingen op de bedoelde locatie. Er kunnen bestemmingsplannen in ontwikkeling zijn, of er zijn concretere voornemens aanwezig om bepaalde ontwikkelingen te gaan realiseren.

4. Mag geen aantasting van het woon- en leefklimaat of gevaar voor aantasting openbare orde tot gevolg hebben.

Naast de reeds genoemde criteria, wordt onder dit criterium nogmaals een algemene blik geworpen op de directe omgeving om te bezien of er nog andere aspecten in de directe omgeving spelen, die in de overige criteria niet aan de orde zijn geweest (op het gebied van mogelijkheden tot handhaving). Hierbij is de politie gevraagd of een voorgedragen locatie geschikt is om voldoende handhavend op te kunnen treden.

5. Dient niet in woonwijken gelegen te zijn.

Een woonwijk is gedefinieerd als een aangesloten bebouwing van een groot aantal woningen. Nadrukkelijk zijn solitair gelegen woningen uitgesloten.

6. Dient niet nabij locaties waar jeugd samenkomt gelegen te zijn (scholen e.d.).

Binnen de gemeente Maastricht geldt geen afstandcriterium naar scholen voor de vestiging van coffeeshops. Ondanks dit gegeven is er toch nadrukkelijk gekeken of er in de buurt van een potentiële locaties scholen zijn gelegen. Hierbij is gekeken naar de richtlijn uit de cannabisbrieven van de laatste jaren. Hierbij is een (loop)afstand van 250 meter als richtlijn aangenomen.

Naast de locatie waar jeugd samenkomt zijn tevens de volgende specifieke aspecten bekeken: géén aanwezigheid van smart-, head- en growshop, hotel, horecavoorziening en sexinrichting; geen maatschappelijke voorzieningen drugs in de buurt; geen plek waar grote groepen mensen samenkomen.

7. Dient gelegen te zijn bij een invalsweg naar de stad, dan wel een industrieterrein.

Een invalsweg wordt hier omschreven als een weg die deel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur die vanaf de stadsrand gericht is op de binnenring. Onder industrieterrein wordt tevens een bedrijventerrein verstaan.

8. Moet voldoende parkeergelegenheid kunnen bieden, alsmede beveiliging en toezicht om overlast voor de omgeving te voorkomen.

Hierbij wordt gekeken of de locatie op een dusdanige manier kan worden ingericht dat er voldoende parkeerplaatsen op het eigen terrein te realiseren zijn, maar ook dat het terrein overzichtelijk te houden is in combinatie met afscherming naar de omgeving. De termen zichtlocatie en toegankelijkheid zijn hierbij termen die getoetst worden.

2. Ruimtelijk kader

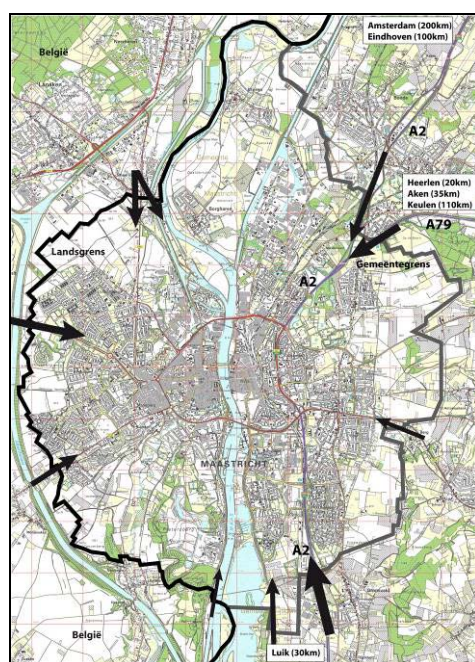
Uit onderzoek van OWP Research / Intraval (oktober 2008) blijkt dat de coffeeshoptoeristen zich via acht invalswegen de stad benaderen (zie linker kaart in Afbeelding 2.1). Deze acht invalswegen zijn te categoriseren op basis van vier delen (kwadranten) waarop de stad Maastricht kan worden ingedeeld. Immers, gezien ligging en toegankelijkheid van de stad, zijn er vier stadsdelen aan te wijzen waarop de stad kan worden benaderd (noord-west, noord-oost, zuid-oost en zuid-west; zie rechter kaart in afbeelding 3.5).

- Drie van deze vier kwadranten kunnen worden aangewezen als veelgebruikte toegang naar de stad, wanneer het gaat om coffeeshoptoerisme (belangrijkste bezoekersstromen). Voor een optimale spreiding en bereikbaarheid, dient er dus voor elk van deze drie kwadranten één locatie te worden aangewezen voor een potentiële nieuwe exploitatielocatie (Coffeecorner). Uitgangspunt hierbij is dat de belangrijkste bestaande aanrijroutes van coffeeshoptoeristen naar Maastricht niet gewijzigd zullen worden.
- Gezien het feit dat omliggende gemeente hebben gekozen voor een nul-optiebeleid en dus géén coffeeshops op hun grondgebied willen toestaan, dient de potentiële nieuwe locatie binnen de gemeentegrenzen van Maastricht gelegen te zijn (criterium 1).

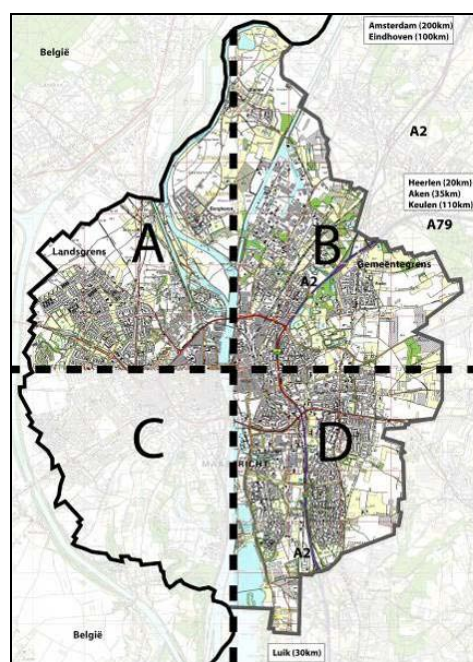
De rechter kaart in Afbeelding 2.1 geeft het uiteindelijke ruimtelijke kader weer waarbinnen gezocht is naar potentiële nieuwe locaties.

Afbeelding 2.1

Bezoekersstromen per
kwadrant



Invalswegen bezoekersstromen



Ruimtelijk kader op basis van
gemeentegrenzen en kwadranten

3. Voorselectie van potentiële zoekgebieden

Aan de hand van de selectiecriteria en het gestelde ruimtelijk kader, zijn 23 potentiële zoekgebieden aangewezen als ‘voorselectie zoekgebieden’. Een deel hiervan is aangedragen door derden en waren dus “beschikbaar”. Deze aangedragen locaties zijn uiteraard ook met behulp van de criteria op geschiktheid getoetst. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen waarin schematisch is weergegeven of een potentiële locatie voldeed aan de criteria. Uit dit selectieproces zijn uiteindelijk vier geschikte zoekgebieden overgebleven alwaar gezocht moest worden naar een geschikte locatie binnen het zoekgebied. De 19 gebieden die niet geschikt zijn bevonden, voldeden om diverse redenen niet aan de gestelde criteria. Denk hierbij aan toekomstige ontwikkelingen op het gebied van nieuwbouw (woonlocaties), beperkte toegankelijkheid, geplande / aanwezige voorzieningen (bijv. zwembad), moeilijke relatie / ontsluiting A2 (bereikbaarheid), directe nabijheid van scholen, etc. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de potentiële locaties die niet geschikt zijn bevonden, met een korte toelichting van de belangrijkste overwegingen gedurende het selectieproces. Stap 4 ‘Nadere analyse van de zoekgebieden’ en hoofdstuk 4 zal ingaan op de geschikt bevonden locaties.

De nummers in onderstaande tabel refereren aan de nummers in de tabel in bijlage 5

Tabel 2.1

Ongeschikte locaties o.b.v.
gestelde criteria

No.	Ongeschikte locatie o.b.v. gestelde criteria	Reden
Aangedragen door de gemeente		
2	A79 / Rothem / Amby	Zowel de beschikbaarheid (gedeelte terrein Gemeente Meerssen en de uitbreiding van het bestemmingsplan Hagerhof; woonwijkcriterium)
3	Meersenerweg tussen Kruisdonk / Marienwaard	Relatie A2 i.v.m. afritten en ligging Rothem Huize Marienwaard; leerlingen in beïnvloedbare leeftijd en gedrag
4	Via Regia hoek Koffiemolenweg	In de directe nabijheid van de locatie is woningbouw voorzien.
5	Alternatief Bosscherweg (Bananenboxer)	Verkeerssituatie Bosscherweg is van dien aard dat de afwikkeling van het verkeer naar de locatie niet op een goede wijze tot stand kan komen (hierbij is het wegprofiel niet aan te passen en het afslaand verkeer moet op rijbaan blijven en het uitrijden is onoverzichtelijk).
6	Industrieterrein Brusselseweg / Postwagenstraat	Uitbreiding van het bestemmingsplan Belvédère waarin woningbouw is voorzien
8	Maaspaviljoen Maasboulevard	Door de komst van hotel Stay ok, geen optie (meer)
9	Industrieterrein Bosscherveld	In het plan Belvédère is op deze locatie woningbouw voorzien
12	Milieupark Randwyck	Geen zichtlocatie, visueel te ver verwijderd van invalsweg
Aangedragen door derden		
13	Meerssenerweg 372 Old Hickory	Ligt niet langs een invalsweg en betreft geen zichtlocatie en ligt aan route schoolgaande kinderen
14	St. Annalaan 14/16	Niet acceptabel op nagenoeg alle criteria en lost niets op ten aanzien van huidige locaties
15	Mosae Forum	Niet acceptabel op nagenoeg alle criteria en lost niets op ten aanzien van huidige locaties
16	Van Hasseltkade 17/19	Niet acceptabel op nagenoeg alle criteria en lost niets op ten aanzien van huidige locaties
17	Nightlive	Niet acceptabel op nagenoeg alle criteria en lost niets op ten aanzien van huidige locaties
18	Stadionweg Kegelhome (Geusselt)	Gelet op ontwikkelingen Geusselt niet acceptabel: zwembad/sporthal/woningen/voetbal
19	Platte Zaol	Niet acceptabel op nagenoeg alle criteria en lost niets op ten aanzien van huidige locaties
20	Cabbergerweg Vredestein	In het plan Belvédère is op deze locatie woningbouw voorzien
21	Afrit Noorderbrug bedrijventerrein Quick Fit ed.	In het plan Belvédère is op deze locatie woningbouw voorzien
22	Milieupark Noorderbrug	In het plan Belvédère is op deze locatie woningbouw voorzien
23	Rondeel Cabbergerweg	In het plan Belvédère is op deze locatie woningbouw voorzien

4. Nadere analyse van zoekgebieden

Bijlage 5 geeft het overzicht van de potentiële zoekgebieden beoordeeld aan de hand van de gestelde criteria. Uit deze analyse zijn vier zoekgebieden naar voren gekomen:

- Köbbesweg.
- Brusselseweg.
- François de Veijestraat (tijdelijke locatie in afwachting van de definitieve locatie in de Beatrixhaven).
- Beatrixhaven.

In voorliggend MER zijn de drie eerstgenoemde locaties verder uitgewerkt. Wat betreft de uitwerking van locatie Beatrixhaven verwijzen wij naar het raadsbesluit van de gemeente van Maastricht van september 2009 (zie ook onderstaand kader).

RAADEBESLUIT OMTRENT COFFEECORNERLOCATIES BEATRIXHAVEN EN FRANÇOIS DE VEYESTRAAT

Bron: raadsbesluit gemeente Maastricht september 2009

"Sinds eind juni jl. bekend is geworden dat Avenue2 met haar plan 'de Groene Loper' de winnende partij is geworden in de race om de ondertunneling van de A2 in Maastricht, wordt de vraag gesteld of de Coffeecorner aan de François de Veijestraat nog wel noodzakelijk is. Nu de planvorming van de A2 de uitvoeringsfase nadert, zou wellicht direct gekoerst kunnen worden op realisering van de uiteindelijk beoogde definitieve Coffeecorner in de Beatrixhaven. Wij zijn evenwel van mening dat de locatie François de Veijestraat nog onverkort noodzakelijk blijft ter uitvoering van het door uw raad vastgestelde spreidingsbeleid. Wanneer de planning van de A2 nader beschouwd wordt blijkt dat de - voor de Coffeecorner in de Beatrixhaven noodzakelijke ontsluiting naar en van de A2, minimaal nog enkele jaren op zich laat wachten. Voorts zal, wanneer de locatie en beschikbaarheid hiervan bekend zijn, ook voor deze Coffeecornerlocatie de noodzakelijke realisatieprocedures doorlopen dienen te worden."

In het raadsbesluit van 18 november 2008 (Operatie Coffeecorner) is opgenomen dat uiterlijk in juli 2010 de exacte Coffeecornerlocatie in de Beatrixhaven en de beschikbaarheidsdatum hiervan bekend zou moeten zijn. Die definitieve duidelijkheid is er nog niet. Er worden binnen de gemeente nog verschillende locatieopties verkend. Naar verwachting is de nieuwe ontsluitingsweg van de Beatrixhaven in 2014 gereed. Aansluitend daaraan kan de locatie in de Beatrixhaven gerealiseerd worden, waarna de tijdelijke/voorlopige Coffeecorner aan de Francois de Veijestraat wordt opgeheven.

2.3

DE COFFEECORNERLOCATIES

Onderstaande afbeelding geeft de ligging van de huidige coffeeshops binnen de gemeente Maastricht weer.

Afbeelding 2.2

Bestaande locaties coffeeshops
in ruimtelijke context



Het spreidingsplan behelst het verplaatsen van zeven coffeeshops naar kleine verzamellocaties, de Coffeecorners. Mogelijke (nieuwe) exploitatielocaties aan de rand van de (binnen)stad, die voldoen aan gestelde criteria, zijn onderzocht en hieruit zijn drie locaties naar voren. De raad heeft op 26 juni 2007 ingestemd met de voorgestelde locaties voor de Coffeecorners³ en heeft het college opdracht gegeven deze locaties verder uit te werken. De locaties zijn (zie ook Afbeelding 2.1):

- Coffeecorner Zuid, Köbbesweg.
- Coffeecorner Noord, François de Veijestraat nummer 9-11.
(betreft een tijdelijke locatie in afwachting van de definitieve locatie in de Beatrixhaven).
- Coffeecorner West, Brusselseweg. Er is een locatie aangeduid en uitgewerkt in dit MER. Ook is er een andere locatie als terugvaloptie onderzocht. Die locatie dient nog verworpen te worden. Vooralsnog wordt uitgegaan van de locatie die in deze MER is beschreven.

³ Raadstuk "Operatie Coffeecorner fase III", 12 juni 2007

Deze Coffeecorners zijn gelegen aan de rand van de (binnen)stad (invalswegen naar de stad) en zullen twee of drie coffeeshops huisvesten.

COFFEECORNER NOORD (F. DE VEIJESTRAAT – BEATRIXHAVEN)

De voor de Coffeecorner in de Beatrixhaven noodzakelijke ontsluiting naar en van de A2 zal nog enkele jaren op zich laat wachten (naar verwachting in 2014 gereed). Voorts zal, wanneer de locatie en beschikbaarheid hiervan bekend zijn, ook voor deze Coffeecornerlocatie de noodzakelijke realisatieprocedures doorlopen dienen te worden. Er is nog geen duidelijkheid over een mogelijke locatie voor een Coffeecorner in de Beatrixhaven en er is dan ook geen Coffeecornerlocatie Beatrixhaven uitgewerkt in het MER. De locatie aan de Francois de Veijestraat zal als tijdelijke locatie nodig blijven tot zeker 2015.

COFFEECORNER WEST (BRUSSESEWEG)

In dit MER is een locatie aan de Brusselseweg beschreven die gelegen is direct ten zuiden van de spoorlijn nabij de Belgische grens. Momenteel wordt er in de nabijheid van deze locatie een andere gelegen optie, nader onderzocht op geschiktheid en beschikbaarheid. De locatie ligt ten zuiden van de in dit MER opgenomen locatie, dus dicht bij de bebouwde kom van Maastricht. Vooral nog wordt echter uitgegaan van de locatie zoals die in dit MER is beschreven. Mocht een bestemmingsplan voor een andere locatie in procedure worden gebracht, dan zal dit MER dan voor de locatiespecifieke aspecten worden aangevuld.

Afbeelding 2.3

Locaties Coffeecorners



Op basis van onderzoek, verricht in oktober 2008, door OWP Research / Intraval wordt het aantal verwachte bezoekers van de Coffeecorners geschat op

- 339.000 bezoekers per jaar voor de locatie Köbbesweg.
- 285.000 bezoekers per jaar voor de tijdelijke locatie François de Veijestraat (voormalig PTT-gebouw).
- 210.000 bezoekers voor de locatie aan de Brusselseweg (de exacte locatie is nog niet bekend).

Vanuit de met de coffeeshophouders (afzonderlijke vergunninghouders) afgesloten intentieovereenkomsten zullen, in nog af te sluiten prestatiecontracten, met de te verplaatsen coffeeshop nadere afspraken worden gemaakt over de verplaatsing naar en huisvesting op de Coffeecorners. Uitgangspunt is om het afsluiten van deze prestatiecontracten vóór het vaststellen van de bestemmingsplannen af te ronden.

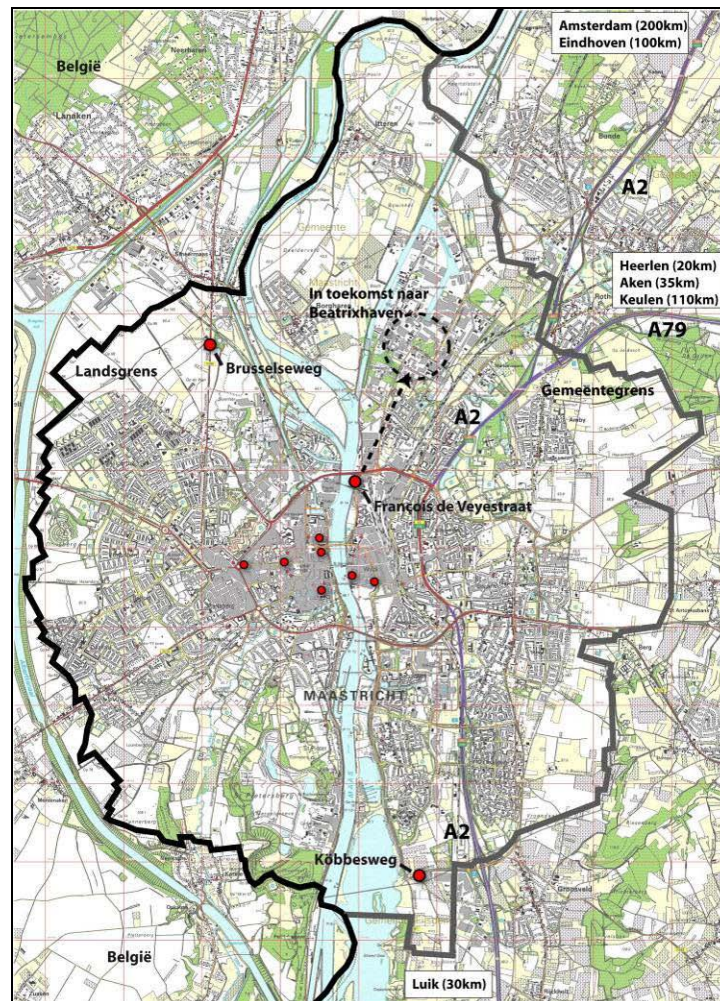
Tabel 2.2

De nieuwe verdeling van de
gedoogde coffeeshops

Centrum	Köbbesweg	François de Veijestraat	Brusselseweg
Lucky Time Hoogbrugstraat 4	Mississippi (voorheen Wilhelminakade)	Cool Running (voorheen Brusselsestraat 35)	Black Widow (voorheen Boscherweg 165)
Easy Going Hoenderstraat 8	Smokey (voorheen Wilhelminakade)	Slow Motion (voorheen Bourgognestraat 10a)	Fantasia (voorheen St. Annalaan 3a)
Kosbor Kleine Gracht 3	Missouri (voorheen Hoogbrugstraat 31)		
Club 69 Grote Gracht 58			
Heaven 69 Brusselsestraat 146			
Maxcy's Rechtstraat 60a			
Rasta Fari Boni Stenenbrug 7			

Afbeelding 2.4

De nieuwe verdeling van de gedoogde coffeeshops

**Parkeervoorzieningen**

De parkeervoorzieningen van de Coffeecorners dienen te allen tijde voldoende capaciteit te bezitten om te voorkomen dat bezoekers elders gaan zoeken naar een beschikbare parkeerplaats en de verkeers- en parkeeroverlast die zich op dit moment in het centrum voordoet zich verplaatst naar de Coffeecornerlocaties. Daarom is er voor gezorgd dat er bij alle Coffeecornerlocaties meer dan voldoende parkeervoorzieningen zijn om piekmomenten in een worst-case situatie op te vangen. Dit zal per locatie nader worden toegelicht.

2.4**INRICHTING COFFEECORNERS**

Voor de Coffeecornerlocaties hebben een aantal uitgangspunten en aannames als basis gediend voor de inrichting van het terrein. Deze worden hier toegelicht, in de navolgende paragrafen wordt dit per locatie nader uitgewerkt.

In dit stadium van de planvorming geldt dat het programma van eisen en de schetsmodellen van de verschillende locaties als indicatief moet worden gezien.

2.4.1

ALGEMENE UITGANGSPUNTEN EN AANNAMES VOOR DE INRICHTING

Voor de inrichting van de Coffeecornerlocaties zijn de navolgende uitgangspunten en aannames gehanteerd.

Algemeen

- Het terrein bestaat uit één gebouw en een parkeervoorziening.
- Het terrein wordt volledig omsloten door een hekwerk met slagbomen aan de entree.
- Aan de entree, ter plaatse van de slagbomen, is een faciliteit voorzien met portier.
- Terrein is dusdanig ingericht dat volledige parkeervoorziening kan worden overzien door portier.
- Het terrein zal van aanvullende voorzieningen worden voorzien ten behoeve van een optimale beheersbaarheid (zie navolgende paragrafen).
- Het terrein wordt zo overzichtelijk als mogelijk vormgegeven waarbij de volgende aspecten een rol spelen:
 - Zorgen voor heldere zichtlijnen en voldoende (werkende) verlichtingspunten.
 - Vermijden van donkere hoeken en geen schuilmogelijkheden voor kwaadwilligen.
 - Het geheel is van deugdelijk, duurzaam en niet uitlogend materiaal.
 - Het geheel is aantrekkelijk en goed te onderhouden.
- Zorgen voor duidelijk herkenbare, overzichtelijke op- en afritten naar de coffeeshops.

Verkeer

- Voor de input van het verkeersmodel is de etmaalverdeling van bezoekers van de vrijdag maatgevend (hoogste verkeersintensiteit).
- Voor de bepaling van de parkeerbehoefte is de etmaalverdeling van de bezoekers van de zaterdag maatgevend (hoogste aantal bezoeken).
- Voor de referentiesituatie 2009 is uitgegaan van het verkeersnetwerk van 2004.
- Voor de referentiesituatie 2022 / 2022+ en spreiding 2022 / 2022+ is uitgegaan van het verkeersnetwerk van 2020.

Coffeecornerlocaties

Maximaal toegestane openingstijden Coffeeshops:

- Ma t/m vrij 05:00 – 02:00 uur.
- Za t/m zo 5:00 – 03:00 uur.

In principe zijn de coffeeshops 365 dagen per jaar geopend.

Parkeervoorzieningen

De parkeervoorzieningen van de Coffeecornerlocaties dienen voldoende capaciteit te bezitten om te voorkomen dat bezoekers elders gaan zoeken naar een beschikbare parkeerplaats en de verkeers- en parkeerverlast die zich op dit moment in het centrum voordoet verplaatst naar de Coffeecornerlocaties. Uitgangspunten hierbij:

- Aantal bezoekers bekeken op het maatgevende uur op zaterdagavond.
- Gemiddelde verblijfsduur bedraagt 1,5 uur bij locaties met 2 coffeeshops en 2 uur bij locatie met 3 coffeeshops.
- Gemiddelde bezetting van 1,84 personen per auto.
- Gemiddeld 7 personeelsleden per coffeeshop.

De berekeningen vanuit OWP fungeren als basis voor de berekeningen, met dien verstande dat:

- Voor alle Coffeecornerlocaties uit wordt gegaan van 100% bezoek middels auto (in tegenstelling tot OWP: 77 %, = buffer teneinde eventuele parkeeroverlast te voorkomen).
- Voor parkeergelegenheid gaan we uit van scenario spreiding (+). Dit betekent t.o.v. basisscenario 40% meer parkeergelegenheid.
- Eventueel benodigde extra parkeerplaatsen tijdens piekmomenten (bijv. kerst) zijn niet in de berekeningen meegenomen. Het betreft incidentele momenten. Op de Coffeecornerlocaties is voorzien in voldoende extra ruimte om auto's bij eventuele incidentele topdrukke, te parkeren.

Resultaat:

- Brusselseweg: 65 basis + 19 (100 % auto) + 15 (personeel) = 99 parkeerplaatsen.
- François de Veijestraat: 88 basis + 26 (100 % auto) + 15 (personeel) = 129 parkeerplaatsen.
- Köbbesweg: 140 basis + 40 (100 % auto) + 21 (personeel) = 201 parkeerplaatsen.

2.4.2

KÖBBESWEG

Naar het zuiden van de stad gaan de twee coffeeshops Mississippi en Smokey (voorheen Wilhelminakade) en coffeeshop Missouri (voorheen Hoogbrugstraat). De locatie ligt ten zuiden van de Köbbesweg, nabij de A2. Op deze plek zal nieuwbouw worden gerealiseerd.

Op basis van onderzoek, verricht in oktober 2008, door OWP Research / Intraval wordt het aantal verwachte coffeeshopbezoekers voor deze locatie geschat op 339.000 bezoekers per jaar. Afbeelding 2.5 geeft de locatie van het plangebied weer.

Afbeelding 2.5

Plangebied Köbbesweg



Programma van eisen

Tabel 2.3 geeft het programma van eisen weer voor de Coffeecornerlocatie aan de Köbbesweg

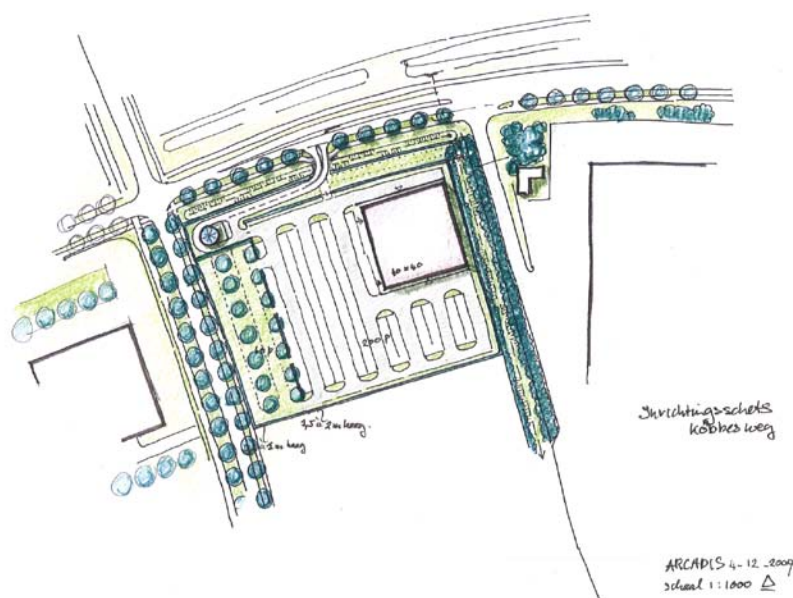
Tabel 2.3

Programma van eisen
Köbbesweg

Programma van eisen algemeen	
Aantal coffeeshops:	3
Bebouwd oppervlak coffeeshops:	Max. 1.500 m2 bebouwd oppervlakte
Oriëntatie gebouw:	- Achterzijde naar naastgelegen bedrijventerrein Gronsveld (oost). - Voorzijde richting Habitatsingel (west).
Ontsluiting:	- Aan Köbbesweg middels linksafstrook.
Parkeervoorzieningen	- 200 parkeerplaatsen.
Kenmerken gebouw	- Deels in twee lagen. - Eén hoofdentree aan voorzijde, voor alle coffeeshops. - Achterzijde gebouw: blinde gevel zonder toegangsdeuren. - Aan weerszijden van het gebouw (zijkant) aparte toegang t.b.v. laden / lossen en nooduitgang. - Elke coffeeshop is als individuele vestiging in het gebouw gevestigd, met een eigen toegangscontrole.
Kenmerken terrein	- volledige terrein wordt omsloten door (transparant) hekwerk waarbij toegang wordt gereguleerd met slagboom - een opstelstrook voor de slagboom
Aanvullende eisen	
Kenmerken terrein	- Voldoende afstand tussen gebouw en erfgrans aan de oostzijde (ten behoeve van verbindingzone das) en de erfgrans aan de noordzijde (Köbbesweg). - Bij de slagboom komt een faciliteit waarbij een parkeerwachter 24 uur per dag de toegang tot het terrein beheert en zicht heeft op het gehele parkeerterrein. - Daar waar nodig worden camera's geplaatst om het gehele terrein te kunnen overzien en te monitoren. - Het verlichtingsplan wordt zodanig opgesteld/vormgegeven dat de verbindingzone van de das aan oostzijde van terrein geen hinder ondervindt. - Toiletvoorzieningen die 24 uur per dag beschikbaar zijn. Eventueel word hier wasbakken en/of douches aan toegevoegd.

Inrichtingsschets

De inrichtingsschets voor deze locatie is opgenomen in Afbeelding 2.6. In het navolgende is een toelichting hierop gegeven.

Afbeelding 2.6**Inrichtingsplan Köbbesweg*****Ontsluiting***

De locatie wordt ontsloten aan de Köbbesweg, hierdoor worden bezoekers, komende vanaf de A2, direct naar de Coffeecorner toegeleid. Door de ontsluiting aan deze weg te laten geschieden, in plaats van de nabij gelegen Habitatsingel wordt voorkomen dat bezoekers in de omgeving gaan zoeken naar de locatie (Coffeecorner op zichtlocatie). Zowel de in- als uitrit zal aan deze weg worden gedimensioneerd zodat de portier nabij de slagboom de situatie goed kan overzien en de bereikbaarheid en oriëntatie voor de bezoeker duidelijk is.

Indeling

Het terrein wordt volledig omsloten door een hekwerk met slagbomen aan de entree. Aan deze entree is een faciliteit van waaruit een portier al dan niet toegang verleent aan het terrein. Hierdoor kan de situatie optimaal worden overzien en beheerd. De entree met slagbomen krijgt een opstelstrook, gelegen op het plangebied, zodat verkeersoverlast op de Köbbesweg wordt voorkomen. De indeling van het terrein is dusdanig vormgegeven dat de volledige parkeervoorziening kan worden overzien door zowel de portier aan de slagboom als de portier aan de entree van de coffeeshops. Tevens is het mogelijk voor de portier aan de slagboom om de openbare ruimte direct gelegen aan de entree te overzien. Aanvullende maatregelen zoals camera's optimaliseren de beheersbaarheid van de locatie.

Het pand zal circa 1200 m² groot zijn en deels bestaan uit twee lagen. Er komt één centrale toegangsruimte ten behoeve van de algehele toegangscontrole en van waaruit de drie coffeeshops zijn te bereiken (met hun eigen ingangscontrole). Aan weerszijden van het pand zal ruimte worden gereserveerd voor het laden en lossen en nooduitgangen. Daarnaast is een apart afgesloten parkeervoorziening voor het personeel voorzien.

Aanvullende voorzieningen

Om te voorkomen dat bezoekers die 's nachts arriveren elders de tijd doorbrengen totdat de coffeeshops openen, is het terrein 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar en zal gedurende deze tijd tevens een portier aanwezig zijn. Op het terrein zullen aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd zodat deze 'vroegbezoekers' de gelegenheid wordt geboden om op het terrein te wachten totdat de coffeeshops openen (denk hierbij aan toiletten en andere sanitaire voorzieningen).

Het terrein is dusdanig vormgegeven dat beheer en handhaving zo optimaal als mogelijk kan plaatsvinden. Dit houdt in dat het terrein overzichtelijk is, vluchtmogelijkheden eenduidig en te overzien zijn, geen schuilmogelijkheden zijn voor kwaadwilligen en het geheel van deugdelijk materiaal is dat aantrekkelijk is en goed kan worden onderhouden. Hiermee wordt ingezet op een zo prettig als mogelijke ruimtelijke invulling van het terrein in haar omgeving.

Aanvullende voorzieningen omgeving

Ten oosten van het plangebied wordt een strook van circa 10 meter vrijgehouden om een verbindingzone voor de das te realiseren. Deze zone ligt buiten het (omsloten) terrein en zal voorzien worden van laag begroeide bossages ten behoeve van de das. Tevens zal het verlichtingsplan van de parkeervoorziening dusdanig worden vormgegeven dat overlast voor de das tot een minimum wordt beperkt.

2.4.3

FRANÇOIS DE VEIJESTRAAT

Naar het noorden van de stad gaan de coffeeshops Cool Running (voorheen Brusselsestraat) en Slow Motion (voorheen Bourgognestraat). De exacte locatie ligt aan de François de Veijestraat 9-11 (voormalig PTT-gebouw). Het gebouw is in eigendom van de gemeente en zal worden verbouwd.

Tijdelijke locatie

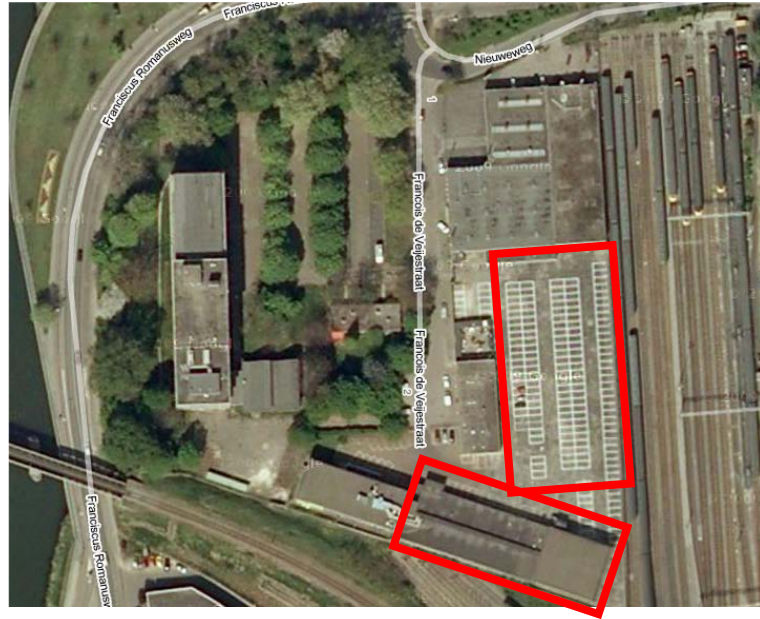
Ondanks het feit dat de realisatie van deze locatie in planologisch opzicht zal geschieden op een definitieve basis (vastgesteld bestemmingsplan en hierop gebaseerde bouwvergunning), blijft nadrukkelijk het uitgangspunt overeind dat deze locatie aan de François de Veijestraat tijdelijk is en enkel en alleen gerealiseerd wordt als voorloper van de realisering van een permanente Coffeecorner in de Beatrixhaven. Derhalve zullen er stringente en afdwingbare afspraken gemaakt worden met de betreffende coffeeshops (huurovereenkomsten, dan wel anderszins) om deze tijdelijkheid te objectiveren. Zodra de Coffeecornerlocatie in de Beatrixhaven beschikbaar is zal de Coffeecorner aan de François de Veijestraat ontmanteld worden en zullen de daarin aanwezige coffeeshops verhuizen naar de Coffeecorner Beatrixhaven.

Ondanks het feit dat de Coffeecorner aan de François de Veijestraat nog relatief dicht bij de binnenstad is gelegen, biedt deze locatie een aantal voordelen ten aanzien van de huidige locaties van de coffeeshops:

- De locatie François de Veijestraat ligt geïsoleerd waardoor handhaving een positiever effect zal hebben (drugstoerist gaat niet op in de massa).
- De locatie kan dusdanig worden ingericht dat de situatie beheersbaar is (cameratoezicht, afgesloten gebied, etc.).
- Er is voldoende parkeergelegenheid aanwezig en het gebied is goed toegankelijk hierdoor wordt 'rondzwervend' autoverkeer voorkomen.
- De locatie is gelegen aan een invalsweg en tevens aan de oostzijde van de stad. Hierdoor kunnen de bezoekersstromen, komende van de A2, worden bediend waardoor minder maaskruisend verkeer nodig is.
- De locatie is niet alleen met de auto, maar ook met het openbaar vervoer goed te bereiken.

Afbeelding 2.7

Plangebied François de
Veijestraat

**Tabel 2.4**

Programma van eisen François
de Veijestraat

Programma van eisen

Programma van eisen algemeen	
Aantal coffeeshops:	2
Bebouwd oppervlak coffeeshops:	1152m2 (afmetingen bestaand pand: 16m x 72 m.)
Oriëntatie gebouw:	- Gedeelte van bestaand pand waarbij achterzijde is gericht naar spoorlijn ten zuiden. - Voorzijde gericht op bestaande parkeervoorziening ten noorden.
Ontsluiting:	- Aan François de Veijestraat.
Parkeervoorzieningen	- Bestaande parkeervoorziening direct ten noorden van het gebouw. - 146 parkeerplaatsen (waarvan 15 voor personeel).
Kenmerken gebouw	- Eén bouwlaag. - Twee entrees aan voorzijde, voor elke coffeeshop één. - Achterzijde gebouw: bestaande gevel met eventueel enkele nooduitgangen. - Laden / lossen geschiedt aan voorzijde van het gebouw. - Elke coffeeshop is als individuele vestiging in het gebouw gevestigd, met een eigen toegangscontrole.
Kenmerken terrein	- Volledige terrein wordt omsloten door (transparant) hekwerk waarbij toegang wordt gereguleerd met slagboom. - Een opstelstrook voor de slagboom binnen het plangebied gelegen.
Aanvullende eisen	
Kenmerken terrein	- Bij de slagboom komt een faciliteit waarbij een parkeerwachter 24 uur per dag de toegang tot het terrein beheert en zicht heeft op het gehele parkeerterrein. - Daar waar nodig worden camera's geplaatst om het gehele terrein te kunnen overzien en te monitoren. - Verlichting achterzijde gebouw zal worden voorzien van een bewegingsmelder. - Voor de verlichting wordt bestaande verlichting gebruikt (2 lichtmasten thans aanwezig op parkeerterrein). - Toiletvoorzieningen die 24 uur per dag beschikbaar zijn. Eventueel word hier wasbakken en/of douches aan toegevoegd

Inrichtingsschets

De inrichtingsschets voor deze locatie is opgenomen in Afbeelding 2.8. In navolgende is een toelichting hierop gegeven.

Afbeelding 2.8

Inrichtingsplan François de Veijestraat



Ontsluiting

De locatie wordt ontsloten aan de François de Veijestraat, het betreft een bestaande verkeersontsluiting. Zowel de in- als uitrit zal aan deze weg worden gedimensioneerd zodat de portier nabij de slagboom de situatie goed kan overzien en de bereikbaarheid en oriëntatie voor de bezoeker duidelijk is.

Indeling

De locatie wordt volledig omsloten door een hekwerk met slagbomen aan de entree. Aan deze entree is een ruimte van waaruit een portier al dan niet toegang verleent aan het terrein. Hierdoor kan de situatie optimaal worden overzien en beheerd. De entree met slagbomen krijgt een opstelstrook, gelegen op het plangebied, zodat verkeersoverlast door op de François de Veijestraat wordt voorkomen.

De indeling van het terrein is dusdanig vormgegeven dat de volledige parkeervoorziening kan worden overzien door zowel de portier aan de slagboom als de portier aan de entree van de coffeeshops. Tevens is het mogelijk voor de portier aan de slagboom om de openbare ruimte direct gelegen aan de entree te overzien. Aanvullende maatregelen zoals camera's optimaliseren de beheersbaarheid van de locatie.

Een deel van de (bestaande parkeervoorziening) wordt gereserveerd voor het personeel.

De coffeeshops zullen in een bestaand pand worden gesitueerd. Het totale oppervlak van dit pand dat de twee coffeeshops zal huisvesten bedraagt 1152m². Elke coffeeshop is apart bereikbaar met ieder afzonderlijk een ruimte ten behoeve van een toegangscontrole.

Het laden en lossen zal aan de voorzijde geschieden. Aan de achterzijde zullen nooduitgangen aanwezig zijn. De achterzijde is enkel toegankelijk wanneer de nooduitgang dient te worden gebruikt bij een calamiteit (een afgesloten hekwerk aan zijkant gebouw).

Aanvullende voorzieningen

Om te voorkomen dat bezoekers die 's nachts arriveren elders de tijd doorbrengen totdat de coffeeshops openen, is het terrein 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar en zal gedurende deze tijd tevens een portier aanwezig zijn. Op het terrein zullen aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd zodat deze 'vroegbezoekers' de gelegenheid wordt geboden om op het terrein te wachten totdat de coffeeshops openen (denk hierbij aan toiletten en andere sanitaire voorzieningen).

Aanvullende voorzieningen omgeving

Aangezien het een bestaand pand betreft zijn er, in het kader van ruimtelijke ordening, geen aanvullende voorzieningen noodzakelijk. Vanuit sociale veiligheid wordt echter wel voorkomen dat het omliggend terrein bereikbaar is voor onbevoegden. Dit houdt in dat de overige ruimten (bijv. het parkeerterrein aan de andere zijde van de François de Veijestraat) zullen worden afgesloten.

Vanuit flora en fauna is het wenselijk om de achterzijde van het gebouw enkel te verlichten tijdens een calamiteit (bij gebruik nooduitgang treedt verlichting in werking). Dit in verband met daar aanwezige reptielen nabij de spoorlijn.

Voor de inrichting van de Coffeecorner aan de François de Veijestraat wordt uitgegaan van de huidige situatie. Immers op dit moment is ter plaatse van de geplande Coffeecorner meer dan voldoende parkeergelegenheid (146 parkeerplaatsen). Het aantal aanwezige parkeerplaatsen is hiermee het dubbele dan de benodigde parkeerplaatsen in een worst-case variant (Spreiding+). Er wordt dan ook aangenomen dat dit aantal parkeerplaatsen meer dan voldoende is om parkeeroverlast ter plaatse van de Coffeecorner te voorkomen en piekmomenten worden opgevangen zodat niet elders geparkeerd wordt.

2.4.4

BRUSSELSEWEG

Naar het westen van de stad gaan de coffeeshops Black Widow (voorheen Bosscherweg) en Fantasia (voorheen St. Annalaan). De beoogde locatie ligt aan de Brusselseweg.

Afbeelding 2.9

Plangebied Brusselseweg



Tabel 2.5

Programma van eisen
Brusselseweg

Programma van eisen

Programma van eisen algemeen	
Aantal coffeeshops:	2
Bebouwd oppervlak coffeeshops:	Max. 1.030 m2 bebouwd oppervlakte
Oriëntatie gebouw:	- Achterzijde gericht naar bossage ten oosten plangebied. - Voorzijde gericht op Brusselseweg ten westen plangebied.
Ontsluiting:	- Aan de Brusselseweg middels linksafstrook.
Parkeervoorzieningen	- Parkeervoorziening direct aan voorzijde gebouw. - 70 parkeerplaatsen (waarvan 15 voor personeel).
Kenmerken gebouw	- Een bouwlaag van circa 6 meter hoog waarbij vide mogelijk is. - Twee entrees aan voorzijde, voor elke coffeeshop één. - Achterzijde gebouw: blinde gevel zonder toegangsdeuren. - Aan weerszijden van het gebouw (zijkant) eventueel aparte toegang t.b.v. laden / lossen en nooduitgang. - Elke coffeeshop is als individuele vestiging in het gebouw gevestigd, met een eigen toegangscontrole.
Kenmerken terrein	- Volledige terrein wordt omsloten door (transparant) hekwerk waarbij toegang wordt gereguleerd met slagboom. - Een opstelstrook voor de slagboom binnen het plangebied gelegen.

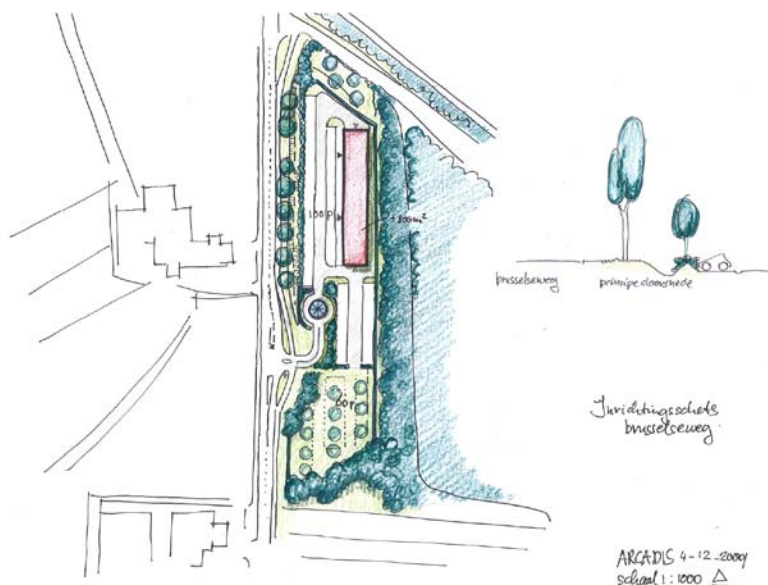
Aanvullende eisen	
Kenmerken terrein	- Zijde ten oosten van terrein (zijde bossage) wordt omheining gecombineerd met dassen-hekwerk. - Bij de slagboom komt een faciliteit waarbij een parkeerwachter 24 uur per dag de toegang tot het terrein beheert en zicht heeft op het gehele parkeerterrein. - Daar waar nodig worden camera's geplaatst om het gehele terrein en directe omgeving te kunnen overzien en te monitoren. - Toiletvoorzieningen die 24 uur per dag beschikbaar zijn. - Wasbakken en/of douches die 24 uur per dag beschikbaar zijn. Eventueel word hier wasbakken en/of douches aan toegevoegd

Inrichtingsschets

De inrichtingsschets voor deze locatie is opgenomen in Afbeelding 2.10. In navolgende is een toelichting hierop gegeven.

Afbeelding 2.10

Inrichtingsplan Brusselseweg



Ontsluiting

De locatie wordt ontsloten aan de Brusselseweg. Deze bestaande verkeersontsluiting krijgt een linksafstrook. Vervolgens is het terrein dusdanig gedimensioneerd dat voldoende ruimte is gereserveerd voor een opstelstrook. Zowel de in- als uitrit zal aan deze weg worden gedimensioneerd zodat de portier nabij de slagboom de situatie goed kan overzien en de bereikbaarheid en oriëntatie voor de bezoeker duidelijk is.

Indeling

Het terrein wordt volledig omsloten door een hekwerk met slagbomen aan de entree. Aan deze entree is een ruimte van waaruit een portier al dan niet toegang verleent aan het terrein. Hierdoor kan de situatie optimaal worden overzien en beheerd. De entree met slagbomen krijgt een opstelstrook, gelegen op het plangebied, zodat verkeersoverlast door op de Brusselseweg wordt voorkomen.

De indeling van het terrein is dusdanig vormgegeven dat de volledige parkeervoorziening kan worden overzien door zowel de portier aan de slagboom als de portier aan de entree van de coffeeshops. Tevens is het mogelijk voor de portier aan de slagboom om de openbare ruimte direct gelegen aan de entree te overzien. Aanvullende maatregelen zoals camera's optimaliseren de beheersbaarheid van de locatie.

Het pand zal (gedeeltelijk) bestaan uit twee lagen. Elke coffeeshop is apart bereikbaar met ieder afzonderlijk een ruimte ten behoeve van een toegangscontrole. Aan beide zijden van het pand zal ruimte worden gereserveerd voor het laden en lossen en nooduitgangen aanwezig zijn. Tevens wordt er een apart afgesloten parkeervoorziening voor het personeel gesitueerd.

Aanvullende voorzieningen

Om te voorkomen dat bezoekers die 's nachts arriveren elders de tijd doorbrengen totdat de coffeeshops openen, is het terrein 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar en zal gedurende deze tijd tevens een portier aanwezig zijn. Op het terrein zullen aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd zodat deze 'vroegbezoekers' de gelegenheid wordt geboden om op het terrein te wachten totdat de coffeeshops openen (denk hierbij aan toiletten en andere sanitaire voorzieningen).

Het terrein is dusdanig vormgegeven dat beheer en handhaving zo optimaal als mogelijk kan plaatsvinden. Dit houdt in dat het terrein overzichtelijk is, vluchtmogelijkheden eenduidig en te overzien zijn, geen schuilmogelijkheden zijn voor kwaadwilligen en het geheel van deugdelijk materiaal is dat aantrekkelijk is en goed kan worden onderhouden. Hiermee wordt ingezet op een zo prettig als mogelijke ruimtelijke invulling van het terrein in haar omgeving.

Aanvullende voorzieningen omgeving

Ten oosten van het terrein zullen aanvullende voorzieningen worden getroffen ten behoeve van de das. Het hekwerk zal dusdanig worden vormgegeven dat de das het terrein niet kan betreden. Daarnaast zal er ter plaatse van de Brusselseweg een zogenaamde dassentunnel worden gerealiseerd waardoor een verbindingszone ontstaat tussen de bossage ten oosten van de Coffeecorner en het Lanakerveld ten westen van de Brusselseweg.

De onverharde wegen in de omgeving van de Brusselse weg zullen zoveel mogelijk ongeschikt gemaakt worden voor sluip- en vluchtverkeer van met name drugsrunners. Bijvoorbeeld door slagbomen te plaatsen. Ook zal er vaker in het buitengebied gepatrouilleerd worden

HOOFDSTUK 3

Beschrijving locaties

3.1

INLEIDING

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de plangebieden. Doel is het schetsen van een globaal beeld van directe omgeving van de Coffeecornerlocaties. Voor een meer gedetailleerd beeld wordt verwezen naar hoofdstuk 5 (gebieds- en effectbeschrijving). Daarin wordt per milieuaspect een beeld van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen geschetst.

3.2

HUIDIGE SITUATIE

Köbbesweg

Onderstaand figuur geeft de ligging van de beoogde locatie aan de Köbbesweg weer.



Afbeelding 3.11

Ligging beoogde locatie
Köbbesweg, inclusief
inrichtingsschets

De locatie Köbbesweg is gelegen aan de gemeentegrens in het zuidoosten van Maastricht. Aangrenzend aan het terrein, ten oosten, ligt het bedrijventerrein Gronsveld. Aan de overzijde van de Köbbesweg, ten noordoosten, ligt de waterzuiveringsinstallatie RWZI. Parallel aan de RWZI, dwars door het bedrijventerrein Gronsveld, loopt het spoor Maastricht Randwijck – Eijsden (circa 350 meter ten oosten van de locatie).

In het oosten is de A2 Luik – Maastricht gelegen, die ontsloten is aan de Köbbesweg. Verder ligt er het bedrijventerrein De Karosseer ten noordoosten van de beoogde locatie. In de (nabije) toekomst zal de locatie onderdeel uitmaken van het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden. Het kavel is in het bestemmingsplan bedrijventerrein Maastricht Eijsden opgenomen ten behoeve van de realisatie van een bedrijfspand.

De locatie aan de Köbbesweg ligt perifeer, op een (in ontwikkeling zijnde) bedrijventerrein aan de rand van de stad Maastricht. In de nabije omgeving, binnen 250 meter hemelsbreed, liggen geen woonwijken of specifieke voorzieningen zoals scholen, buurtcentra, verzorgingstehuizen, hotels, enzovoorts. Daarnaast beschikt het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden aan de Köbbesweg over het keurmerk 'Veilig ondernemen'.

François de Veijestraat

Onderstaand figuur geeft de ligging van de beoogde locatie aan de François de Veijestraat weer.

Afbeelding 3.12

Ligging beoogde locatie
François de Veijestraat,
inclusief inrichtingsschets



Het plangebied François de Veijestraat is gelegen aan de noordelijke rand van de binnenstad. De locatie betreft een bestaand pand, het voormalige PTT- gebouw, met aanliggend parkeerterrein. Het terrein wordt ingeklemd door het aangrenzende rangeerterrein van Prorail, een tweetal bedrijven (BeterBed en It's), de Noorderbrug en de rivier de Maas. De bedrijven It's en Beter Bed bezitten een (beperkte) eigen parkeervoorziening en zijn naar de Franciscus Romanusweg georiënteerd. Ten noorden van plangebied ligt een parkeerterrein (onder de Noorderbrug). Verder noordwaarts, aan de andere zijde van de Noorderbrug, is Sphinx Sanitair gelegen. Ten zuiden van het plangebied, aan de overzijde van het spoor, is een cluster van winkelveorzieningen gesitueerd, waaronder de Mediamarkt en Jumbo. Verder zuidwaarts ligt een woonwijk (St. Maartenspoort). Het terrein zelf voorziet reeds in parkeervoorzieningen (240 pp.).

In de nabije omgeving, binnen 250 meter hemelsbreed, liggen geen woonwijken of specifieke voorzieningen zoals scholen, buurtcentra, verzorgingstehuizen, hotels, enzovoorts. Zoals al eerder aangegeven, liggen er wel binnen een straal van 250 meter hemelsbreed enkele winkelveorzieningen met een perifeer winkelkarakter (Beter Bed, Mediamarkt, Jumbo, etc.).

Brusselseweg

Onderstaand figuur geeft de ligging van de beoogde locatie aan de Brusselseweg weer.

Afbeelding 3.13

Ligging zoekgebied
Brusselseweg, inclusief
inrichtingsschets



Het plangebied Brusselseweg is gelegen aan de noordelijke rand van de gemeente Maastricht, ten westen van de Maas. Het ligt op 500 meter afstand van de Landsgrens met België). Het zoekgebied betreft een landbouwgebied grenzend aan de spoorlijn Maastricht Lanaken. Ten oosten van het zoekgebied is de stortplaats Belvédère gelegen. Binnen het zoekgebied liggen twee bedrijfswoningen van agrarische bedrijven. Deze zijn ontsloten aan de Brusselseweg. Ook aan de kantoorweg en in Smeermaas bevinden zich woningen in de nabijheid van de Coffeecornerlocatie. Op 800 meter ten zuiden van het zoekgebied ligt een (relatief klein) bedrijventerrein (Postwagenstraat en Posthoornstraat).

De locatie aan de Brusselseweg ligt perifeer, aan de rand van de stad Maastricht. In de nabije omgeving, binnen 250 meter hemelsbreed, liggen geen woonwijken of specifieke voorzieningen zoals scholen, buurtcentra, verzorgingstehuizen, hotels, enzovoorts.

3.3 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

3.3.1 KÖBBESWEG

In de navolgende tabel zijn de ruimtelijke ontwikkelingen die in de omgeving van de locatie spelen en voor zover opgenomen in vigerend beleid (bijv. bestemmingsplan of raadsbesluit) opgenomen.

Type	Aard	Status
Bedrijventerrein Maastricht-Eijsden	Bedrijventerrein waarbinnen het plangebied Coffeecorner Köbbesweg is gelegen	Bestemmingsplan vastgesteld
Waterrecreatiecentrum Eijsden	Toeristisch recreatief centrum inclusief dagstrand	Bestemmingsplan vastgesteld
Portomaar	Vakantiewoningen / seniorwoningen	Effectuering (vastgesteld) bestemmingsplan niet mogelijk
Vereniging Maasvogels (dagrecreatie)	Verplaatsing dagrecreatie naar Pietersplas (in noordelijke richting)	Bestemmingsplan vastgesteld
Hotel Gronsveld	hotel, wellness- / fitnesscentrum, amusementshal, grootschalige/ perifere detailhandel	Bestemmingsplan in procedure

Bedrijventerrein Maastricht-Eijsden

Het plangebied van bedrijventerrein Maastricht-Eijsden ligt globaal gezien ingeklemd tussen de Hoge Weerd/Oosterweg en de spoorlijn Maastricht-Luik en maakt deel uit van het grondgebied van de gemeente Maastricht. In het noorden sluit het terrein aan op het bedrijventerrein Randwyck-Zuid, in het zuidoosten en oosten op het bedrijventerrein Gronsveld, in het zuiden op agrarische percelen ten noorden van het dorp Oost-Maerland en in het westen op het watersport- en recreatiecentrum Eijsden.

De Coffeecornerlocatie Köbbesweg zal onderdeel gaan uitmaken van dit bedrijventerrein (zie afbeelding 3.14).

Het bedrijventerrein voorziet in de behoefte van bedrijven afkomstig uit de gemeente Maastricht, gemeente Eijsden en elders uit de regio en Nederland (en soms daarbuiten).



Waterrecreatiecentrum Eijsden

In het gebied tussen Eijsden en Maastricht aan de oostelijke oever van de Maas heeft op grote schaal grindwinning plaatsgevonden. In het plangebied is de ontgrinding beëindigd. Het streekplan Zuid-Limburg staat als inrichtings- en ontwikkelingsmaatregel een multifunctionele herinrichting van het afgegraven gebied voor, welke beleidslijn in ruimtelijk en functioneel opzicht is uitgewerkt in het Inrichtingsplan Water Recreatie Centrum Eijsden. De Beleidslijn Grote Rivieren is van toepassing op grond waarvan ontwikkelingen in het gebied waarvoor het stroomvoerend winterbed geldt, slechts onder voorwaarden mogelijk zijn.



Porto Maar (vakantiewoningen)

Ten westen van het plangebied is in 1987 begonnen met de ontwikkeling van het project dat uiteindelijk voorzag in 300 recreatiewoningen, een hotel, een jachthaven en bijkomende voorzieningen. Ten behoeve van het project is het bestemmingsplan "Portomaar" in procedure gebracht, dat onherroepelijk is geworden in 1996. Het plangebied omvat ongeveer 10,5 ha grond, bestemd tot "Uit te werken recreatieve doeleinden, verblijfsrecreatie (Urv)". Effectuering van dit bestemmingsplan is echter niet mogelijk vanwege de Rivierenwet, die erop gericht is om het voorkomen van bouwen voor wonen/recreatie in het stroomvoerend winterbed van de Maas. Met andere woorden, dit vigerende bestemmingsplan zal nooit kunnen voorzien in de recreatiewoningen of anderszins en speelt dus geen rol voor de realisatie van de Coffeecorner op de beoogde locatie aan de Köbbesweg.

Vereniging Maasvogels (dagrecreatie)

Voor de betreffende vereniging is een bestemmingsplan vastgesteld dat voorziet in verplaatsing van de dagrecreatie naar Pietersplas (in noordelijke richting) en hiermee verder van de Coffeecornerlocatie vandaan.

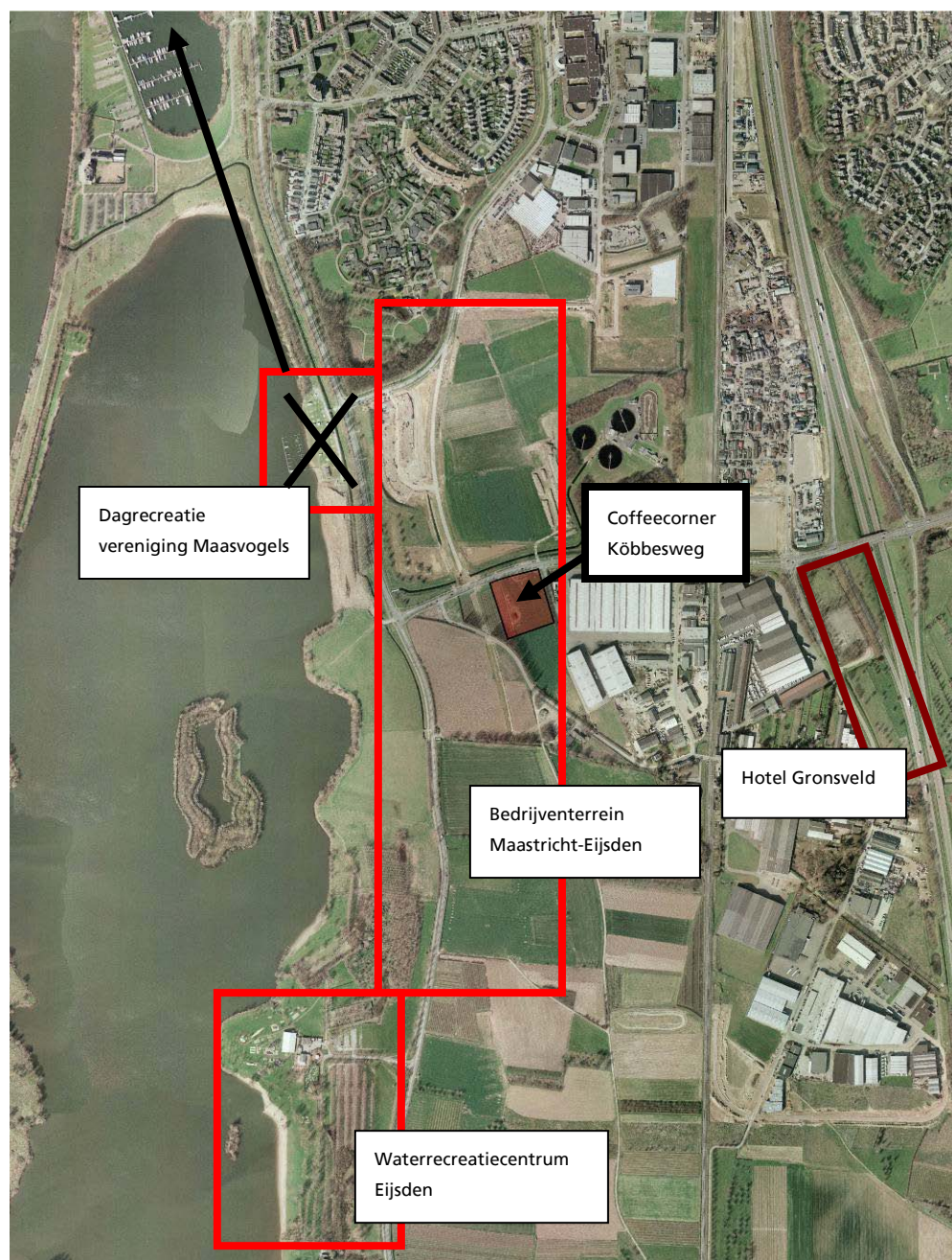
Hotel Gronsveld

Het ontwerpbestemmingsplan Hotel Gronsveld is in juli 2010 ter inzage gelegd. Het plan heeft betrekking op het gebied dat aan de westelijke zijde wordt begrensd door de Oosterbroekweg, aan de noordelijke zijde door de grens met de gemeente Maastricht, aan de zuidkant door de Stationsstraat en aan de oostzijde door de autosnelweg A2.

De bedoeling is om in dit gebied een concept te ontwikkelen dat bestaat uit de realisatie van een hotel, wellness- / fitnesscentrum, amusementshal alsmede grootschalige/ perifere detailhandel.

Afbeelding 3.14

Indicatie ligging ruimtelijke ontwikkelingen omgeving Köbbesweg



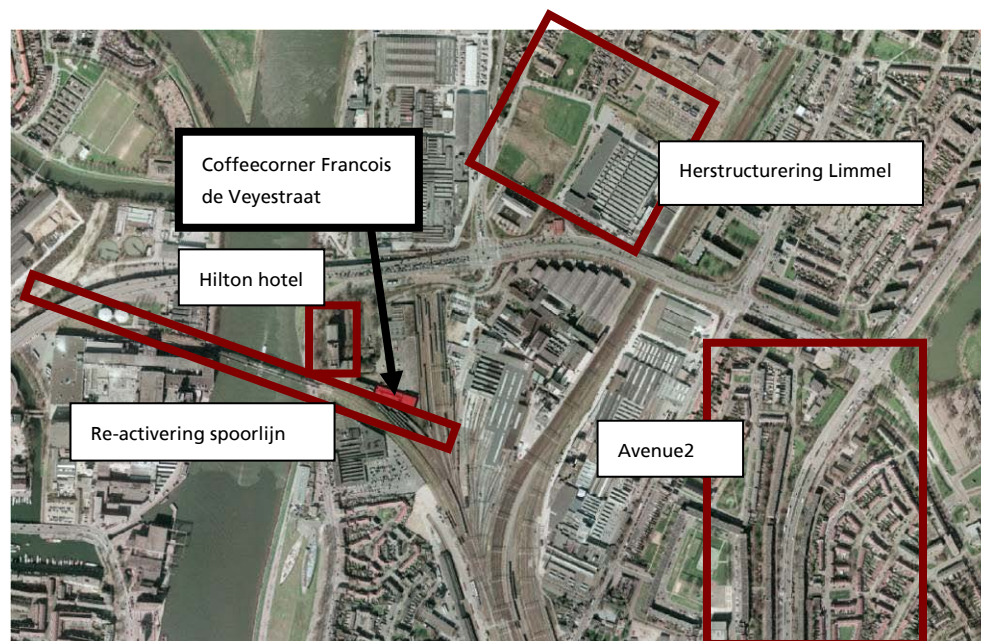
Gelet op de afstand van de Coffeecorner tot deze ontwikkelingen en de voorgestelde inrichting van de coffeeshop is de inschatting dat de effecten van de Coffeecorner op deze activiteiten minimaal zullen zijn.

3.3.2

FRANÇOIS DE VEIJESTRAAT

In de navolgende tabel zijn de ruimtelijke ontwikkelingen die in de omgeving van de locatie spelen en voor zover opgenomen in vigerend beleid (bijv. bestemmingsplan of raadsbesluit) opgenomen.

Type	Aard	Status
Avenue2	Ondertunneling van de A2-traverse inclusief woningen en kantoorruimte	Uitwerkingsplan definitief
Re-activering spoorlijn	Bestaande spoorlijn opnieuw in gebruik voor zowel personen- als goederenvervoer	Uitwerkingsplan definitief
Herstructurering Limmel	Opwaarderen van de woonwijk	Uitwerkingsplan definitief
Onderzoek bouw nieuw Hilton hotel, Franciscus Romanusweg	Renovatie voormalig pand Rijksgebouwendienst tot hotel en nieuwbouw	In onderzoek



Bij het onderzoek naar de haalbaarheid van de bouw van een nieuw Hilton Hotel wordt rekening gehouden met de locatie van deze tijdelijke Coffeecornerlocatie.

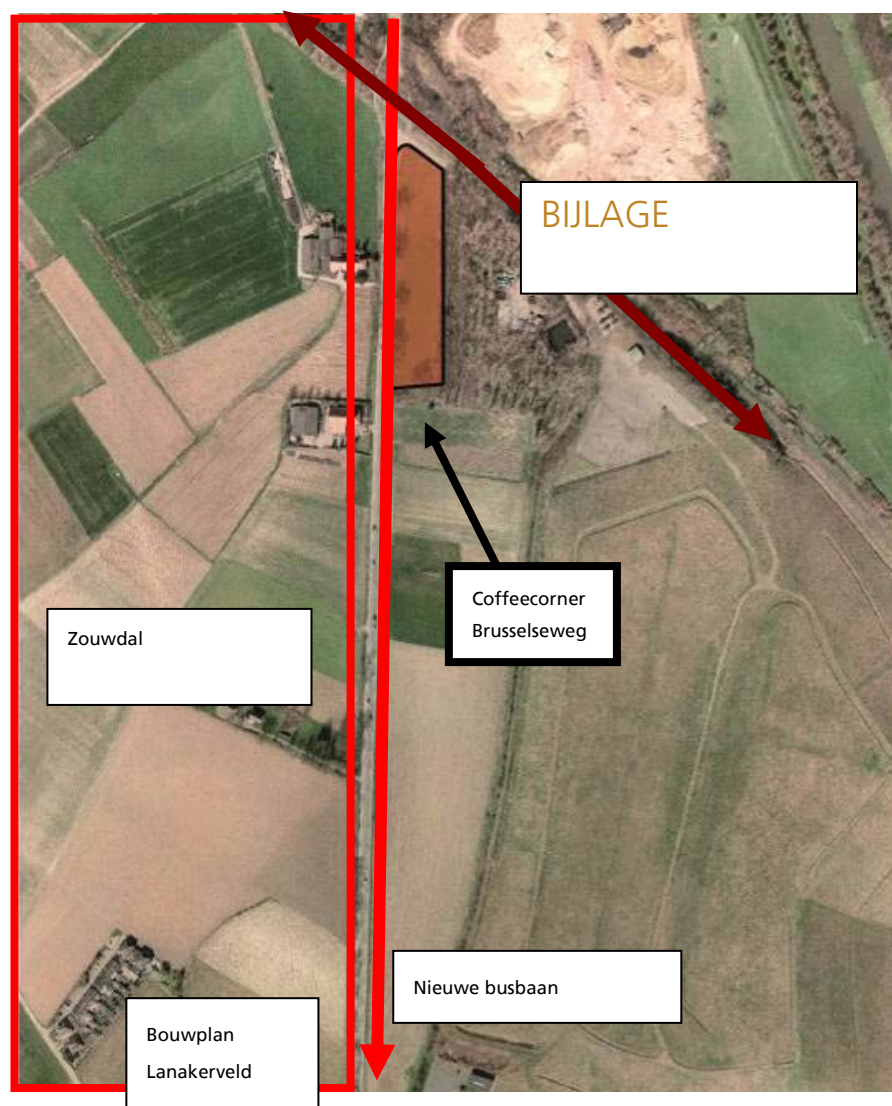
Gelet op de afstand van de Coffeecorner en de aard van de andere ontwikkelingen is de inschatting dat de effecten van de Coffeecorner op deze activiteiten minimaal zullen zijn.

3.3.3

BRUSSELSEWEG

In de navolgende tabel zijn de ruimtelijke ontwikkelingen die in de omgeving van de locatie spelen en voor zover opgenomen in vigerend beleid (bijv. bestemmingsplan of raadsbesluit) opgenomen.

Type	Aard	Status
Lanakerveld	Wonen en werken	Bouwplan Lanakerveld (wonen en bedrijventerrein) wordt de komende 10 jaar niet tot uitvoering gebracht (raadsbesluit stedelijke programmering januari 2010)
Zouwdal	Natuur	Uitwerkingsplan
Verbinding Belvedere – bedrijventerrein Lanakerveld	Infrastructuur	Masterplan, realisatie is vanwege besluit programmering voorsnog niet aan de orde)
Nieuwe busbaan Brusselseweg	Infrastructuur	Masterplan



Gelet op de afstand van de Coffeecorner tot het Zouwdal en het bouwplan Lanakerveld is de inschatting dat de effecten van de Coffeecorner op deze activiteiten minimaal zullen zijn

3.3.4

MILIEUBELEMMERINGEN

Voor de locaties Köbbesweg en Francois de Veijestraat spelen geen milieucontouren t.g.v. bestaande bedrijven, voor de Brusselseweg is dat wel het geval. In de directe nabijheid ligt een veehouderij (melkveebedrijf). De geurcontour van dit bedrijf is van belang voor de (on)mogelijkheid om binnen die contour die ruimtelijke functies te realiseren die als een geurgevoelig object (gebouwen waarbinnen mensen wonen of verblijven) dienen te worden beschouwd.

Voor de veehouderij is het Besluit landbouw het relevante toetsingskader. Het Besluit landbouw bevat algemene regels voor agrarische bedrijven met een omvang tot 200 koeien, 50 dieren of 50 mestvarkeneenheden. Deze bedrijven hebben in beginsel geen vergunning meer nodig op grond van de Wet milieubeheer. Als zij voldoen aan de algemene regels van het Besluit landbouw, kunnen zij volstaan met een melding.

In artikel 4 van het Besluit landbouw is als regel opgenomen dat deze bedrijven de volgende afstanden in acht dienen te nemen tot bepaalde objecten:

- Een afstand van 100 meter tot objecten in categorie I of II.
- Een afstand van 50 meter tot objecten in categorie III, IV en V.

De genoemde categorieën verwijzen naar de Brochure, Richtlijn en Wet stankemissie veehouderijen, die geldig waren voor invoering van de Wet geurhinder en veehouderij (1 januari 2007) en ten tijde van het opstellen van het Besluit landbouw (2006).⁴

⁴ Categorieën I tot en met V:

- *Object categorie I**:
 - 1°. bebouwde kom met stedelijk karakter;
 - 2°. ziekenhuis, sanatorium en internaat, en
 - 3°. objecten voor verblijfsrecreatie.
- *Object categorie II**:
 - 1°. bebouwde kom of aaneengesloten woonbebouwing van beperkte omvang in een overigens agrarische omgeving;
 - 2°. objecten voor dagrecreatie.
- *Object categorie III**:
 - verspreid liggende niet-agrarische bebouwing die aan het betreffende buitengebied een overwegende woon- of recreatiefunctie verleent.
- *Object categorie IV**:
 - 1°. woning behorend bij een agrarisch bedrijf, niet zijnde een veehouderij waar 50 of meer mestvarkeneenheden op grond van een vergunning of een algemene maatregel van bestuur aanwezig mogen zijn.
 - 2°. verspreid liggende niet-agrarische bebouwing;
- *Object categorie V*: woning, behorend bij een veehouderij waar 50 of meer mestvarkeneenheden op grond van een vergunning of een algemene maatregel van bestuur aanwezig mogen zijn.

Op basis van het Besluit Landbouw dient er een afstand te worden gehouden van 100 meter tussen de veehouderij (i.c. het agrarisch bouwblok van dit bedrijf tenzij dit volledig benut kan worden) en nieuwe voor geurhinder gevoelige objecten die als categorie 1 of 2 worden aangemerkt. Indien een Coffeecorner als een dagrecreatieve inrichting wordt beschouwd, geldt een afstand van 100 meter. als een De beoogde locatie van het Coffeecorner gebouw ligt binnen die 100 meter. Ook een aanduiding als categorie 3 object (verspreid liggende bebouwing in het buitengebied met een woon- of recreatiefunctie) is denkbaar, maar gezien het aantal bezoekers staat dat niet op voorhand vast.

Vlak na invoering van het Besluit landbouw (6 december 2006) is de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) van kracht geworden (1 januari 2007). Zowel het Besluit landbouw als de Wgv kennen in acht te nemen vaste afstandsnormen tussen agrarische bedrijven en geurgevoelige objecten. Hoewel er maar weinig tijd tussen de inwerkingtreding van het Besluit landbouw en de Wgv zat, is het Besluit landbouw tot op heden niet aan de Wgv aangepast.

Op basis van de Wgv geldt voor melkveebedrijven (zogenaamde vaste afstand bedrijven) een minimum afstand van 50 meter tot een geurgevoelig object dat gelegen is in het buitengebied. De beoogde locatie van het Coffeecorner gebouw ligt niet binnen de 50 meter contour rondom het bouwblok van de melkveehouderij.

Men streeft er nu naar 2011 het Besluit landbouw in gewijzigde vorm in het Activiteitenbesluit op te nemen. Het huidige Besluit landbouw milieubeheer komt dan te vervallen. Op dat moment wordt de geconstateerde scheefheid tussen de Wgv en het Besluit landbouw milieubeheer rechtgetrokken en geldt er een minimumafstand van 50 meter. Er is inmiddels een ontwerpwijzigingsbesluit, waar o.a. het voornemen in is opgenomen om het Besluit landbouw in het Activiteitenbesluit op te nemen. Hierin worden vaste afstanden voor geurhinder gehanteerd, die gelijk zijn aan de afstanden uit de wet geurhinder. Ook wordt rekening gehouden met gemeentelijke verordeningen: als voor een gebied een verordening is vastgesteld, treden de waarden en afstanden uit die verordening in de plaats van de waarden en afstanden uit het Activiteitenbesluit. Het ontwerp wijzigingsbesluit, waarmee het Besluit landbouw in het Activiteitenbesluit wordt opgenomen, wordt naar verwachting in december 2010 voorgepubliceerd in de Staatscourant.

Indien deze wijziging is geëffectueerd, is er geen sprake meer van een belemmering van de geurcontour voor de realisatie van de Coffeecorner op de aangeduide locatie.

HOOFDSTUK

4

Vergelijking van de alternatieven

4.1

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden het spreidingsalternatief, het verplaatsen van 7 coffeeshops uit het centrum naar drie Coffeecornerlocaties, vergeleken met de referentiesituatie: het handhaven van 14 coffeeshops in het centrum van Maastricht. .

De toegepaste MER-methodiek is gericht op het geven van een oordeel op **alternatiefniveau**. Dit houdt in dat inzichtelijk wordt gemaakt hoe het *totale* spreidingsalternatief scoort ten opzichte van het referentiealternatief. Door de effectvergelijking op alternatiefniveau te presenteren wordt aangesloten bij de het doel van het voornemen: het beperken van drugsgelateerde overlast in de directe omgeving van de coffeeshops te voorkomen c.q. tot een acceptabel niveau te beperken.

In een drietal bijlagen (bijlage 1, 2 en 3) zijn per Coffeecorner het voornemen en de verwachte effecten samengevat.

In dit hoofdstuk 4 zijn de effecten van de volgende alternatieven onderling vergeleken:

- Referentiesituatie, uitgaande van de huidige locatie van de coffeeshops in het centrum van Maastricht en geen realisatie van Coffeecorners.
- Spreidingsalternatief: de realisatie van de Coffeecorners Köbbesweg, François de Veijestraat en Brusselseweg en handhaving van de overige zeven coffeeshops in het centrum van Maastricht.

De effectvergelijking in dit hoofdstuk is in feite een samenvatting van de effecten zoals die meer in detail in hoofdstuk 5 (deel B) zijn beschreven.

Eerste uitgangspunt voor de beschrijving van de effecten van beide alternatieven is de telling en de raming van het aantal bezoekers uit het onderzoek van OWP Research / Intraval uit oktober 2008:

- Het totaal aantal bezoekers bedraagt voor alle bestaande coffeeshops samen circa 2,1 miljoen per jaar.
- Het potentieel aantal bezoekers van de Coffeecorners bedraagt samen circa 835 duizend bezoekers per jaar (Köbbesweg 339 duizend, François de Veijestraat 285 duizend en Brusselseweg 210 duizend). Dat is circa 40% van het totaal aantal bezoekers van de huidige coffeeshops. Het aantal bezoekers van de coffeeshops in het centrum wordt ingeschat op circa 1,25 miljoen bezoekers per jaar.

4.2

MILIEUEFFECTEN

De milieueffecten zijn, afhankelijk van het beoordelingscriterium, kwantitatief (indien mogelijk) of kwalitatief in beeld gebracht. De kwalitatieve scores, zijn bepaald op expert judgement op basis van de volgende schaal

Tabel 4.6

Toepassing van
zevenpuntsschaal bij
kwalitatieve beoordeling van
de effecten

Score	Omschrijving
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

Samenvattende tabel

Tabel 4.7

Samenvattende effecttabel

Criterium	Referentiealternatief	Spreadingsalternatief
Invloed op de openbare orde en –veiligheid		
Overzichtelijkheid	0	++
Vluchtmogelijkheden, toegankelijkheid	0	+
Geen schuilmogelijkheden kwaadwilligen	0	+
Deugdelijkheid materiaal	0	++
Aantrekkelijkheid en onderhoud	0	++
veiligheidsgevoel		
invloed op het veiligheidsgevoel	0	0
Verkeer en vervoer		
Invloed op de verkeersafwikkeling	0	+
Invloed op de Bereikbaarheid	0	+
Invloed op het parkeren	0	+++
Invloed op langzaam verkeer	0	0
Woon- en leefmilieu		
Invloed op de geluidsbelasting	0	0
Invloed op de luchtkwaliteit	0	0
Invloed op de hinder tijdens de aanleg	0	0
Externe veiligheid	0	-
Natuur		
Invloed op soorten	0	+
Totaalinvloed op gebieden	0	n.v.t.
Bodem en water		
Invloed op de bodemkwaliteit	0	0
Invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	0	0
Invloed op de grondwaterstand	0	0
Invloed op het oppervlaktewatersysteem	0	0
Cultuurhistorie en archeologie		
Archeologie	0	0
Cultuurhistorie	0	0
Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving		
Invloed op openheid, zichtrelaties, bepalende structuren en beleving en beeldkwaliteit van het plangebied	0	0

Het spreidingsalternatief heeft een positieve invloed op de aspecten openbare orde en veiligheid en verkeer en vervoer. Het spreidingsalternatief draagt bij aan de doelstelling van het voornemen: het beperken van drugsgerelateerde overlast in de directe omgeving van de coffeeshops c.q. tot een acceptabel niveau te beperken. Dit geldt ook voor eventuele overlast ter plaatse van de te realiseren Coffeecornerlocaties. Middels diverse beheer- en handhavingsmaatregelen en inrichtingseisen wordt eventuele overlast beheersbaar geacht.

De effecten op andere aspecten zijn veelal als neutraal beoordeeld. Dit betekent dat er geen negatieve effecten worden verwacht, dat deze worden gecompenseerd (natuur) of dat deze verwaarloosbaar zijn, zowel in negatieve als positieve zin. Een enkele keer treedt er een licht negatief effect op.

4.2.1

VEILIGHEID EN SOCIALE SAMENHANG

Openbare orde en veiligheid

In het algemeen is de overzichtelijkheid in de omgeving van de verschillende locaties in het centrum van Maastricht slecht en zijn er daarnaast volop vluchtmogelijkheden voor kwaadwilligen. De afname van het aantal coffeeshops zal de sociale veiligheid in het centrum verhogen. Dit heeft te maken met minder bezoekers die de locaties bezoeken, een afname van het totale aantal coffeeshops en de hiermee gepaard gaande overlast. De situatie in het centrum verbetert daardoor en draagt daarmee bij aan de doelstelling van het voornemen.

Köbbesweg

De beoogde inrichting van de locatie Köbbesweg leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft gebouw, voorzieningen, parkeerplaatsen en verkeersontsluiting. De locatie ligt in het open veld, met een vast wegpatroon. Er zijn weinig sluiptwegen in de omgeving, waardoor vluchtmogelijkheden lastig zijn en eventuele drugsrunners ‘veroordeeld’ zijn tot de hoofdwegen. Deze zullen daarom behoorlijk in het oog lopen. De toegankelijkheid van de locatie zelf wordt voorzien met hekken en een slagboom. Er is 24 uren bewaking, 7 dagen per week voorzien.

Francois de Veijestraat

De beoogde inrichting van de locatie Francois de Veijestraat leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft gebouw, voorzieningen en parkeerplaatsen op het terrein zelf. Het opknappen van de buitenzijde van het beoogde gebouw en de gebouwen in de omgeving is niet voorzien. De overzichtelijkheid van de directe omgeving van de Coffeecorner vereist echter specifieke aandacht, want daarin zijn ruime mogelijkheden voor schuilmogelijkheden van kwaadwilligen. Op de locatie zelf is de afstand tussen oprit en ingang van de Coffeecorner groot ook in relatie tot het aantal parkeerplaatsen dat hier aanwezig zijn. Dit nodigt uit tot “wildparkeren” als daarvoor geen maatregelen worden genomen. Specifiek aandachtspunt is de omgeving onder de Noorderbrug en het daar gelegen fietspad langs de sphinxmuur.

Brusselseweg

De beoogde inrichting van de locatie Brusselseweg leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft gebouw, voorzieningen en parkeerplaatsen. Aandachtspunt is het zorgen voor een veilige verkeersontsluiting naar de Brusselseweg. Een te ontwikkelen gebouw met de achterkant naar het bos, en bewust “geen” verlichting aan de achterkant met het oog op de das, creëert tegelijk wel donkere plekken waar zich kwaadwilligen kunnen ophouden.

De locatie zelf kent qua situering en kenmerken weinig vluchtmogelijkheden. De plek wordt afgescheiden door een hekwerk en is daarnaast slecht bereikbaar vanwege hoogteverschillen. In de nabije omgeving is wel een aantal onverharde wegen, die nu vooral voor recreatief verkeer (wandelen, fietsen) gebruikt worden. Aandachtspunt is hoe deze wegen ongeschikt gemaakt kunnen worden voor drugsrunners.

Veiligheidsgevoel

De afname van het aantal coffeeshops zal het gevoel van veiligheid in het centrum verhogen. Dit heeft te maken met minder in contact komen van bezoekers of bewoners van de binnenstad en de bezoekers van de huidige coffeeshops, eventueel aanwezige drugsrunners en de afname van incidenten. De situatie in het centrum verbetert daardoor.

Voor alle drie de nieuwe locaties blijkt (op basis van de resultaten van de uitgevoerde schouw) dat niet zo zeer de bezoekers van de Coffeecorners als problematisch worden benoemd, maar vooral de angst voor drugsrunners en het extra verkeer naar de coffeeshops. Leden van de klankbordgroep vragen aandacht voor mogelijke beïnvloeding die grote aantallen andersoortige bezoekers van de Köbbesweglocatie op het karakter en de belevingswaarde van het gebied hebben en de mogelijke invloed van die nieuwe bezoekers op specifieke groepen, zoals de schoolgaande jeugd. Met betrekking tot de locatie François de Veijestraat is de belangrijkste zorg van de leden van de klankbordgroep de verkeersveiligheid voor fietsers bij de toegangsweg en de vrees voor looproutes vanaf het station door de wijk. Bij de locatie Brusselseweg spelen de beleving- en recreatieve waarde van het gebied, verkeersonveilige situaties en een mogelijk probleem met drugsrunners.

4.2.2

VERKEER EN VERVOER

Gesteld kan worden dat bij de spreiding van de coffeeshops, modelmatig en op stedelijk niveau, geen grote verschuivingen zijn waar te nemen in de verkeersstromen. Kijkend naar de nieuwe locaties voor de Coffeecorners zijn deze locaties verkeerskundig gezien goed inpasbaar en vangen het verkeer af aan de randen van de stad. Voor het centrum zijn modelmatig eveneens geen grote verschuivingen waar te nemen. Echter, in de directe omgeving van de huidige coffeeshops zijn de verkeerseffecten evident maar moeilijk meetbaar. Er zal bij spreiding van de coffeeshops minder overlast in het centrum zijn omdat de parkeerdruk vermindert. Dit vrijgekomen aanbod van parkeervoorzieningen kan worden gebruikt voor reguliere centrumbezoekers. Ook zal het zoekverkeer merkbaar afnemen ten gunste van de verkeersveiligheid. Op het gebied van langzaam verkeer worden geen wijzigingen in de bestaande structuur doorgevoerd en hebben de I/C-verhoudingen geen significant effect.

Köbbesweg

De doorstroming op het onderliggende wegennet verandert nauwelijks ten opzichte van de referentiesituatie. De effecten op het wegennet zijn zo klein dat deze verwaarloosbaar zijn. De locatie ligt nabij de hoofdstructuur, waardoor autoverkeer minder “diep” het centrumgebied van Maastricht in hoeft te rijden. Dit past binnen de vigerende beleidskaders van de gemeente Maastricht om het autoverkeer zo lang mogelijk op de hoofdstructuur te houden en het centrumgebied te ontlasten van autoverkeer. De kwaliteit van de bereikbaarheid voor fietsverkeer is voldoende om intensiever gebruik van fietsroutes op te kunnen vangen.

Op de locatie Köbbesweg is voldoende fysieke ruimte aanwezig om aan deze parkeerbehoefte op eigen terrein te voldoen. De parkeerdruk neemt ten opzichte van de referentiesituatie toe.

François de Veijestraat

De doorstroming op het onderliggend wegennet rond de François de Veijestraat verandert nauwelijks ten opzichte van de referentiesituatie. Op de Noorderbrug en de Viaductweg is de doorstroming net als in de referentiesituatie slecht. Op de overige wegen is de verkeersafwikkeling goed. De effecten op het wegennet zijn verwaarloosbaar. Het bereikbaarheidsgemak verbetert door de verplaatsing van de coffeeshop naar de François de Veijestraat. De kwaliteit van de bereikbaarheid voor fietsverkeer is voldoende. In de nabije omgeving van de locatie FRANÇOIS DE VEIJESTRAAT zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig om aan de parkeerbehoefte van de locatie in het alternatief spreiding te voldoen.

Brusselseweg

De doorstroming op het onderliggende wegennet verandert nauwelijks ten opzichte van de referentiesituatie. De effecten op het wegennet zijn verwaarloosbaar. Het bereikbaarheidsgemak van de coffeeshops op de locatie Brusselseweg vanuit het centrum van Maastricht en vanuit de richting België (Lanaken, Maasmechelen) verbetert. Er zijn voldoende fietsvoorzieningen aanwezig om de locatie te bereiken. Op de locatie Brusselseweg is voldoende ruimte aanwezig om aan de parkeerbehoefte van de locatie in het alternatief spreiding te voldoen. De parkeerdruk neemt ten opzichte van de referentiesituatie toe.

Centrumgebied

Uit de analyse van het verkeersmodel blijkt dat het verplaatsen van een deel van de coffeeshops slechts een zeer beperkte afname laat zien ten opzichte van de referentiesituatie. Echter heeft het centrum, in tegenstelling tot de Coffeecornerlocaties meer te maken met afwikkelingsproblemen. De bereikbaarheid van het centrum wordt in geringe mate verbeterd. De fietsinfrastructuur in het centrum is fijnmazig. Bij spreiding wordt deze infrastructuur niet gewijzigd. De parkeerdruk in het centrum, en vooral in de directe nabijheid van de coffeeshops, zal sterk afnemen. Bijkomend voordeel is dat er minder zoekverkeer ontstaat en daardoor ook een verbetering in de verkeersveiligheid.

4.2.3

WOON- EN LEEFMILIEU

Waar in de verschillende onderzoeken (lucht, geluid en externe veiligheid) de focus ligt bij het bepalen of aan de normen voldaan kan worden, is in het MER ook meer absoluut naar de nieuwe situatie gekeken. Dan is de conclusie dat een zeer lichte verhoging optreedt van de geluidsbelasting en een lichte toevoeging van de luchtverontreiniging voor de nieuwe locaties plaatsvindt, maar dat normen niet worden overschreden. Voor het centrum is de inschatting dat minimaal een vergelijkbare afname plaatsvindt door verminderen van zoekverkeer en dat bezoekers van coffeeshops niet helemaal tot de binnenstad hoeven te rijden. Ten aanzien van externe veiligheid geldt dat, tot de Bosscherlaan gerealiseerd is, er een lichte verhoging van het risico t.g.v. transport gevaarlijke stoffen voor de Brusselseweg optreedt. Deze weg zal tussen de Bosscherweg en de Brusselseweg komen te liggen en de verkeersfunctie van deze wegen grotendeels overnemen, waardoor de intensiteiten op deze wegen na realisatie van deze zullen dalen.

4.2.4

NATUUR

Op alle drie locaties is het mogelijk om de aanwezige soorten te beschermen en te voldoen aan de regels uit de flora- en faunawet. Binnen de locatie Brusselseweg wordt, als onderdeel van het initiatief, de uitwisseling vanuit de aangrenzende dassenburcht met het foerageergebied versterkt. Ook binnen de locatie Köbbesweg wordt de onderlinge uitwisseling van de twee dassenpopulaties versterkt.

Natuur

De ingreep in het centrum beperkt tot het verplaatsen van coffeeshops naar locaties buiten het centrum waarbij er geen versturende werkzaamheden plaats hebben. Hierbij treden dan ook geen versturende effecten op beschermde soorten op.

Brusselseweg

Binnen de locatie Brusselseweg blijkt de burcht, zoals belopen in 2007, niet meer actief in gebruik te zijn en er zijn geen sporen aangetroffen in de directe nabijheid die duiden op hun aanwezigheid binnen een straal van 400 meter. Het is, vanwege de aanwezigheid van dassen in het Lanakerveld, niet uit te sluiten dat de locatie op een later moment weer in gebruik kan worden genomen. Om die reden wordt de dassenburcht in het bos behouden en wordt de uitwisseling met het foerageergebied versterkt. Ook wordt verstoring van broedvogels voorkomen. Er zullen adequate faunavoorzieningen worden aangelegd, zoals een dassentunnel (onder de Brusselseweg), afrastering en begroeiing om de barrièrewerking tegen te gaan en menselijke verstoring te voorkomen. Daarnaast wordt verstoring van de burchtlocatie zelf voorkomen door het gebouw met de achterzijde tegen het bos aan te leggen. Ook de verlichting van de parkeerplaats is zodanig dat uitstraling naar de omgeving – waaronder het bos en de te ontwikkelen migratieroute voor de das – niet verlicht wordt.

Köbbesweg

ARCADIS heeft op 3 december 2009 een actualiserings (veld) onderzoek naar het voorkomen van de das uitgevoerd. Afname van gebruik ten opzichte van 2008 is niet waargenomen. Binnen de locatie Köbbesweg wordt daarom de onderlinge uitwisseling van de twee dassenpopulaties versterkt. Aantasting van het leefgebied van de dassenburcht van de Zeep is inmiddels voldoende gecompenseerd en is toegestaan binnen de huidige ontheffing voor de flora- en faunawet. De vestiging van de Coffeecorner hoeft niet van invloed te zijn op de gunstige staat van instandhouding van de dassenpopulatie in het terrein van RWZI. Voor de levensvatbaarheid is het dan wel wenselijk dat er uitwisseling tussen de dassenfamilies mogelijk blijft. Bij de planuitwerking zal een migratieroute voor dassen tussen het distributiecentrum langs de Rekoutweg en de nieuw te ontwikkelen Coffeecorner worden uitgewerkt. Deze ecologische zone zal binnen het plan van de Coffeecorner gevrijwaard worden van verlichting en menselijke activiteit. Daarmee wordt voldoende rust gewaarborgd. Tenslotte zal binnen het plan een dassentunnel onder de Köbbesweg worden gerealiseerd, zodat de dassen hier niet worden doodgereden en de te ontwikkelen migratieroute daadwerkelijk kan functioneren. In dit kader zal ook rekening moeten worden gehouden met het aanleggen van bijbehorende voorzieningen, zoals dassenrasters en geleidende begroeiing.

François de Veijestraat

Binnen de locatie François de Veijestraat wordt, mits de geldende flora en fauna-wetgeving in acht wordt genomen, verstoring van broedvogels voorkomen en worden er geen negatieve effecten voor vleermuizen verwacht.

4.2.5

BODEM EN WATER*Invloed op de bodemkwaliteit*

Op basis van gegevens uit bodemonderzoeken worden geen belemmeringen verwacht voor de realisatie van de Coffeecorners. De realisatie van de Coffeecorners leidt niet tot negatieve effecten op de bodemkwaliteit.

Invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit

In z'n algemeenheid vindt er een toename van de verkeersbewegingen plaats door de realisatie van de Coffeecorners. De infiltratie van verontreinigd hemelwater, afkomstig van (nieuwe) wegen en parkeerterreinen zou daarmee in het gebied kunnen leiden tot een verslechtering van de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit. Het beleid van het Waterschap Roer en Overmaas en gemeente Maastricht stelt echter dat verontreinigd hemelwater eerst afgekoppeld en dan gezuiverd dient te worden. Water dat van de benodigde parkeerplaatsen wordt afgekoppeld kan bijvoorbeeld doormiddel van een bodempassage worden gezuiverd. Bij een dergelijke uitvoering is er geen sprake van significante effecten.

Invloed op de grondwaterstand

Bij de realisatie van de Coffeecorners zullen geen diepe graafwerkzaamheden plaatsvinden. Het risico dat de toplaag doorbroken wordt is daardoor zeer klein. Hierdoor treedt er geen effect op de grondwaterstand op.

Invloed op het oppervlaktewatersysteem

Op de nieuwbouwlocaties Brusselseweg en Köbbeseweg neemt het verhard oppervlak toe. Hiermee neemt het infiltrerend en bergend vermogen van deze locaties hiermee af. Dit kan wateroverlast tot gevolg hebben. Om invulling te geven aan het beleid van Waterschap Roer en Overmaas dient er op de nieuwbouwlocaties Brusselseweg en Köbbeseweg een bergingsvoorziening te worden gerealiseerd. Hiermee worden negatieve effecten voorkomen. In het centrum en de François de Veijestraat zullen geen veranderingen optreden die een effect kunnen hebben op het oppervlaktesysteem.

4.2.6

CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Uitgangspunt bij nieuwbouwlocaties is dat er geen diepe graafwerkzaamheden uitgevoerd worden. Het gebouw aan de François de Veijestraat wordt alleen in pandig aangepast op de nieuwe bestemming. De parkeerplaatsen ter plaatse van de François de Veijestraat voldoen aan de nieuwe bestemming en behoeven geen aanpassing. Om deze redenen zijn er geen negatieve effecten te verwachten.

Voor zover de Coffeecorners zich in, op of in de nabijheid van cultuurhistorische of aardkundige waarden bevinden tasten zij deze niet aan. De groeve Belvédère is dichtgestort en geheel afgewerkt. De aardkundige en archeologische waarden voor zover die nog aanwezig zijn, liggen diep onder de grond. De locatie van de Coffeecorner ligt ten noordwesten net buiten de groeve. De bouw van een coffeeshop heeft dan ook geen enkele invloed of effect op de waarden in de groeve.

In het centrum van Maastricht is er alleen sprake van dat coffeeshops verhuizen naar een locatie buiten het centrum. Er vinden geen bouwwerkzaamheden plaats waardoor cultuurhistorische objecten niet aangetast worden.

4.2.7

VISUEEL RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE KENMERKEN EN BELEVING

Er worden per saldo geen negatieve effecten op de visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving verwacht. Wel zijn er voor de verschillende locaties Köbbesweg en Brusselseweg specifieke aandachtspunten.

In het centrum worden licht positieve effecten verwacht. Verplaatsen van de coffeeshops uit het centrum geeft voor de panden in het centrum de mogelijkheid om deze te ontwikkelen passend binnen de centrumontwikkeling van Maastricht.

Bij de inrichting van de locatie Köbbesweg is aandacht gegeven aan de voorzones van het terrein en de karakteristiek van het gebouw. Tevens is rekening gehouden met het doorzetten van de groenzones en aanleg van de ecologische verbinding.

Bij de inrichting van de locatie Brusselseweg staat het zoveel mogelijk handhaven van de landschappelijke kwaliteiten centraal. Waar mogelijk zijn nieuwe elementen ingepast (gebouw) c.q. is het grote verharde parkeeroppervlak middels hagen afgeschermd. Hierbij zijn hagen voorzien van maximaal circa 1-1,5 m zodanig dat sociale veiligheid voldoende gewaarborgd blijft. Er worden op deze locatie licht negatieve effecten verwacht.

Het bestaand (leegstaande) gebouw en buitenruimte aan de Francois de Veijestraat worden aangepast voor gebruik als coffeeshop. Er worden hier geen negatieve effecten op visueel ruimtelijke waarden verwacht.

4.3

GEVOELIGHEIDANALYSE: WAT ZIJN DE EFFECTEN BIJ MEER BEZOEKERS?

4.3.1

INLEIDING

De gemeente heeft, in relatie tot de verwachte bezoekersaantallen voor de Coffeecorners, eind 2008 een onderzoek laten verrichten door OWP Research / Intraval. De raming die hierbij is gedaan geeft echter geen beeld van de mogelijke groei van coffeeshopbezoekers in de toekomst. Om de effecten van deze (mogelijke) groei in het MER te kunnen onderzoeken wordt gebruik gemaakt van een gevoeligheidsanalyse.

In de gevoeligheidsanalyse wordt uitgegaan van een forse groei van het totaal aantal bezoekers: 3 miljoen bezoekers per jaar (i.p.v. 2,1 miljoen bezoekers per jaar).

Daarnaast wordt er in deze gevoeligheidsanalyse van uitgegaan dat een groter aandeel van de huidige bezoekers de Coffeecorners zullen bezoeken: geen 40% maar 50%.

In totaal voor de drie Coffeecorners zijn dat dan 1,5 miljoen bezoekers (Köbbesweg 600 duizend, François de Veijestraat 525 duizend en Brusselseweg 375 duizend bezoekers per jaar). Voor de overige coffeeshops wordt in deze gevoeligheidsanalyse uitgegaan van 1,5 miljoen bezoekers per jaar.

In onderstaande tabel is dit samengevat.

	Referentie Intraval/OWP	Referentie Gevoeligheids- analyse	Spreidingsalternatief Intraval/OWP	Spreidingsalternatief gevoeligheidsanalyse
Köbbesweg	-	-	339.000	600.000
François de Veijestraat	-	-	285.000	525.000
Brusselseweg	-	-	210.000	375.000
Overige coffeeshops centrum	2.100.000	3.000.000	1.266.000	1.500.000
Totaal aantal bezoekers per jaar	2.100.000	3.000.000	2.100.000	3.000.000

De Coffeecornerlocaties groeien in de gevoeligheidsanalyse alleen wat aantallen bezoekers betreft. Fysiek gezien blijven de locaties de zelfde. Bij het ramen van de parkeerbehoefte is bewust een buffer ingebouwd om parkeeroverlast te voorkomen. Hierbij is uitgegaan van de bezoekersaantallen op basis van bovenstaand groeiscenario.

Omdat er geen fysieke ingrepen plaatsvinden zijn er geen effecten op de aspecten natuur, bodem & water, cultuurhistorie & archeologie en visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving. Deze blijven in de gevoeligheidsanalyse dan ook onbeschouwd.

Om deze reden zijn de milieueffecten in deze gevoeligheidsanalyse alleen getoetst op de aspecten:

- Veiligheid en sociale samenhang.
- Verkeer en vervoer.
- Woon- en leefmilieu.

4.3.2

VEILIGHEID EN SOCIALE SAMENHANG

Doelstelling van het project is het beperken van overlast. Dit is bij de inrichting van de locaties ook uitgangspunt geweest. Belangrijkste effecten van (zeer) hoge bezoekers aantallen hebben te maken met verkeersoverlast en kans op meer “onveilige situaties” bijvoorbeeld door meer aanwezigheid van kwaadwilligen.

Teneinde verkeersoverlast te voorkomen zijn op alle drie de locaties inrichtingsmaatregelen genomen:

- Voldoende ruime opstelstrook voor auto's voor de slagboom.
- Uitgegaan van scenario met hoge bezoekersaantallen (evenals langere verblijfstijden en 100% met auto) bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Daarboven is op alle locaties een extra parkeerbuffer voorzien voor incidentele piekdagen.

Om onveilige situaties te minimaliseren is daarnaast een nadere aanscherping van de volgende mitigerende maatregelen (zoals ook genoemd in paragraaf sociale veiligheid) van belang:

- Handhavingarrangementen, waarbij veelvuldig en consequent tegen vooral drugsrunners opgetreden wordt.
- Snelle en adequate afhandeling van klachten bij overlast.
- Mogelijkheden nagaan dat coffeeshops zelf door omgeving telefonisch benaderd kunnen worden bij overlast/onregelmatigheden en dan hun eigen veiligheidsmedewerkers mogen inzetten.
- Promotie bekendheid van meldingsnummer Meldpunt Drugsoverlast.
- Consequent en snel optreden tegen eventuele foutparkeerders in de omgeving van de locaties en personen die zich schuldig maken aan onveilig gedrag.
- Monitoren van verkeersbelasting van wegen in nabijheid van locaties op de incidentele piekmomenten en zonodig nemen van additionele (verkeerskundige) maatregelen.

4.3.3

VERKEER EN VERVOER

In het verkeersrapport (zie bijlage) zijn de resultaten van een onderzoek naar de effecten op het verkeer bij de hogere bezoekersaantallen beschreven.

Een toename van het aantal bezoekers en verkeersbewegingen is in de IC-waarden van de wegen rondom de Coffeecorners nauwelijks terug te zien. Deze waarden zijn niet significant hoger in vergelijking met zowel de referentiesituatie als de spreidingssituatie. De kritische IC-grens wordt door de toename van het aantal bezoekers van de Coffeecorners niet bereikt waardoor er geen sprake is van een negatief effect op de verkeersafwikkeling.

Het bereikbaarheidsgemak van de Coffeecorners veranderd niet indien er meer bezoekers komen en op de locaties is voldoende ruimte aanwezig om aan de parkeerbehoefte bij een hoger aantal bezoekers te voldoen.

Een toename van het aantal bezoekers in totaal conform de gevoeligheidsanalyse betekent ook een toename van het aantal bezoekers van de coffeeshops in het centrum.

De gevolgen voor de verkeersafwikkeling zijn in de IC-waarden weliswaar nauwelijks waarneembaar. Niettemin zullen, daar waar zich nu al verkeersproblemen bestaan, zoals parkeeroverlast, zoekverkeer, en de daarmee gepaard gaande verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen, deze problemen sterk toenemen.

Geconcludeerd kan worden dat bij een sterkere toename van het aantal bezoekers de spreiding van de Coffeecorners extra voordelen voor het centrum biedt ten opzichte van de situatie waarbij alle coffeeshopbezoekers naar het centrum blijven komen.

Samenvattend: als er niet uitgegaan wordt van 2,1 maar 3,0 miljoen bezoekers per jaar hebben de Coffeecorners voldoende ruimte en afwikkelingscapaciteit om deze groei op te vangen. Voor de centrumlocaties zal de overlast in termen van parkeerdruk, zoekverkeer en verkeersveiligheid toenemen. Hierbij dient echter in beschouwing te worden genomen dat indien er niet wordt overgegaan tot de spreiding van de Coffeecorners, de verkeersproblemen ten aanzien van zoekverkeer, verkeersveiligheid en parkeerdruk nog verder zullen toenemen.

4.3.4

WOON EN LEEFMILIEU

Het lucht- resp. geluidsonderzoek (zie bijlage) is ook uitgevoerd voor de bezoekersaantallen conform de gevoeligheidsanalyse. Uit deze onderzoeken blijkt dat ook bij deze hogere bezoekersaantallen de effecten zeer gering zijn en geen overschrijding van de normen plaatsvindt.

4.4

EFFECTEN MOGELIJKE ANDERE ONTWIKKELINGEN

4.4.1

ONTWIKKELING VAN DE COFFEECORNERS

Coffeecorner Noord (François de Veijestraat)

Eind juni 2009 is bekend geworden dat Avenue2 met haar plan 'de Groene Loper' de winnende partij is geworden in de race om de ondertunneling van de A2 in Maastricht. Nu de planvorming van de A2 de uitvoeringsfase nadert, zou wellicht direct gekoerst kunnen worden op realisering van de uiteindelijk beoogde Coffeecorner in de Beatrixhaven. Wanneer de planning van de A2 nader beschouwd wordt blijkt dat de, voor de Coffeecorner in de Beatrixhaven noodzakelijke ontsluiting naar en van de A2, minimaal nog enkele jaren op zich laat wachten. Voorts zal, wanneer de locatie en beschikbaarheid hiervan bekend zijn, ook voor deze Coffeecornerlocatie de noodzakelijke realisatieprocedures doorlopen dienen te worden. Het college van B&W wil dan ook vasthouden aan de realisering van de "tijdelijke" Coffeecornerlocatie aan de Francois de Veyestraat vooruitlopend op de realisering van een definitieve Coffeecornerlocatie in de Beatrixhaven.

Coffeecorner West (Brusselseweg)

In dit MER is een locatie gelegen aan de Brusselseweg beschreven en op effecten beoordeeld. Momenteel wordt er binnen en in de directe nabijheid van het zoekgebied een andere optie onderzocht op geschiktheid en beschikbaarheid, maar de in dit MER beschreven locatie is vooralsnog de locatie die in procedure wordt gebracht. Een geurcirkel van een nabijgelegen veehouderij belemmert vooralsnog de planologische uitwerking van deze locatie. Naar verwachting vervalt deze belemmering in 2011 wanneer de wetgeving ten aanzien van deze geurcirkels wordt gewijzigd.

De omstandigheid dat wellicht op korte termijn slechts twee van de drie locaties gerealiseerd kunnen worden, zal geen effect hebben op de omvang van de Coffeecorners die eerder worden gerealiseerd. Met de beschrijving van de effecten op basis van de verwachte bezoekersaantallen op basis van het Intraval/OWP-onderzoek en de aantallen op basis van de gevoeligheidsanalyse, zijn immers de bandbreedten van effecten onderzocht. Bij een situatie waarbij er slechts sprake is slechts twee Coffeecorners, zullen de effecten die optreden binnen de onderzochte bandbreedte liggen. Een aanvulling op dit MER is dan niet nodig. Zo'n aanvulling kan mogelijk wel aan de orde zijn in het kader van het ontwikkelen van een Coffeecorner in de Beatrixhaven of een andere locatie in de omgeving van de locatie Brusselseweg.

4.4.2

NAAST SPREIDEN OOK ONTMOEDIGEN

Het spreiden van de coffeeshops zal niet tot resultaat hebben dat het totale bezoekersvolume wordt teruggedrongen. Ook na uitvoering van deze spreiding zal Maastricht nog steeds 14 coffeeshops bezitten. Zeven coffeeshops in de binnenstad en zeven op de drie Coffeecorners Noord, West en Zuid. Samen zullen de coffeeshops naar verwachting nog altijd 2,1 miljoen coffeeshopbezoekers trekken.

Naast spreiden en handhaving is inzet dan ook om middels ontmoedigingsmaatregelen de aantrekkingskracht van Maastricht op coffeeshoptoeristen te verkleinen. In dit kader wordt geprobeerd de omvang van het coffeeshoptoerisme als zodanig (en daardoor ook de omvang van de hieraan gerelateerde overlast) terug te brengen naar de kleinschaligheid zoals die bestond bij de invoering van het huidige gedoogbeleid, namelijk een beperkte lokale/regionale klantenkring.

In dit verband zijn twee ontwikkelingen relevant, namelijk:

De pilot Ingezetenen criterium (pilot woonlandbeginsel):

In 2005 is in overleg met Minister Donner besloten in Maastricht een proef te doen met het zogenaamde "Ingezetenen criterium" (voorheen "woonlandbeginsel" genoemd), waarbij de verkoop van softdrugs aan niet-ingezetenen van Nederland wordt verboden. Op basis van dit in de gemeentelijke APV opgenomen beginsel mogen coffeeshophouders geen andere personen dan Nederlandse ingezetenen in hun coffeeshop toelaten of daarin laten verblijven.

Momenteel loopt een proefproces omtrent de juridische toelaatbaarheid van het Ingezetenen criterium, dat inmiddels in hoger beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in behandeling is. Door deze Raad zijn prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie. Op 16 december 2010 heeft het Europese Hof uitspraak gedaan. De uitspraak in hoger beroep van de Raad van State wordt verwacht in de eerste helft van 2011.

Bij een succesvolle invoer van het ingezetenen criterium kan dit de stroom aan coffeeshoptoeristen uit het buitenland beperken, in Maastricht maar in beginsel ook in andere steden.

"Limburg trekt z'n grens": veertien ontmoedigingsmaatregelen (gesloten systeem)

Vanuit de destijds verwachting dat de toepassing van de hierboven weergegeven pilot Ingezetenen criterium nog geruime tijd onduidelijk zal blijven, hebben de burgemeesters van de Limburgse coffeeshopgemeenten, daartoe uitgenodigd door Maastricht, in 2009 besloten een plan voor een alternatieve ontmoedigingsaanpak uit te werken.

Dit plan met de naam "Limburg trekt z'n grens", bevat een samenhangend stelsel van maatregelen die zowel de voordeur, de coffeeshop als de achterdeur betreffen (zoals bijvoorbeeld een pasjessysteem voor coffeeshops).

Een plan dat evenals de pilot Ingezetenen criterium gericht is op het terugdringen van het totale aantal coffeeshoptoeristen en de hieraan verbonden drugsoverlast.

De burgemeesters hebben op 30 maart 2010 besloten om vooralsnog prioriteit te geven aan de pilot “Ingezetenen criterium” en de uitspraak van de Raad van State hieromtrent af te wachten. Indien het ingezetenen criterium juridisch geen stand houdt, herleeft de discussie over de mogelijkheden om maatregelen uit het plan “Limburg trekt z’n grens” in de coffeeshopgemeenten in te voeren.

In het Regeer- en Gedoogakkoord van het Kabinet Rutte (30 september 2010) is ten aanzien van het coffeeshopbeleid de navolgende passage relevant:

“Overlast en criminaliteit die verband houden met prostitutie en de handel in verdovende middelen worden teruggedrongen.

- *Coffeeshops worden besloten clubs die alleen voor meerderjarige inwoners van Nederland toegankelijk zijn op vertoon van een clubpas.*
- *Er komt een afstand van tenminste 350 meter tussen scholen en coffeeshops”.*
- *De minister verscherpt het landelijk beleid en ziet erop toe dat gemeenten het afstandscriterium en de overige relevante delen van het landelijk beleid in hun vergunningen handhaven.*
- *Het kabinet komt met voorstellen zwaardere straffen te stellen op de (voorbereiding van) in- en uitvoer, teelt en (georganiseerde) handel”*

Gelet op deze passage lijkt het uitgangspunt “kleinschalige, op lokale behoefte geënte coffeeshops” door het Kabinet Rutte te zijn overgenomen. Volgens welke uitvoeringslijnen het Kabinet deze zaken zal uitwerken is vooralsnog onduidelijk.

Verwacht kan worden dat het ontmoedigingsbeleid (lokaal en/of landelijk) er toe zal leiden dat het aantal bezoekers zal dalen. Met de beschrijving van de effecten bij 2,1 miljoen en 3 miljoen bezoekers per jaar, is een bandbreedte van effecten verkend die ruim is ten opzichte van een situatie waarbij de resultaten van het ontmoedigingsbeleid wel zijn verdisconteerd. Worden de resultaten van dit ontmoedigingsbeleid wel meegenomen, dan zullen de effecten kleiner zijn dan in dit MER beschreven. Er is daarom geen aanleiding om het MER vanuit dit aspect op een later moment aan te vullen.

4.5

MEEST MILIEUVRIENDELIJKE ALTERNATIEF

In een besluit-MER is het wettelijk verplicht om een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) op te nemen. In het voorgestelde stedenbouwkundige ontwerp zijn de meeste milieuaspecten al geoptimaliseerd. De planontwikkeling is vanaf het begin integraal opgepakt. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar het optimaliseren van de geluidssituatie zodanig dat beslotenheid van de enclave en de gewenste rust van het binnengebied optimaal tot hun recht kunnen komen. Daarnaast wordt het ruimtelijk beeld en de kwaliteit van de locatie voor een belangrijk deel bepaald door zijn ligging in het centrum.

Voor het onderhavige voornemen ziet de Commissie niet direct aanknopingspunten voor een MMA in de vorm van een locatiealternatief⁵. Er wordt derhalve geen afzonderlijk meest milieuvriendelijk alternatief gepresenteerd. Wel is in hoofdstuk 6 (deel B) per aspect aangegeven of en hoe verdere mitigatie mogelijk is.

⁵ Commissie voor de milieueffectrapportage, Verspreiding coffeeshops Maastricht, Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport, 27 mei 2009 / rapportnummer 2243-39

Deel B

HOOFDSTUK 5

Gebieds- en effectenbeschrijving

5.1

INLEIDING

Dit hoofdstuk gaat in op de beoordelingsmethodiek van de milieueffecten. Vervolgens wordt per aspect een overzicht gegeven van de effecten.

5.1.1

BEOORDELINGSCRITERIA

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit zijn beschreven aan de hand van beoordelingscriteria die zijn gebaseerd op de Richtlijnen voor dit MER. De beoordelingscriteria zijn afgeleid van de gebiedskwaliteiten en zijn weergegeven in tabel Tabel 5.8

Tabel 5.8

Beoordelingskader

Aspect	Criterium	Beoordeling	Maatlat
Veiligheid en sociale samenhang	Invloed op de openbare orde en –veiligheid	Overzichtelijkheid	Kwalitatief
		Vlucht-mogelijkheden, toegankelijkheid	Kwalitatief
		Geen schuilmogelijkheden kwaadwilligen	Kwalitatief
		Deugdelijkheid materiaal	Kwalitatief
		Aantrekkelijkheid en onderhoud	Kwalitatief
	Invloed op het veiligheidsgevoel	Gevoel van veiligheid	Kwalitatief
Verkeer en vervoer	Invloed op de verkeersafwikkeling	Effecten van de toe- en afnamen van verkeer: verkeersintensiteiten, I/C waarden (kwantitatief), robuustheid van het wegennet (kwalitatief) en de reikwijdte van de effecten.	Kwantitatief en kwalitatief
	Invloed op de verkeersontsluiting	Effecten van de ligging ten opzichte van de verkeershoofdstructuur, routing van autoverkeer en langzaam verkeer. Hierbij dient duidelijk te worden of toename van verkeer plaatsvinden op daarvoor geschikte wegen, zoals aangegeven in verkeersbeleidsnota's en een wegcategoriseringsplan.	Kwantitatief en kwalitatief

Aspect	Criterium	Beoordeling	Maatlat
	Invloed op het parkeren	De balans (op kwantitatieve wijze) tussen parkeercapaciteit en parkeerbehoefte.	Kwantitatief en kwalitatief
Woon- en leefmilieu	Invloed op de geluidsbelasting	Effecten op gevoelige bestemmingen door een toename van de geluidbelasting ten gevolge van verkeer en ten gevolge van activiteiten ter plekke	Kwantitatief en kwalitatief
	Invloed op de luchtkwaliteit	Effecten op de luchtkwaliteit door een verandering van de verkeersbewegingen op de toe- en afvoerwegen	Kwantitatief en kwalitatief
	Hinder tijdens de aanleg	Tijdelijke nadelige effecten op het milieu in de vorm van geluid vanwege bouwverkeer en bouwwerkzaamheden tijdens het aanleggen van de nieuwe Coffeecorners	Kwantitatief en kwalitatief
Natuur	Invloed op gebieden	Invloed op natuurgebieden (direct of indirect)	Kwantitatief en kwalitatief
	Invloed op soorten	Verstoring van het leefgebied van beschermde dier- en planten soorten, achteruitgang van de biodiversiteit	Kwantitatief en kwalitatief
Bodem en water	Invloed op de bodemkwaliteit	Effecten op de bodemkwaliteit in het plangebied	Kwalitatief
	Invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	Effecten op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit in en rondom het plangebied	Kwalitatief
	Invloed op de grondwaterstand	Invloeden door kwelwater of verminderde infiltratie van hemelwater door nieuwe bebouwing of bestrating	Kwalitatief
	Invloed op het oppervlaktewatersysteem	Invloed op de afwatering in het plangebied of compensatie van de waterberging	Kwalitatief
Cultuurhistorie en archeologie	Invloed op cultuurhistorische elementen, structuren en patronen en waardevolle gebieden.	Doorsnijding of aantasting van bepalende elementen in relatie tot bijzonderheid van de cultuurhistorisch waardevolle elementen, structuren en patronen.	Kwalitatief
	Invloed op de archeologische waarden	Verwijdering of aantasting van archeologische elementen in het plangebied	Kwalitatief
Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving	Invloed op: openheid zichtrelaties, bepalende structuren en beleving en beeldkwaliteit van het plangebied	Doorsnijding of aantasting van bepalende ruimtemassa, verhoudingen en de mate van zichtbaarheid van bepalende structuren, afhankelijk van de lengte en grootte van de beïnvloeding.	Kwalitatief

5.1.2

EFFECTPARAGRAFEN

OVERZICHTELIJKE
PRESENTATIE IN ECP'S**Opbouw en onderwerpen**

De effecten van de voorgenomen activiteit zijn *per beoordelingscriterium* (zie Tabel 5.8) beschreven in een *effect paragraaf*. De effectparagrafen zijn ingedeeld in subparagrafen voor een goed leesbare en navolgbare effectbeschrijving, als hulpmiddel bij de besluitvorming voor belanghebbenden en bevoegd gezag. Een overzichtelijke presentatie qua opbouw, eventueel ondersteund door kaartbeelden en tabellen, staat hierbij centraal. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de opbouw en inhoud van een effectparagraaf.

Tabel 5.9

Opbouw en inhoud van een
Effectcriterium paragraaf

Opbouw (kopjes van de ECP)	Onderwerpen
1. Inleiding	In de inleiding wordt kort uiteengezet wat precies wordt onderzocht.
2: Huidige situatie en autonome ontwikkeling	Beschrijving van de bestaande toestand van het milieu voor het aspect dat onderwerp is in de betreffende paragraaf. Tevens wordt een doorkijk gegeven naar de toekomstige toestand van het milieu wanneer vaststaande besluiten zijn uitgevoerd.
3: Beoordelingskader	Hierin wordt uitgelegd aan welke criteria precies getoetst wordt en op welke wijze dat gebeurt.
4: Effectbeoordeling	Beschrijving van (het zwaartepunt van) de effecten van het voorkeursalternatief. Eventueel aan de hand van één of meer overzichtstabellen met kwantitatieve of kwalitatieve scores.

Inhoudelijke uitwerking van de effectparagrafen

Per effectparagraaf zijn de wettelijke inhoudsvereisten ten aanzien van de effectbeschrijving onder een aantal "kopjes" (zie bovenstaande tabel) uitwerkt. De effectbeschrijving is *conform de richtlijnen* voor dit MER door specialisten⁶ uitgevoerd. In overeenstemming met de Wet milieubeheer is de referentiesituatie beschreven, voor zover de het alternatief hierop effect heeft.

METHODIEK GERICHT OP
GEVEN VAN OORDEEL OP
ALTERNATIEFNIVEAU

De toegepaste MER-methodiek is gericht op het geven van een oordeel op **alternatiefniveau**. Dit houdt in dat inzichtelijk wordt gemaakt hoe het *totale* spreidingsalternatief scoort ten opzichte van het referentiealternatief. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om een effectvergelijking op coffeeshopniveau weer te geven. Door de effectvergelijking op alternatiefniveau te presenteren wordt aangesloten bij de het doel van het voornemen: het beperken van drugsgerelateerde overlast in de directe omgeving van de coffeeshops te voorkomen c.q. tot een acceptabel niveau te beperken.

⁶ Specialisten: bodemkundige, ecooloog, landschapskundige, archeoloog, planoloog, externe veiligheids- geluid-, lucht- en trillingsdeskundige.

Afbeelding 5.15

Methodiek gericht op geven oordeel op alternatiefniveau (schematisch)



**SAMENVATTING EFFECTEN
PER COFFEECORNER IN 3
BIJLAGEN**

In bijlagen 1, 2 en 3 zijn per Coffeecorner het voornemen en de verwachte effecten samengevat.

**EFFECTSCORES:
KWANTITATIEF OF
KWALITATIEF**

De milieueffecten zijn, afhankelijk van het beoordelingscriterium, kwantitatief (indien mogelijk) of kwalitatief in beeld gebracht. De kwalitatieve scores, zijn bepaald op expert judgement op basis van de volgende schaal:

Tabel 5.10

oepassing van
zevenpuntsschaal bij
kwalitatieve beoordeling van
de effecten

Score	Omschrijving
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

De referentiesituatie is neutraal gesteld (score nul). Indien het alternatief ten opzichte van de referentiesituatie positief of zeer positief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met respectievelijk +, ++ en +++. Indien het alternatief tot negatieve effecten leidt, dan zijn deze effecten aangeduid met -, -- en ---, afhankelijk van de ernst en omvang van het betreffende effect.

5.2

VEILIGHEID EN SOCIALE SAMENHANG***Inleiding***

Onder sociale veiligheid wordt verstaan “het beschermd zijn” (objectieve veiligheid) of “het zich beschermd voelen” (subjectieve veiligheid) tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte’. Sociale veiligheid is een belangrijk kwaliteitsaspect van de openbare ruimte en is nauw verweven met eisen en aspecten als zichtbaarheid, toegankelijkheid, herkenbaarheid en oriëntatie, ontbreken van visuele obstakels, verlichting, omgeving (ruimtelijke kwaliteit) en onderhoud van gebouwen en voorzieningen.

In het kader van onderhavig MER hebben we vooral rekening gehouden met inzichtelijk maken en beperken van mogelijke overlast, zoals deze ervaren wordt (= subjectief).

In dit hoofdstuk hanteren wij de term kwaadwilligen die in direct verband staan met de coffeeshops of -corners (het gaat dan om mensen met foute intenties en meer i.c. om drugsrunners of dealers).

Om de effecten voor de sociale veiligheid op de omgeving te bepalen, is gebruik gemaakt van beschikbare informatie van de huidige situatie, autonome ontwikkelingen en van de gegevens over het voornemen.

In dit kader is tevens op 22 september 2009 een zogenaamde schouw van de drie beoogde locaties uitgevoerd. Het doel hiervan was tweeledig: de bestaande situatie in ogenschouw nemen bij zowel de huidige coffeeshops als de beoogde Coffeecorners, en samen met betrokken buurtbewoners en deskundigen ervaren hoe de (on)veiligheidsgevoelens op dit moment beleefd worden. Dit laatste heeft tevens het beoogd effect dat criteria die door de onderzoekers gehanteerd worden, daadwerkelijk gedragen worden door de betrokkenen. Ze kunnen immers de onderzoekers zelf rondleiden door het gebied, en al hun zorgen uiten.

Vanuit de visie dat de nieuwe Coffeecornerlocaties “sociaal veilig moeten worden ontworpen” is de verkregen informatie en wensen vanuit de schouwen ook uitgangspunt geweest bij het opstellen van het programma van eisen en de inrichtingsschetsen voor de locaties (zie hoofdstuk 2).

Voor het onderzoeken van de sociale veiligheid zijn de volgende gegevens gehanteerd, dan wel ingewonnen:

1. Nulmeting overlast en bezoek coffeeshops Maastricht, Intraval Groningen-Rotterdam/OWP Research Maastricht, oktober 2008.
2. Verkeerskundig onderzoek voor wat betreft voertuigbewegingen in relatie tot bezoekersaantallen.
3. Staat Meldpunt Drugsoverlast, via de Politie Maastricht. Incidentgegevens politie Maastricht eerste twee kwartalen 2009.
4. Overleg met vertegenwoordigers van klankbordgroepen om criteria vast te stellen.
5. Buurtschouw in centrum om bestaande (overlast)situatie te beoordelen plus bezoek aan drie zoeklocaties om nulmeting huidige situatie ter plaatse te doen.
6. Voorlopige inrichtingsschetsen nieuwe locaties van de gemeente.

Huidige situatie en referentiesituatie

Centrum

Voor de door OWP uitgevoerde nulmeting is Maastricht kwalitatief vergeleken met twee andere gemeenten met drugsproblemen: Terneuzen en Venlo.

Uit de nulmeting komt in algemene zin het beeld naar voren dat:

- In de reeks 'vermogensdelicten, drugsproblemen, buurtverloedering, buurtdreiging' drugsproblemen in Maastricht op 2 staat.
- In het rijtje 'overlast coffeeshops, vervuiling openbare ruimte, overlast dealpanden, annexatie openbare ruimte verslaafden, straatprostitutie' als indicatoren van overlast, de ondervonden overlast groter is dan in Venlo en Terneuzen.
- 89% van de 195 geënquêteerde bewoners aangeeft dat in de buurt van de woonlocatie drugs worden verkocht.
- De top drie van vormen van drugsoverlast in Maastricht bestaat uit:
 - 1) Parkeer- en verkeersproblematiek bij coffeeshops.
 - 2) Gebruik van drugs op straat.
 - 3) Handel in hard- en softdrugs op straat.

Specifiek op het gebied van sociale veiligheid blijkt uit dit onderzoek dat

- Bewoners die dichtbij coffeeshops wonen (en/of werken) zich onveiliger voelen en vaker aangeven dat er sprake is van overlast. Bovendien zeggen zij vaker daar zelf hinder van te ondervinden.
- De (ervaren) overlast neemt sterk af naarmate de afstand tot de coffeshop groter is. Vooral parkeer- en verkeersoverlast zijn significant lager bij bewoners die niet in de directe omgeving van coffeeshops wonen. Daarnaast is de overlast van de coffeeshops en de vervuiling van de openbare orde significant hoger in de directe omgeving van de coffeeshops.

Wat opvalt bij de uitgevoerde schouw is dat in de omgeving van de bestaande coffeeshops een onrustig beeld ontstaat, vooral veroorzaakt door enerzijds auto-zoekverkeer naar parkeerplaatsen en anderzijds de aanwezigheid van drugsrunners. In dit geval de aanwezigheid van jongeren op scooters, die bij komst van de politie zich snel mengen onder de andere mensen die in de binnenstad aanwezig waren.

De politie van Maastricht houdt een incidentenregistratie bij. Incidenten worden hierbij naar aard ingedeeld, zoals: diefstal, zakkenrollerij, straatroof, drugs/drankoverlast gerelateerd etc. Uit de incidentgegevens van de eerste twee kwartalen van 2009 blijkt dat bij een deel van de geregistreerde gegevens sprake is van "drugs gerelateerd" of heeft de politie het vermoeden dat een relatie bestaat met drugsgebruik of -handel. Exacte percentages zijn niet bekend.

In kader van onderstaand onderzoek is nagegaan in hoeverre "op maat toegesneden cijfers" van de politie te krijgen zijn, waaruit de objectieve criteria t.a.v. overlast, criminaliteit etc. in relatie tot de huidige coffeeshops te destilleren zijn. Die cijfers zijn er niet omdat thans geen eenduidige relatie te leggen is tussen de cijfers zoals ze genoteerd worden, en de inschatting van de politie of iets wel of niet drugsgerelateerd is. Een melding wordt namelijk alleen onder 'drugsgelateerd' genoteerd, als degene die de melding doet, er dat predicaat aan meegeeft.

De politie heeft daarnaast wel de indruk dat een aantal ernstige geweldplegingen of verkeersongevallen te maken hebben met drugs en drugsrunners. Alleen wordt dit dan gemeld onder 'ernstige geweldpleging' of 'verkeersongeval'.

Uit informatie van de gemeente Maastricht blijkt dat op het functioneren van het drugsmeldpunt in het recente verleden kritiek geuit is door én de binnenstadbewoners én de Vereniging Officiële Coffeeshops Maastricht (VOCM). Binnenstadbewoners gaven aan dat de telefoon wordt opgenomen met "met de politie"/anoniem bellen niet gegarandeerd. VOCM gaf aan dat een melding al gauw wordt gerelateerd aan coffeeshopbezoeker/softdrugs, terwijl dit visueel niet geconcludeerd kan worden.

In de referentiesituatie voor 2022 is de inschatting dat de bovengenoemde vormen van drugsoverlast ten gevolge van toenemende activiteiten voor de binnenstad (meer bezoeken aan de binnenstad, uitbreiding winkels en herstructureringsopgave e.a.) verder verslechtert.

Köbbesweg



De locatie aan de Köbbesweg ligt perifeer, op een in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein aan de rand van de stad Maastricht. Op de locatie staan thans geen gebouwen of opstallen. De locatie Köbbesweg ligt in de open velden, met in de directe omgeving een bosje. In de bestaande situatie is de toegankelijkheid tot de locatie groot en is sprake van een overzichtelijk en onderhouden terrein.

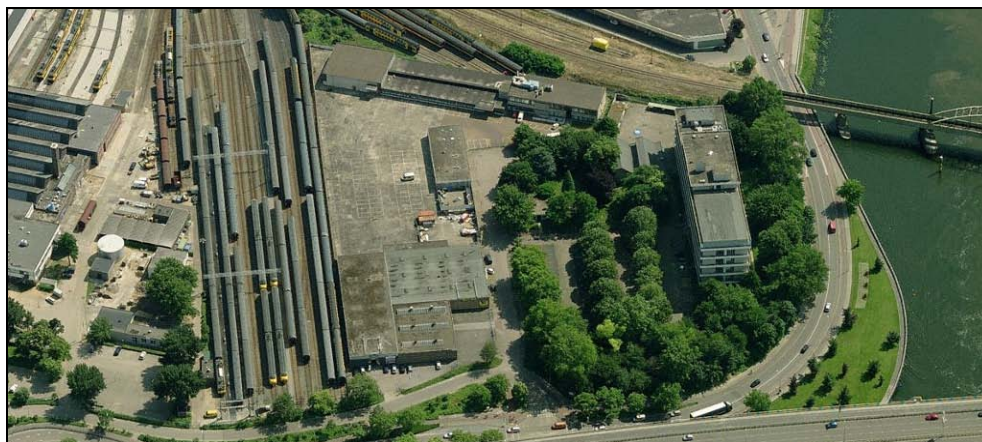
Binnen 250 meter hemelsbreed liggen geen woonwijken of specifieke voorzieningen zoals scholen, buurtcentra, verzorgingstehuizen, hotels, enzovoorts. Dit betekent dat in de directe omgeving van de locatie geen kwetsbare groepen, zoals kinderen of gehandicapten of (grote) groepen mensen aanwezig zijn.

Op geruime afstand ligt een (woon)voorziening voor mensen met een verstandelijke beperking (Maasveld). Een deel van deze verstandelijk en/of lichamelijk gehandicapten zijn zelfstandig en komen op eigen vervoer (bijv. fiets) naar deze maatschappelijke voorziening. Daarnaast zijn in de omgeving diverse fietspaden waarvan schoolgaande jeugd gebruik maakt.

Schuilmogelijkheden voor kwaadwilligen zijn gelegen in het nabijgelegen bosje en het transportbedrijf aanpalend. Materiaalgebruik is in de bestaande situatie nog niet aan de orde; op de locatie staan geen gebouwen of opstallen.

Er is niet echt sprake van een eenduidige buurt rondom de Köbbesweg (= bedrijventerein en buitengebied).

François de Veijestraat



De locatie zelf betreft een al aangelegde parkeerplaats en de gebouwen zijn in gebruik zijn door verschillende instanties (reclassering, Opera-zuid, boekenopslag, kringloopwinkel, direnambulance). De omgeving maakt een verwaarloosde indruk en is slecht onderhouden, zo is er veel opgeschoten groen, zwerfvuil, onduidelijke passages, dode hoeken enzovoorts. De locatie zelf is, ten opzichte van de omgeving, niet onmiddellijk te vinden, en het overzicht ontbreekt. In de directe omgeving zijn volop schuilmogelijkheden voor kwaadwilligen.

Direct grenzend aan het terrein zijn diverse parkeervoorzieningen van een thans niet meer in gebruik zijnde pand. Op dit moment is het gebouw in gebruik door sociaal maatschappelijk werkers en antikraak.

Binnen 250 meter hemelsbreed liggen geen woonwijken of specifieke voorzieningen zoals scholen, buurtcentra, verzorgingstehuizen, hotels, enzovoorts. Zoals al eerder aangegeven, liggen er wel binnen een straal van 250 meter hemelsbreed enkele winkelveorzieningen met een perifeer winkelkarakter (Beter Bed, Mediamarkt, Jumbo, etc.). In de directe omgeving van de locatie zijn geen kwetsbare groepen, zoals kinderen of gehandicapten aanwezig.

Directe buurtbetrokkenheid is hier minder, wel is er betrokkenheid van andere gebruikers (winkels aan begin van terrein en buurtbewoners uit de verderop gelegen wijk Limmel).

Brusselseweg

Het zoekgebied Brusselseweg is gelegen aan de noordelijke rand van de gemeente Maastricht, ten westen van de Maas. De locatie betreft een landbouwgebied aan de zuidzijde van de spoorlijn Maastricht Lanaken. Op basis van beschikbaarheid is een locatie nader beschouwd.

De beoogde locatie aan de Brusselseweg ligt perifeer, aan de rand van de stad Maastricht. Binnen 250 meter hemelsbreed liggen geen woonwijken of specifieke voorzieningen zoals scholen, buurtcentra, verzorgingstehuizen, hotels, enzovoorts. Dit betekent dat in de directe omgeving van de locatie geen kwetsbare groepen, zoals kinderen of gehandicapten of (grote) groepen mensen aanwezig zijn. Wel liggen hierbinnen twee woonhuizen met een agrarische functie (boerderij), deze zijn ontsloten aan de Brusselseweg.

De Brusselseweg zelf is een drukke invalsweg naar Maastricht, die regelmatig tot voor de ingang van de beoogde locatie vast staat. De andere kant op is het viaduct van het spoor, waarbij de zichtlijnen richting Smeermaas slecht zijn. Ter hoogte van de bewoning aan de andere kant van de spoortunnel gaan tal van zandpaden de velden in, wat ingeval van aanwezigheid van kwaadwilligen kan leiden tot groot aantal vluchtroutes.

De locatie zelf ligt goed in het zicht (mits de struiken langs de weg gesnoeid worden). Ook de staat van onderhoud (zwerfvuil) in de directe omgeving behoeft aandacht.

Beoordelingskader

In de startnotitie is aangegeven welke criteria in de MER beoordeeld worden bij het aspect veiligheid en sociale samenhang. In aansluiting op het advies van de Commissie MER is in overleg met bewoners en personen van nabij de Coffeecorners gelegen bedrijven bepaald of hiermee alle voor deze groepen relevante criteria zijn opgenomen. Uiteindelijk (na accordering van gemeente Maastricht en de drie betrokken klankbordgroepen) is de volgende set criteria gehanteerd:

Criterium beoordelingskader	Deelcriterium	Wijze van beoordelen	Indicatoren
Invloed op de openbare orde en – veiligheid	Overzichtelijkheid	Kwalitatief	Schouw: zichtlijnen, verlichting, verscholen plekken, bewegwijzering
	Vlucht-mogelijkheden, toegankelijkheid	Kwalitatief	Ligging gebiedsontsluitingswegen, andere wegen en paden, hekken, slagbomen
	Geen schuilmogelijkheden kwaadwilligen	Kwalitatief	Schuilmogelijkheden
	Deugdelijkheid materiaal	Kwalitatief	Materiaalgebruik
	Aantrekkelijkheid en onderhoud	Kwalitatief	Onderhoudsplan, staat van onderhoud
Invloed op het veiligheidsgevoel	Gevoel van veiligheid	Kwalitatief	Buurtbetrokkenheid; Gesprekken bewoners van dichtst bij locatie gelegen woonwijken, sociale cohesie, bekendheid met voorzieningen, mate van eigenheid en eigendom van de buurt.

In het navolgende wordt toelichting gegeven op de beoordelingscriteria.

Overzichtelijkheid

Hoe gemakkelijk kan een bezoeker van de locatie zich oriënteren? Heb je overzicht, of zijn er juist donkere hoeken? Is er veel struikgewas, ben je zichtbaar vanaf de weg? Hoe snel weet je waar je moet zijn? Is de bewegwijzering goed geregeld, de verlichting?

Vluchtmogelijkheden, toegankelijkheid

Een paradoxaal criterium, omdat enerzijds voldoende vluchtmogelijkheden het gevoel van sociale veiligheid vergroten, maar tegelijkertijd verkleinen omdat ook onverlaten makkelijk weg kunnen. Hetzelfde geldt voor de toegankelijkheid van de locaties zelf: hoge hekken sluiten kwaadwillenden buiten, maar sluiten bezoekers ook in. Vluchtwegen dienen met het oog op drugsrunners bovendien in een ruim zoekgebied meegenomen te worden.

Geen schuilmogelijkheden kwaadwilligen

Donkere hoeken, ongebruikte garageboxen, leegstaande containers waar kwaadwillenden zich kunnen verschuilen, dragen bij aan gevoelens van onveiligheid en zijn mogelijk een bron voor echte problemen. Zeker in relatie tot drugsgebruik is de wens om 'stille plekjes' voor (hard)drugsgebruik te vinden altijd aanwezig.

Deugdelijkheid materiaal

Materiaalgebruik is idealiter graffiti- en vandalisme bestendig. Dit zal tot aanbevelingen dienaangaande bij het ontwerp leiden, en is in de 0-meting meegenomen voor de omgeving van de zoeklocaties.

Aantrekkelijkheid en onderhoud

Is de gevoelswaarde van de locatie en de directe omgeving plezierig? Is de omgeving levendig of uitgestorven, zijn panden en openbare ruimte schoon, heel en goed onderhouden? Is er zwerfvuil, vindt men naalden, zilverpapier e.d. op straat, in de bosjes of de portieken? Is er veel graffiti aanwezig? Is de buurt verloederd, staan veel panden leeg? Noopt de openbare ruimte tot zitten (bankjes, zitgelegenheid), en hoe snel 'ontaard' zitten in rondhangen?

Gevoel van veiligheid

Is er sprake van sociale controle, sociaal contact? Welke vorm neemt die sociale controle aan; spreken burens elkaar of hun kinderen aan op zaken? Zijn er camera's⁷? Deze elementen hangen samen met aspecten als sociale cohesie en buurtbetrokkenheid: het gevoel dat er op je gelet wordt als er iets gebeurt, of als je iets uithaalt.

- Voorzieningen: als de buurt 'van jou' is, als je snel en gemakkelijk vindt wat je nodig hebt, als het ontwerp niet anoniem is, maar persoonlijk, voel je je minder kwetsbaar en onzeker.
- Psychologisch eigendom: als de buurt 'van jou' is, voel je je veiliger. De eigen buurt voelt altijd veiliger dan vreemde buurten, en buurtbewoners reageren vaak negatief als hun wijk het predicaat onveilig opgeplakt krijgt.

Effectbeoordeling

De volgende tabellen geven *per criterium* weer hoe het spreidingsalternatief scoort ten opzichte van het referentiealternatief. In deze afweging per criterium worden de positieve en de negatieve effecten die de verschillende locaties met zich meebrengen afgewogen tegen elkaar. Ten slotte worden de afwegingen per criterium afgewogen tegen elkaar in de totaalafweging op *aspectniveau*.

Effecten per criterium

Criterium	deelcriterium	referentie-alternatief	Spreidings-alternatief VKA
Invloed op de openbare orde en -veiligheid	Overzichtelijkheid	0	++
	Vluchtmogelijkheden, toegankelijkheid	0	+
	Geen schuilmogelijkheden kwaadwilligen	0	+
	Deugdelijkheid materiaal		++
	Aantrekkelijkheid en onderhoud	0	++
	Totaal	0	++

Toelichting op effecten

In het algemeen is de overzichtelijkheid in de omgeving van de verschillende locaties in het centrum van Maastricht slecht en zijn er daarnaast volop vluchtmogelijkheden voor kwaadwilligen. Bijvoorbeeld door zich tussen de bezoekers van de binnenstad te begeven. Het betreft 5 coffeeshops in bestaande huizen en 2 zijn gelegen aan de Wilhelminakade. In het algemeen passen de huizen zelf in het betreffende straatbeeld wat betreft deugdelijkheid en mate van onderhoud.

⁷ De literatuur is het niet eens over effecten van camera's op sociale veiligheidsgevoelens: veel camera's kunnen het gevoel van veiligheid vergroten, maar tegelijkertijd de indruk wekken dat hier wel heel wat aan de hand moet zijn.

Tabel 5.11

Effecttabel invloed op de openbare orde en -veiligheid

De beoogde inrichting van de locatie Köbbesweg leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft gebouw, voorzieningen, parkeerplaatsen en verkeersontsluiting.

De locatie ligt in het open veld, met een vast wegenpatroon. Er zijn weinig sluiptwegen in de omgeving, waardoor vluchtmogelijkheden lastig zijn en eventuele drugsrunners ‘veroordeeld’ zijn tot de hoofdwegen. Deze zullen daarom behoorlijk in het oog lopen. De toegankelijkheid van de locatie zelf wordt voorzien met hekken en een slagboom. Er is 24 uren bewaking, 7 dagen per week voorzien. Enerzijds zal dit de contactmogelijkheden tussen Coffeecornerclinten en drugsrunners beperken, anderzijds dragen slagbomen en hekken echter niet bij aan de belevingswaarde van het gebied. Het geplande gebruik van deugdelijk en aantrekkelijk materiaal draagt bij aan een veilige locatie.

De beoogde inrichting van de locatie Francois de Veijestraat leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft gebouw, voorzieningen en parkeerplaatsen op het terrein zelf. Het opknappen van de buitenzijde van het beoogde gebouw en de gebouwen in de omgeving is in planvorming niet voorzien. Hierbij wordt opgemerkt dat dit een tijdelijke locatie betreft in afwachting van mogelijkheden in de Beatrixhaven.

De overzichtelijkheid van de directe omgeving van de Coffeecorner vereist echter specifieke aandacht, want daarin zijn ruime mogelijkheden voor schuilmogelijkheden van kwaadwilligen. Op de locatie zelf is de afstand tussen oprit en ingang van de Coffeecorner groot ook in relatie tot het aantal parkeerplaatsen dat hier aanwezig zijn. Dit nodigt uit tot “wildparkeren” als daarvoor geen maatregelen worden genomen. Specifiek aandachtspunt is de omgeving onder de Noorderbrug en het daar gelegen fietspad langs de sphinxmuur. De bewoners van de wijk vinden dit sociaal onveilig (donker en niet goed onderhouden) en een plaats waar schoolgaande jeugd met coffeeshopgebruikers of drugsrunners in aanraking kan komen. Ook speelt de vrees voor looproutes vanaf het station door de wijk.

De beoogde inrichting van de locatie Brusselseweg leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft het gebouw, voorzieningen en parkeerplaatsen. Aandachtspunt is het zorgen voor een veilige verkeersontsluiting naar de Brusselse weg (zie ook verkeer en vervoer).

Een te ontwikkelen gebouw met de achterkant naar het bos, en bewust “geen” verlichting aan de achterkant met het oog op de das, creëert tegelijk wel donkere plekken waar zich kwaadwilligen kunnen ophouden.

Het geplande gebruik van deugdelijk en aantrekkelijk materiaal draagt bij aan een veilige locatie. De locatie zelf kent weinig vluchtmogelijkheden. De toegankelijkheid kent, met slagboom en omheining, dezelfde voor- en nadelen als de andere Coffeecornerlocaties. Het geplande gebruik van deugdelijk en aantrekkelijk materiaal draagt bij aan een veilige locatie.

Effecten per criterium

Criterium	deelcriterium	referentie-alternatief	Spreidings-alternatief VKA
Invloed op het veiligheidsgevoel	Gevoel van veiligheid	0	0

Tabel 5.12

Effecttabel invloed op het veiligheidsgevoel

Toelichting op effecten**Centrum**

De afname van het aantal coffeeshops zal het gevoel van veiligheid in het centrum verhogen. Dit heeft te maken met minder in contact komen van bezoekers of bewoners van de binnenstad en de bezoekers van de huidige coffeeshops, eventueel aanwezige drugrunners en de afname van incidenten. De situatie in het centrum verbetert daardoor.

Nieuwe locaties

Voor alle drie de nieuwe locaties blijkt (op basis van de resultaten van de uitgevoerde schouw) dat niet zo zeer de bezoekers van de Coffecorners als problematisch worden benoemd, maar vooral de angst voor drugsrunners en het extra verkeer naar de coffeeshops.

Köbbesweg

Te verwachten is dat grote aantallen andersoortige bezoekers op de Köbbesweg locatie het karakter en de belevingswaarde van het gebied zullen beïnvloeden. Er zijn groepen te definiëren die zich aangetrokken kunnen voelen tot de nieuwe bezoekers (door de klankbordgroep als 'kwetsbare groepen' gedefinieerd: de verstandelijk gehandicapten, schoolgaande jeugd, mogelijk bewoners van de nabijgelegen woonwagenvakjes).

De toename van verkeer speelt een rol in het veiligheidsgevoel. Enerzijds zal het toenemende verkeer leiden tot een verhoging van het veiligheidsgevoel: in plaats van 's nachts uitgestorven, is er nu veel langer "leven en beweging". Anderzijds zal dat bij bestaande bewoners mogelijk tot een toenemend gevoel van onveiligheid leiden vanwege een grotere kans op ongevallen.

François de Veijestraat

De belangrijkste zorgen die uitgesproken worden door de klankbordgroep, betreffen de verkeersveiligheid voor fietsers bij de toegangsweg, niet de belevingswaarde van het bedrijventerrein zelf.

Brusselseweg

Leden van de klankbordgroep onderstrepen vooral het belang van de beleving- en recreatieve waarde van het gebied. Vooral het toenemende verkeer, mogelijke opstoppen en verkeersonveilige situaties, en een gepercipieerd probleem van met de politie "kat-en-muis" spelende drugsrunners leiden tot onrust bij de klankbordgroep.

Tabel 5.13

Totaaleffecttabel aspect
veiligheid

Effecten per aspect

Criteria	referentie-alternatief	Spreadingsalternatief VKA
Totaal invloed op openbare orde en veiligheid	0	++
Totaal invloed op het veiligheidsgevoel	0	0
Totaal aspect veiligheid	0	+

Toelichting op totaaleffecten

De afname van het aantal coffeeshops zal de sociale veiligheid in het centrum verhogen. Dit heeft te maken met minder bezoekers die de locaties bezoeken, een afname van het totale aantal coffeeshops en de hiermee gepaard gaande overlast. De situatie in het centrum verbetert daardoor.

De beoogde inrichting van de nieuwe locaties leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft gebouw, voorzieningen, parkeerplaatsen en verkeersontsluiting.

Per locatie zijn specifieke aandachtspunten. Voor Köbbesweg gaat het dan om aandacht voor de kwetsbare groepen (naar school fietsen de jeugd, verstandelijk gehandicapten in de buurt). Bij Francois de Veijestraat over de omgeving van de coffeeshop. Bij Brusselseweg over de verkeersontsluiting op de Brusselse weg en mogelijke vluchtwegen in de omgeving.

5.3

VERKEER EN VERVOER

Inleiding

De bezoekersaantallen van de coffeeshops en de vervoerswijze zijn in belangrijke mate bepalend voor de verkeerseffecten die verplaatsing van de coffeeshops naar de Coffeecornerlocaties met zich meebrengt. In deze paragraaf worden de effecten van het spreidingsalternatief ten aanzien van de Verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid, langzaam verkeer, parkeren en verkeerveiligheid in beeld gebracht.

Huidige situatie en referentiesituatie

Hieronder wordt een beeld gegeven van huidige situatie en de referentiesituatie ten aanzien van het aspect verkeer en vervoer.

In de referentie situatie voor het jaar 2022 zijn alle autonome ontwikkelingen tot het jaar 2022 in het model meegenomen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn in bijlage 4 (ruimtelijke ontwikkelingen) beschreven en hebben als input gediend voor het verkeersonderzoek (bijlage 6) en de onderzoeken op het gebied van geluid en lucht (bijlagen 7 en 8). Voor een deel zit hier de autonome groei van het autoverkeer in met een jaarlijkse groei van 1,5 %, maar onder andere ook de infra-ontwikkelingen is verwoord. Naast de ondertunneling van de A2 door Maastricht en de volledige verknoping van de A2 met de A79 kan hierbij de verbinding worden genoemd door het bedrijventerrein Beatrixhaven. Hierdoor ontstaan veranderingen in zowel de verkeerscirculatie als in de verkeersintensiteiten.

Centrum, locatiebeschrijving te verplaatsen coffeeshops

Tabel 5.14

Overzicht van de te verplaatsen coffeeshops

Coffeeshop	Huidige locatie	Toekomstige locatie
Black Widow	Boscherweg 165	Brusselseweg
Cool Running	Brusselsestraat 35	F. de Veijestraat
Missouri	Hoogbrugstraat 31	Köbbesweg
Fantasia	St. Annalaan 3a	Brusselseweg
Mississippi	Wilhelminakade	Köbbesweg
Smokey	Wilhelminakade	Köbbesweg
Slow Motion	Bourgognestraat 10a	F. de Veijestraat



Black Widow ligt langs een parallelstructuur van de Boscherweg buiten de Ring van Maastricht. De Boscherweg is een 50 km/uur weg met aanliggende fietsstroken. Er is geen sprake van parkeerregulering op de locatie zelf en de omliggende straten. De parkeerdruk ter plaatse is hoog.

Cool Running ligt in een aanloopstraat naar het centrum. Er is sprake van éénrichtingsverkeer en betaald parkeren.



Coffeeshop

Missouri ligt in een aanloopstraat richting het centrum. Een kleine 100 meter verderop begint het autovrije gebied waar sprake is kleinschalige detailhandel en horeca. In de Hoogbrugstraat en de omliggende straten is sprake van betaald parkeren.

Coffeeshop Fantasia ligt tussen kleinschalige detailhandel aan een parallelstructuur van de St. Annalaan, een hoofdinvalsweg naar de Ring van Maastricht. Er is sprake van betaald parkeren in de St. Annalaan en de omliggende straten.



De coffeeshops Mississippi en Smokey liggen beiden aan de Wilhelminakade. Dit gedeelte van de Wilhelminakade valt onder een voetgangerszone, waardoor parkeren voor de entree niet mogelijk is. Er is geen sprake van betaald parkeren. De Wilhelminakade ligt langs de Maasboulevard, één van de hoofdradialen naar het centrum.



De coffeeshop Slow Motion ligt in een vrij rustige buurt in een straat waar sprake is van éénrichtingsverkeer. In de Bourgognestraat en de omliggende straten is sprake van betaald parkeren. De parkeerdruk in de straat is hoog, dat wil zeggen dat bijna alle parkeervakken in de Bourgognestraat en de omliggende straten gedurende de dag bezet zijn.

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling leidt in de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen niet tot directe problemen voor het centrum van Maastricht. Wel is er in de directe omgeving van de coffeeshops parkeerverlast en daardoor ook veel zoekverkeer (verkeer dat parkeergelegenheid zoekt). I/C-verhoudingen zijn niet beschikbaar en bieden geen meerwaarde. Het te hanteren verkeersmodel kan inzicht geven in de verkeersafwikkeling in het centrum, maar is onvoldoende fijnmazig om een onderbouwd beeld te verschaffen van de situaties in de directe omgeving van de coffeeshops. Effecten op het gebied van verkeersafwikkeling zullen in de effectbeschrijving dan ook kwalitatief beschreven worden.

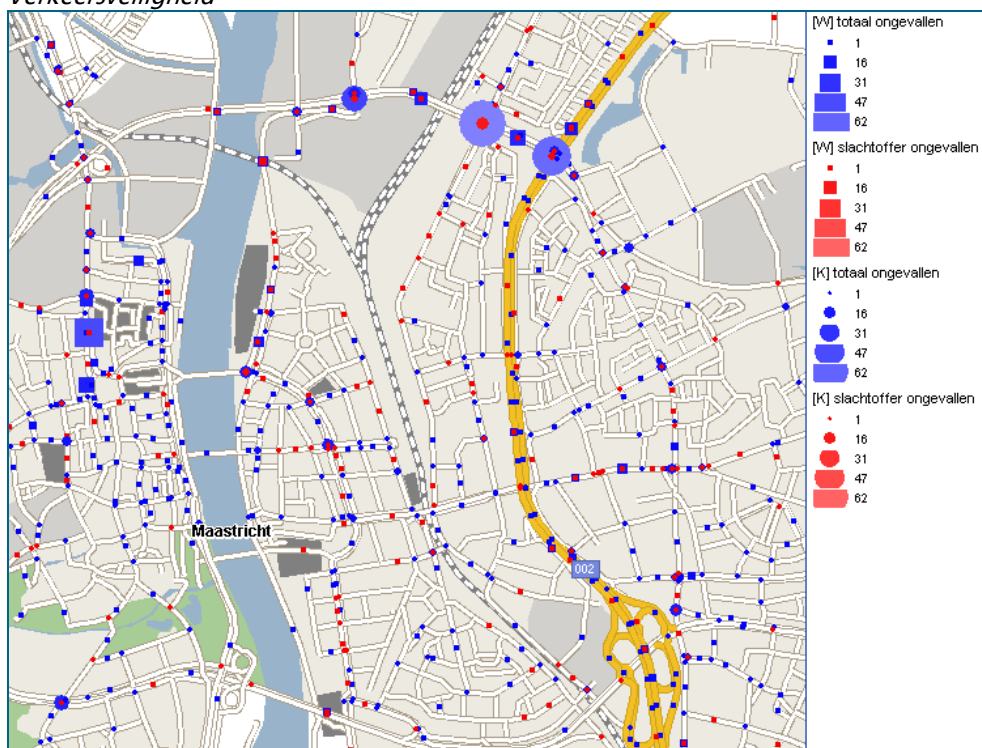
Bereikbaarheid

Het stadscentrum van Maastricht (het deel van een stad dat een sterke concentratie van diensten kent) is daadwerkelijk centraal gelegen waarbij de stad een concentrische uitbreiding kent. Het verkeer dat het centrum als bestemming heeft komt hierdoor vele obstakels tegen, bijvoorbeeld in de vorm van verkeerslichten. Ook verkeer dat een andere bestemming heeft doorkruist het centrum en zorgt daardoor voor meer drukte op de wegen in en rondom het centrum.

Verkeersveiligheid

Afbeelding 5.16

Ongevallenkaart van
geregistreerde
verkeersongevallen over de
periode 2004-2008 in het
Centrum van Maastricht
Bron: Dienst Verkeer en
Scheepvaart (DVS)



In het centrum is het verkeersongevallenbeeld zeer diffuus. Er zijn enkele punten waar sprake is van enige mate van ongevallenconcentraties. Deze concentreren zich vooral langs de hoofdassen en de centrumring. In het oostelijke deel van het centrum is de ongevallenconcentratie lager dan aan de westzijde. Echter zijn aan de oostzijde relatief gezien meer slachtofferongevallen te betreuren. Deze concentreren zich vooral op de hoofdassen zoals de Wilhelminasingel en de Avenue Ceramique. Het lager aantal slachtofferongevallen aan de westzijde is te verklaren uit het feit dat hier sprake is van een relatief groot voetgangersgebied dat niet toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer.

Köbbesweg

Verkeersafwikkeling

Uit het verkeersmodel blijkt dat de doorstroming op het onderliggende wegennet, in de directe omgeving van de locatie, goed is. De Hoge Weerd, de Köbbesweg en de A2 (telpunten 5 en 6, zie bijlage 3, verkeer) hebben een IC-waarde van respectievelijk 0,43, 0,47 en 0,62. De waarden blijven nog steeds ver beneden de kritieke IC-grens van 0,80 waardoor de verkeersafwikkeling goed is te noemen.

Bereikbaarheid

Vanwege de directe ligging aan de A2 is de bereikbaarheid vanaf de rijksweg goed te noemen. Dit geldt vooral voor het verkeer vanuit de richting Eijsden en Luik. Voor verkeer vanuit het noorden van Maastricht is de bereikbaarheid minder gunstig gezien het feit dat bezoekers vanuit deze richting de gehele stad moeten doorkruisen.

Afbeelding 5.17

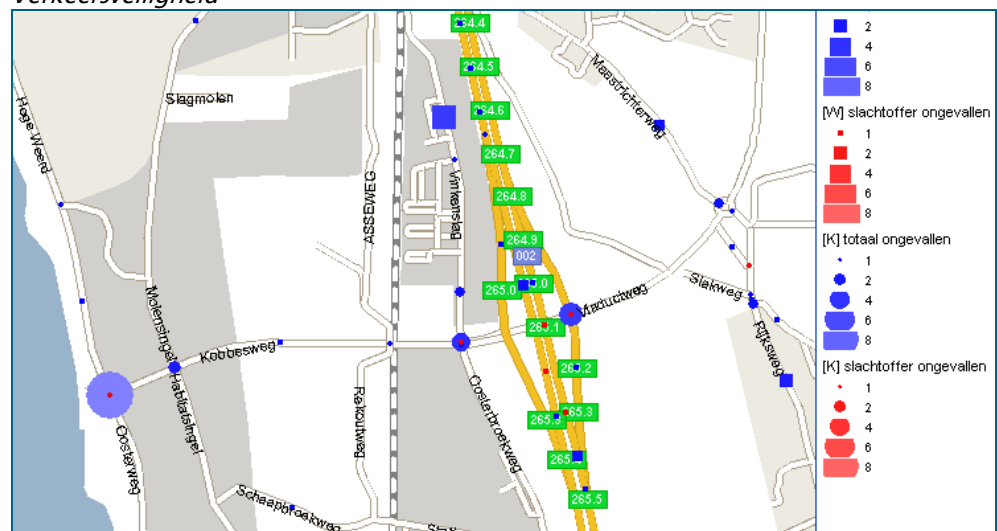
Verkeersstructuur rondom de beoogde locatie aan de Köbbesweg in de huidige situatie



Verkeersveiligheid

Afbeelding 5.18

Ongevallenkaart van geregisteerde verkeersongevallen over de periode 2004-2008 rond de locatie Köbbesweg
Bron: Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)



In de omgeving van de potentiële Coffeecornerlocatie Köbbesweg doen zich in de huidige situatie relatief weinig ongevallen voor. Dit heeft enerzijds te maken met de relatief lage verkeersintensiteiten en anderzijds met de Duurzaam Veilige inrichting, met vrijliggende fietsvoorzieningen op de Köbbesweg en de Oosterveg-Hoge Weerd.

François de Veijestraat

Verkeersafwikkeling

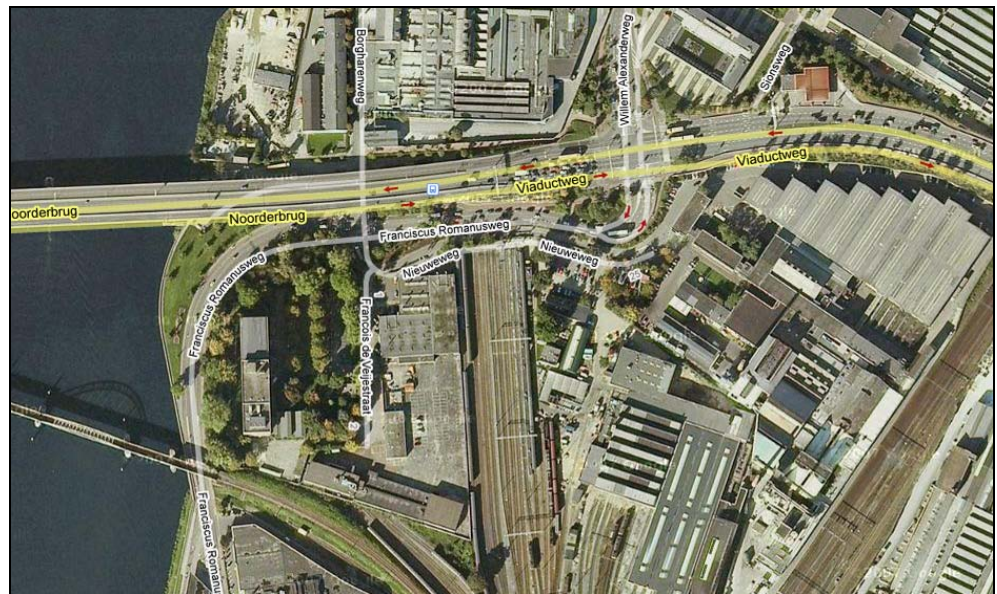
De verkeersafwikkeling op de meest directe wegen, Borgharenweg, Franciscus Romanusweg en Willem Alexanderweg is zeer gunstig met een I/C waarde van respectievelijk 0,13, 0,35 en 0,40. Een groot probleem is de verkeersafwikkeling op de Ring (Noorderbrug/Viaductweg) met een I/C-waarde van 1,17. Dit betekent ter plaatse structurele filevorming. Ook de verkeersafwikkeling vanaf het noordelijk deel van de A2 uit de richting van Eindhoven wordt een knelpunt, met een IC-waarde van 1,06.

Bereikbaarheid

Gezien de nabije ligging tegen het centrum van de gemeente is de locatie is voor centrumbewoners goed te bereiken. Ook vanuit de noordelijke regio bestaat via de A2 een relatief directe verbinding. Vanuit België (uit de richting Hasselt, Tongeren en Luik) en Duitsland (Aken) is de bereikbaarheid van de locatie minder goed doordat de routes voor een groot deel via het onderliggende wegennet lopen. Er treden geen wijzigingen op in de omliggende wegenstructuur zodat het bereikbaarheidsniveau van deze locatie niet verandert.

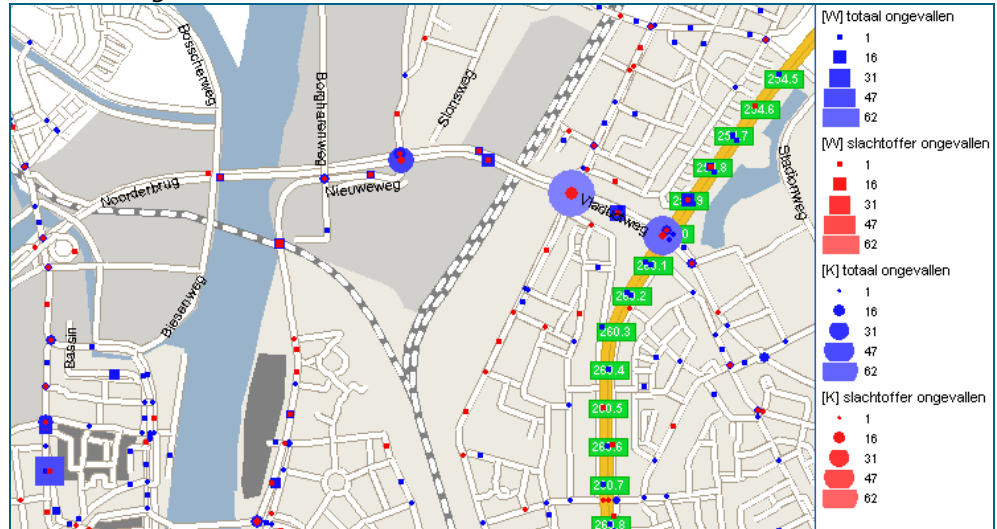
Afbeelding 5.19

Verkeersstructuur rondom de beoogde locatie aan de François de Veijestraat in de huidige situatie



Afbeelding 5.20

Ongevallenkaart van
geregisteerde
verkeersongevallen over de
periode 2004-2008 rond de
locatie Francois de Veijestraat
Bron: Dienst Verkeer en
Scheepvaart (DVS)

Verkeersveiligheid

In de directe omgeving van de Francois de Veijestraat doen zich relatief weinig ongevallen voor. Een zorgpunt betreft de ongevallen op de aansluitende wegen met de Noorderbrug. In de directe omgeving van de Coffeecorner betreft het hier de kruising Noorderbrug / Romanusweg.

Brusselseweg**Verkeersafwikkeling**

De verkeersafwikkeling op de meest directe wegen, Brusselseweg, Bosscherweg, Cabergerweg is zeer gunstig met een IC-waarde van respectievelijk 0,40, 0,07 en 0,02. Er is sprake van een sterke afname van de IC-waarde op de Bosscherweg en Cabergerweg vanwege de aanleg van de nieuwe infrastructuur in het kader van de belvédère ontwikkeling. Ook de IC-waarde op deze nieuwe weg, de Bosscherlaan is gunstig (0,65).

Bereikbaarheid

De locatie Brusselseweg is alleen vanuit het centrum van Maastricht en vanuit de noordwestelijke regio (Lanaken, Eisdien) goed bereikbaar. Vanuit de richtingen Hasselt, Tongeren, Luik en Aken is de bereikbaarheid minder goed aangezien vanuit deze richtingen de route veelal via het onderliggend wegennet van Maastricht moet plaatsvinden. Ten aanzien van de wegenstructuur doen zich geen wijzigingen voor ten opzichte van de huidige situatie die de bereikbaarheid van de locatie verbeteren.

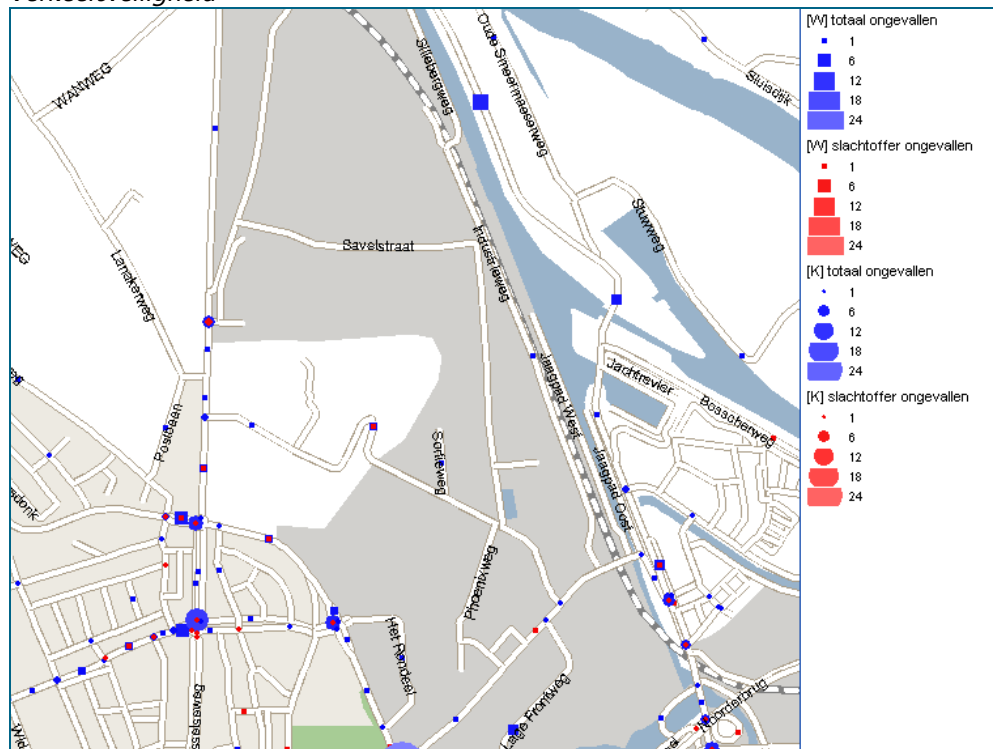
Afbeelding 5.21

Verkeersstructuur rondom de beoogde locatie aan de Brusselseweg in de huidige situatie

**Afbeelding 5.22**

Ongevallenkaart van geregistreerde verkeersongevallen over de periode 2004-2008 rond de locatie Brusselseweg
Bron: Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)

Verkeersveiligheid



In de nabijheid van de locatie Brusselseweg vinden relatief weinig ongevallen plaats. Dit heeft voornamelijk te maken met de relatief veilige inrichting van de Brusselseweg volgens de principes van Duurzaam Veilig en de aanwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen. Aandachtspunt is het wegvak Clavecimbelstraat en de kruising met de Brusselseweg waar de ongevallenc concentratie groter is in vergelijking met de omgeving.

Beoordelingskader

Het beoordelingskader is opgesteld vanuit de startnotitie en de door de gemeenteraad vastgestelde Richtlijnen voor het MER. Het ziet er als volgt uit:

Tabel 5.15

Beoordelingskader

Criterium	Wijze van beoordelen	Indicatoren
- Verkeersafwikkeling	Kwantitatief/Kwalitatief	Effecten van de toe- en afnamen van verkeer: verkeersintensiteiten, IC-waarden, robuustheid van het wegennet en de reikwijdte van de effecten.
- Bereikbaarheid	Kwalitatief	Effecten van de ligging ten opzichte van de hoofdwegenstructuur. Hierbij dient duidelijk te worden of toename van verkeer plaatsvinden op de daarvoor geschikte wegen, zoals aangegeven in verkeersbeleidsnota's en wegencategoriseringsplannen.
- Langzaam verkeer	Kwalitatief	Effecten van de aanwezige fietsstructuur/ bereikbaarheid op het fietsverkeer.
- Parkeren	Kwantitatief	De balans tussen parkeercapaciteit en parkeerbehoefte.
- Verkeerveiligheid.	Kwantitatief/Kwalitatief	Verkeersongevallen, verkeersveilig ontwerp van nieuwe locaties

Effectbeoordeling

De volgende tabellen geven *per criterium* weer hoe het spreidingsalternatief scoort ten opzichte van het referentiealternatief. In deze afweging per criterium worden de positieve en de negatieve effecten die de verschillende locaties met zich meebrengen afgewogen tegen elkaar. Ten slotte worden de afwegingen per criterium afgewogen tegen elkaar in de totaalafweging op *aspectniveau*.

Effecten per criterium**Tabel 5.16**

Effecttabel invloed op de verkeersafwikkeling

Criterium	referentie-alternatief	Spreidingsalternatief VKA
Invloed op de verkeersafwikkeling	0	+

Toelichting op effecten

Uit de analyse van het verkeersmodel blijkt dat het verplaatsen van een deel van de coffeeshops slechts een zeer beperkte afname van verkeer in het centrum laat zien ten opzichte van de referentiesituatie. Deze is zo beperkt dat die in het verkeersmodel niet waarneembaar is. Op de huidige coffeeshoplocaties zal in het spreidingsalternatief echter veel minder zoekverkeer zijn. Dit zoekverkeer heeft zich namelijk voor een deel verplaatst naar de Coffeecornerlocaties.

Op de Coffeecornerlocaties blijkt dat de doorstroming op het onderliggende wegennet in het spreidingsalternatief nauwelijks verandert. Echter heeft het centrum, in tegenstelling tot de Coffeecornerlocaties meer te maken met afwikkelingsproblemen.

Daarom is een afname van het aantal voertuigbewegingen in het centrum nabij de huidige coffeeshops te beschouwen als een (lichte) verbetering van de verkeersafwikkeling. Het spreiden van de coffeeshops naar de Coffeecorners wordt daarom ten opzichte van de referentiesituatie licht positief (+) beoordeeld.

Tabel 5.17

Effecttabel invloed op de verkeersontsluiting

Criterium	referentie-alternatief	Spreidingsalternatief VKA
Invloed op bereikbaarheid	0	+

Toelichting op effecten

De bereikbaarheid in het centrum verbetert in lichte mate. Dit heeft te maken met het feit dat een (relatief klein) deel van het gemotoriseerde verkeer geen bestemming meer heeft in het centrum maar via het hoofdwegennet naar de nieuwe Coffeecorners rijdt. Autoverkeer hoeft daardoor minder "diep" het centrumgebied van Maastricht in te rijden. De bereikbaarheid van het centrum verbetert daardoor in geringe mate en wordt daarom als licht positief (+) beoordeeld.

Behalve de verbetering in het centrum verbetert ook de bereikbaarheid van de coffeeshops op de Coffeecornerlocaties. De Coffeecornerlocaties liggen namelijk dicht langs de hoofdstructuur. Dit wordt als een positief neveneffect beschouwd. Het past binnen de vigerende beleidskaders van de gemeente Maastricht om het autoverkeer zo lang mogelijk op de hoofdstructuur te houden en het centrumgebied te ontlasten van autoverkeer.

Tabel 5.18

Effecttabel invloed op parkeren

Criterium	referentie-alternatief	Spreidingsalternatief VKA
Invloed op parkeren	0	+++

Toelichting op effecten

Omdat ongeveer de helft van de coffeshopbezoekers verplaatst wordt naar de Coffeecorners aan de rand van de stad zal de parkeerdruk in het centrum, en vooral in de directe nabijheid van de coffeeshops sterk afnemen. De vraag naar parkeerplaatsen zal hierdoor afnemen en de parkeerdruk verminderen. Hierdoor ontstaat er een groter aanbod van parkeerplaatsen ten voordele van de reguliere centrumbezoekers. Bijkomend voordeel is dat er minder zoekverkeer ontstaat en daardoor ook een verbetering in de verkeersveiligheid. Ten aanzien van het aspect parkeren treedt in het centrum dan ook een zeer positief effect op door de spreiding van de coffeeshops.

Bij de Coffeecornerlocaties zal meer worden geparkeerd dan in de referentiesituatie. Bij de locatie FRANÇOIS DE VEIJESTRAAT zijn al 146 parkeerplaatsen aanwezig om aan de parkeerbehoefte van de locatie in het alternatief spreiding te voldoen. Dat ligt ruim boven de benodigde 31 parkeerplaatsen. Bij de twee andere Coffeecornerlocaties wordt parkeergelegenheid gerealiseerd. In beide gevallen is er voldoende fysieke ruimte aanwezig om aan de parkeerbehoefte op eigen terrein te voldoen. Op de Coffeecornerlocaties treedt daardoor een nauwelijks als negatief te beschouwen effect op. Het spreidingsalternatief in z'n geheel genomen wordt op het criterium parkeren dan ook als zeer positief (+++) beoordeeld.

Tabel 5.19

Effecttabel invloed op parkeren

Criterium	referentie-alternatief	Spreidingsalternatief VKA
Invloed op langzaam verkeer	0	0

Toelichting op effecten

De fietsinfrastructuur in het centrum is fijnmazig. Bij spreiding wordt deze infrastructuur niet gewijzigd. Ten opzichte van de referentiesituatie treedt er op het aspect langzaam verkeer in het centrum geen effect op.

Ook in de nabijheid van de Coffeecornerlocaties worden er geen wijzigingen in de fietsstructuur aangebracht. Er zijn voldoende fietsvoorzieningen aanwezig om de locaties te bereiken. Daarnaast leidt de nauwelijks veranderende doorstroming op het onderliggende wegennet in het spreidingsalternatief niet tot significante hinder van langzaam verkeer.

Het spreidingsalternatief wordt daarom neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Tabel 5.20

Effecttabel invloed op verkeersveiligheid

Criterium	referentie-alternatief	Spreidingsalternatief VKA
Invloed verkeersveiligheid	0	0

Toelichting op effecten

Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid wordt aangesloten op de richtlijnen die vanuit Duurzaam Veilig worden gesteld aan de vormgeving van het wegennet. De voorgenomen activiteit wordt kwalitatief getoetst. De beoordeling is in het bijzonder gericht op de veiligheid en de aansluitingen. Ook wordt daarbij gekeken naar de kwetsbare verkeersdeelnemers.

De inschatting is dat door het verplaatsen van een deel van de coffeeshops de verkeersveiligheid in het centrum in lichte mate zal toenemen. Deze afname is direct gerelateerd aan de beperkte afname van de verkeersintensiteiten. De afname uit zich niet zozeer in minder verkeersongevallen, maar eerder in het gevoel van verkeersveiligheid.

Bij de inrichting van de nieuwe locaties en het omliggende wegennet is sprake van een lichte afname van de verkeersveiligheid vanwege de aantrekkende werking van het verkeer. Dit manifesteert zich in de directe omgeving van de locaties. Echter is nadrukkelijk gekeken om de verkeersomgeving rond de locaties Duurzaam Veilig in te richten. Hiermee mag gesteld worden dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. Ten aanzien van de referentiesituatie zijn daarom geen effecten waarneembaar.

Tabel 5.21

Totaaltabel aspect verkeer en vervoer

Effecten per aspect

Criteria	referentie-alternatief	Spreadingsalternatief VKA
Invloed op de verkeersafwikkeling	0	+
Invloed op de Bereikbaarheid	0	+
Invloed op het parkeren	0	+++
Invloed op verkeersveiligheid	0	0
Invloed op langzaam verkeer	0	0
Totaal aspect verkeer en vervoer	0	++

Toelichting op totaaleffecten

Gesteld kan worden dat bij de spreiding van de coffeeshops, modelmatig en op stedelijk niveau, geen grote verschuivingen zijn waar te nemen in de verkeersstromen. Kijkend naar de nieuwe locaties voor de Coffeecorners zijn deze locaties verkeerskundig gezien goed inpasbaar en vangen het verkeer af aan de randen van de stad. Voor het centrum zijn modelmatig eveneens geen grote verschuivingen waar te nemen. Echter, in de directe omgeving van de huidige coffeeshops zijn de verkeerseffecten evident maar moeilijk meetbaar. Er zal bij spreiding van de coffeeshops minder overlast in het centrum zijn omdat de parkeerdruk vermindert. Dit vrijgekomen aanbod van parkeervoorzieningen kan worden gebruikt voor reguliere centrumbezoekers. Ook zal het zoekverkeer merkbaar afnemen ten gunste van de verkeersveiligheid. Op het gebied van langzaam verkeer worden geen wijzigingen in de bestaande structuur doorgevoerd en hebben de I/C-verhoudingen geen significant effect.

5.4**WOON- EN LEEFMILIEU***Inleiding*

Ten aanzien van woon- en leefmilieu worden de volgende criteria onderscheiden:

- Invloed op de geluidsbelasting.
- Invloed op de luchtkwaliteit.
- Hinder tijdens de aanleg.
- Externe veiligheid.

Voor de aspecten geluid, lucht en externe veiligheid heeft de gemeente Maastricht onderzoeken uitgevoerd die in de bijlagen zijn opgenomen.

*Huidige situatie en referentiesituatie**Geluid*

Geluidshinder in het centrum en de drie locaties wordt in belangrijke mate bepaald door infrastructuur, m.a.w. geluidbelasting door (auto) verkeer. De geluidsbelasting beperkt zich tot de directe omgeving van de wegen. In de huidige situatie is geen sprake van te hoge geluidsbelastingen in relatie tot de wettelijke normen. Industrielawaai speelt in het centrum en op de drie locaties geen rol.

De verkeersgegevens van de relevante wegen zijn afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeente Maastricht, daarnaast is voor de toekomstige situatie gebruik gemaakt van telgegevens van het aantal coffeeshop bezoekers. In tabel 1 zijn de etmaalintensiteiten weergegeven voor de verschillende locatie en scenario's.

Tabel 5.22

Etmaalintensiteiten

Locatie	Scenario	Etmaal intensiteit
Brusselseweg	2009	13552
Brusselseweg	2022	11420
Brusselseweg	2022 spreiding	12085
Brusselseweg	2022 spreiding +	12354
Köbbesweg	2009	2420
Köbbesweg	2022	2427
Köbbesweg	2022 spreiding	3499
Köbbesweg	2022 spreiding +	3933
Franciscus Romanusweg	2009	14953
Franciscus Romanusweg	2022	12770
Franciscus Romanusweg	2022 spreiding	13658
Franciscus Romanusweg	2022 spreiding +	14024

De wettelijke rijsnelheid is 50 km/uur op de Köbbesweg en de Francois de Veijestraat en deels 50 en deels 70 km/uur op de Brusselseweg. De wegdekverharding bestaat overal uit asfalt (DAB, referentiewegdek).

Opgemerkt wordt dat de etmaalintensiteit in 2022 voor de Brusselseweg en de Francois de Veijestraat aanmerkelijk lager zijn dan in 2009. Voor de Brusselseweg wordt dit veroorzaakt doordat ontsluiting van deze weg in de toekomst plaats zal gaan vinden via de nieuw aan te leggen Bosscherlaan. Voor de Francois de Veijestraat wordt dit veroorzaakt door het afsluiten van de Wilhelminabrug voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van autobussen en taxi's).

Lucht

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Deze twee stoffen liggen in Nederland het dichtst bij de gestelde grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Overschrijdingen van andere stoffen komen in Nederland nauwelijks meer voor. Fijn stof en stikstofdioxide zullen dus bepalen of er rond planontwikkeling een luchtkwaliteitsprobleem is. In dit onderzoek is vooral ingegaan op de concentraties van deze stoffen.

Hinder tijdens de aanleg

In de huidige en referentiesituatie is dit criterium niet aan de orde.

Externe veiligheid

Externe veiligheid is onder te verdelen in twee aspecten: de veiligheid in relatie tot stationaire bronnen en de veiligheid in relatie tot transportassen.

Centrum

De huidige coffeeshops liggen niet in de nabijheid van transportroutes van gevaarlijke stoffen, binnen de veiligheidszones van ondergrondse leidingen, in de nabijheid van Bevi-inrichtingen en/of andere risicobronnen.

Drie locaties

De locaties liggen in de nabijheid van transportroutes voor gevaarlijke stoffen. De beoogde Coffeecorneren liggen in het algemeen niet binnen de veiligheidszones van ondergrondse leidingen, in de nabijheid van Bevi-inrichtingen en/of andere risicobronnen.

In de nabije omgeving van de locatie aan de Francois de Veijestraat ligt wel een middendrukgasleiding. Rekening moet worden gehouden met de door de overheid gestelde eisen aan werkzaamheden in de nabijheid van gasleidingen.

Beoordelingskader

Het beoordelingskader is opgesteld vanuit de startnotitie en de door de gemeenteraad vastgestelde Richtlijnen voor het MER.

Aspect	Criterium	Beoordeling	Maatlat
Woon- en leefmilieu	Invloed op de geluidsbelasting	Effecten op gevoelige bestemmingen door een toename van de geluidbelasting ten gevolge van verkeer en ten gevolge van activiteiten ter plekke	Kwantitatief en kwalitatief
	Invloed op de luchtkwaliteit	Effecten op de luchtkwaliteit door een verandering van de verkeersbewegingen op de toe- en afvoerwegen	Kwantitatief en kwalitatief
	Hinder tijdens de aanleg	Tijdelijke nadelige effecten op het milieu in de vorm van geluid vanwege bouwverkeer en bouwwerkzaamheden tijdens het aanleggen van de nieuwe Coffeecorneren	Kwantitatief en kwalitatief

Effectbeoordeling

De volgende tabellen geven *per criterium* weer hoe de verschillende locaties scoren.

Effecten per criterium

Criterium	Referentiealternatief	Spreidingsalternatief VKA
Invloed op de geluidsbelasting	0	0

Toelichting op effecten

Gesteld kan worden dat bij de spreiding van de coffeeshops, modelmatig en op stedelijk niveau, geen grote verschuivingen zijn waar te nemen in de verkeerstromen in het centrum en derhalve ook niet in de geluidsbelasting.

Voor de toekomstige scenario's zijn de geluidsbelastingen op de Coffeecornerlocaties berekend en vergeleken met de huidige situatie. Onderstaande tabellen geven per locatie de belangrijkste maatgevende rekenpunten weer.

Tabel 5.23

Geluidsbelastingen en verschillen ten opzichte van huidige situatie (in dB Lden) voor de Brusselseweg (inclusief correctie artikel 110g Wgh)

Id.	Hoogte [m]	Scenario		2022 spreiding geluids toename belasting	2022 spreiding + geluids toename belasting	2022 spreiding geluids toename belasting	2022 spreiding + geluids toename belasting
		2009 geluids belasting	2022 geluids belasting				
01	1.5	63.82	63.08	-0.74	63.35	-0.47	63.43
11	5	68.81	68.07	-0.74	68.33	-0.48	68.41

Tabel 5.24

Geluidsbelastingen en verschillen ten opzichte van huidige situatie (in dB Lden) voor de Köbbesweg (inclusief correctie artikel 110g Wgh)

Id.	Hoogte [m]	Scenario			2022 spreiding		2022 spreiding +	
		2009 geluids belasting	2022 geluids belasting	toename	geluids belasting	toename	geluids belasting	toename
01	5	35.05	35.07	0.02	36.90	1.85	37.57	2.52
02	1.5	32.01	32.03	0.02	33.91	1.90	34.58	2.57

Tabel 5.25

Geluidsbelastingen en verschillen ten opzichte van huidige situatie (in dB Lden) voor de Francois de Veijestraat (inclusief correctie artikel 110g Wgh)

Id.	Hoogte [m]	Scenario			2022 spreiding		2022 spreiding +	
		2009 geluids belasting	2022 geluids belasting	toename	geluids belasting	toename	geluids belasting	toename
06	1.5	64.72	63.92	-0.80	64.38	-0.34	64.50	-0.22
08	1.5	60.61	59.82	-0.79	60.28	-0.33	60.40	-0.21

Voor de locaties Brusselseweg en Francois de Veijestraat geldt dat door de geplande verkeersaanpassingen op beide locaties de geluidsbelasting voor 2022 (autonoom) aanzienlijk zal afnemen. De geplande realisatie van de coffeeshops heeft weliswaar een toename van de geluidsbelasting tot gevolg, maar de geluidsbelastingen in 2022 (zowel scenario spreiding als scenario spreiding +) blijven nog steeds onder het geluidsniveau van 2009. Bij het scenario spreiding + is de toename ten opzichte van 2022 autonoom maximaal 0.6 dB voor de Francois de Veijestraat en 0.4 dB voor de Brusselseweg. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming is sprake van een toename van de geluidsbelasting.

Voor de locatie Köbbesweg neemt de geluidsbelasting tengevolge de scenario's spreiding en spreiding + toe ten opzichte van 2022 autonoom. De geluidsbelasting neemt met maximaal 2.57 dB toe voor het scenario 2022 spreiding +. De berekende geluidsbelasting blijft echter ruimschoots onder de 48 dB (de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh), waardoor deze toename acceptabel geacht wordt.

Het onderzoeken van maatregelen is voor geen enkele locatie aan de orde.

Effecten per criterium

Tabel 5.26

Invloed op de luchtkwaliteit

Criterium	Referentiealternatief	Spreidingsalternatief VKA
Invloed op de luchtkwaliteit	0	0

Toelichting op effecten

Gesteld kan worden dat bij de spreiding van de coffeeshops, modelmatig en op stedelijk niveau, geen grote verschuivingen zijn waar te nemen in de verkeerstromen in het centrum en derhalve ook niet in de luchtkwaliteit.

In tabel 2a t/m d zijn de resultaten van de berekeningen voor de concentraties NO₂ en PM₁₀ voor de wegen Brusselseweg, Köbbesweg en Franciscus Romanusweg opgenomen.

Tabel 5.27Rekenresultaten 2009 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Weg	2009	
	NO ₂	PM ₁₀
Brusselseweg	29,4	23,8
Köbbesweg	18,7	21,1
Fr. Romanusweg	40,8	26,8

*grenswaarde NO₂: pas vanaf 2015, plandrempel NO₂: 42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ grenswaarde PM₁₀: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Tabel 6.28Rekenresultaten 2010 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Weg	2010 aut.		2010 spreiding		2010 spreiding +	
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
Brusselseweg	27,9	23,6	28,2	23,7	28,3	23,7
Köbbesweg	17,7	20,9	17,8	20,9	17,8	20,9
Fr. Romanusweg	39,1	26,2	39,8	26,5	40,1	26,5

*grenswaarde NO₂: pas vanaf 2015, plandrempel NO₂: 42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, grenswaarde PM₁₀: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Tabel 5.29Rekenresultaten 2015 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Weg	2015 aut.		2015 spreiding		2015 spreiding +	
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
Brusselseweg	23,6	22,1	23,8	22,1	23,9	22,2
Köbbesweg	15,3	20,0	15,3	20,1	15,3	20,1
Fr. Romanusweg	32,9	24,0	33,5	24,2	33,7	24,2

*grenswaarde NO₂: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, grenswaarde PM₁₀: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Tabel 5.30Rekenresultaten 2020 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Weg	2020 aut.		2020 spreiding		2020 spreiding +	
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
Brusselseweg	17,4	20,1	17,6	20,1	17,7	20,2
Köbbesweg	12,4	18,5	12,5	18,6	12,5	18,6
Fr. Romanusweg	23,7	21,4	24,1	21,6	24,3	21,6

*grenswaarde NO₂: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, grenswaarde PM₁₀: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

In 2010 gold nog geen grenswaarde voor NO₂ maar gold een plandrempel van 42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Hieraan wordt voldaan. In 2015 gaat de grenswaarde voor NO₂ in, maar in 2010 wordt hieraan al voldaan. Verder is er geen sprake van overschrijdingen.

Uit de rekenresultaten volgt dat langs geen enkele in beschouwing genomen weg de grenswaarden vermeld in de Wet luchtkwaliteit (Wm, hoofdstuk 5) worden overschreden.

De verlaging in de loop der tijd van de concentraties NO₂ en PM₁₀ wordt vooral veroorzaakt door de afname van het achtergrondniveau maar ook door afname van de verkeersintensiteiten en in mindere mate door een afname van de emissies van de voertuigen.

De maximale toename van het scenario 2010 spreiding + (worst-case scenario) ten opzichte van de autonome situatie 2010 bedraagt voor NO₂ maximaal 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor PM₁₀ is dit maximaal 0,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze toename is niet in betekende mate. Dit houdt in dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging van de omgeving.

Vooralsnog wordt PM10 nog als maatgevend gezien bij overschrijdingen van de grenswaarden. Uitgangspunt hierbij is nu dat wanneer de grenswaarde voor PM10 niet wordt overschreden dit ook het geval zal zijn voor PM2,5. Op dit moment wordt nog onderzocht of dit uitgangspunt klopt. Als gevolg van dit onderzoek zijn wijzigingen in de wijze van beoordelen van PM2,5 nog mogelijk. De nieuwe Richtlijn is daarom nog niet in zijn geheel geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving (bron: Voortgangsrapportage Luchtkwaliteitsplan Maastricht, 22 september 2009).

Tabel 5.31

Invloed op de
hinder tijdens de aanleg

Criterium	Referentiealternatief	Spreadingsalternatief VKA
Invloed op de hinder tijdens de aanleg	0	0

Toelichting op effecten

Tijdens de bouw zal sprake zijn van enige tijdelijke effecten op het milieu in de vorm van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden. De werkzaamheden zullen conform de geldende normen en regels worden uitgevoerd. Om die reden wordt dit effect als neutraal beoordeeld.

Tabel 5.32

Externe veiligheid

Criterium	Referentiealternatief	Spreadingsalternatief VKA
Externe veiligheid	0	-

Toelichting op effecten

Op de huidige locaties in het centrum zijn een aantal coffeeshops gelegen aan transportroutes van gevaarlijke stoffen. Voor wegtransport betreft het de coffeeshops Fantasia (St. Annalaan 3a), Mississippi (Wilhelminakade) en Smokey (Wilhelminakade). Voor watertransport betreft het de coffeeshops Mississippi en Smokey. Voor transport over het spoor betreft het de coffeeshops Black Widow (Bosscherweg 165) en Slow Motion (Bourgognestraat 10a)

Voor de nieuwe locatie Köbbesweg zijn geen berekeningen noodzakelijk. De Circulaire RNVGS stelt dat geen beperkingen gesteld hoeven te worden aan het ruimtegebruik in het gebied dat op een afstand van meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. De Köbbesweg is namelijk geen weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit geldt ook voor de overige wegen in de directe omgeving. De afstand van het spoor (waarover wel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt) tot de locatie aan de Köbbesweg bedraagt ongeveer 340 meter.

Voor de nieuwe locaties Brusselseweg en Francois de Veijestraat geldt dat over deze wegen (Brusselseweg) respectievelijk in de nabijheid van deze wegen (Francois de Veijestraat) wel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Uit het uitgevoerde onderzoek (zie bijlage) blijkt:

Locatie Brusselseweg

De norm voor het PR wordt niet overschreden; het groepsrisico blijft beneden de oriënterende waarde. De normwaarde voor het GR stijgt wel licht als gevolg van de planontwikkeling. Deze situatie doet zich voor tot de Bosscherlaan gerealiseerd is. Deze weg zal tussen de Bosscherweg en de Brusselseweg komen te liggen en de verkeersfunctie van deze wegen grotendeels overnemen, waardoor de intensiteiten op deze wegen zullen dalen. Daarmee daalt tevens het groepsrisico.

Locatie François de Veijestraat

De norm voor het PR wordt niet overschreden. Ook geldt dat de normwaarde voor het GR niet stijgt als gevolg van de planontwikkeling. De verantwoordingsplicht is hier dus niet aan de orde.

Effecten per aspect**Tabel 5.33**

Totaaltabel aspect woon- en leefmilieu

Criteria	referentie-alternatief	Spreadingsalternatief VKA
Totaalinvloed op de geluidsbelasting	0	0
Totaalinvloed op de luchtkwaliteit	0	0
Totaalinvloed op hinder tijdens de aanleg	0	0
Totaalinvloed op externe veiligheid	0	-
Totaal aspect woon- en leefmilieu	0	0

Toelichting op totaaleffecten

Waar in de verschillende onderzoeken (lucht, geluid en externe veiligheid) de focus ligt bij het bepalen of aan de normen voldaan kan worden, is in het MER ook meer absoluut naar de nieuwe situatie gekeken. Dan is de conclusie dat een zeer lichte verhoging optreedt van de geluidsbelasting en een lichte toevoeging van de luchtverontreiniging voor de nieuwe locaties plaatsvindt. Voor het centrum is de inschatting dat minimaal een vergelijkbare afname plaatsvindt door verminderen van zoekverkeer en dat bezoekers van coffeeshops niet helemaal tot binnenstad hoeven te rijden.

5.5**NATUUR****Inleiding**

Deze paragraaf gaat in op de inpassing van de Coffeecorners in relatie tot de natuurwaarden in het gebied. Hierbij komen zaken aan de orde als groenbeheer, landschapselementen en natuur op het terrein. Omdat er geen beschermde gebieden zijn in het plangebied wordt alleen ingegaan op beschermde soorten.

Referentiesituatie en voorgenomen activiteit

Hieronder wordt een beeld gegeven van de referentiesituatie ten aanzien van het aspect natuur.

Centrum

Ten aanzien van de situatie in het centrum is geen onderzoek naar waarden in het kader van flora en fauna benodigd. De ingreep in het centrum beperkt zich tot het verplaatsen van coffeeshops naar locaties buiten het centrum. Er vinden geen versturende effecten zoals bouwwerkzaamheden plaats. Om deze reden wordt hier niet ingegaan op beschermde gebieden en soorten, maar wordt volstaan met deze toelichting.

Brusselseweg

De locatie Brusselseweg grenst aan het Lanakerveld. Dit is nu een overwegend agrarisch gebied met uitgestrekte graanvelden en talrijke kleine landschapselementen zoals holle wegen, hagen en bosjes. De gemeente Maastricht heeft plannen ontwikkeld om binnen dit gebied industrie en woningbouw realiseren.

Realisatie van deze plannen is op korte termijn niet voorzien, gezien de verandering in de vraag naar woningen en bedrijfslocaties (programmeringsdiscussie). Daarnaast zal het Lanakerveld landschappelijk en ecologisch versterkt worden door de aanleg van onder meer natte en droge ecologische verbindingen en hagen. Om het nieuwe bedrijventerrein te ontsluiten zal op termijn een nieuwe toegangsweg gerealiseerd worden vanaf de Brusselseweg. Deze weg zal direct ten zuiden van de gereactiveerde goederenspoorbaan Lanaken-Maastricht – die functioneert als ecologische verbindingzone tussen Hoge / Lage fronten en het Lanakderveld - en ten noorden van de Coffeecorner Brusselseweg aantakken. Hiervoor is een strook van ongeveer 15 meter beschikbaar. Vooralsnog wordt uitgegaan van een gelijkvloerse kruising met de Brusselseweg. In de toekomst zal deze nieuwe weg mogelijk ook aansluiten op de nieuwe hoofdweg vanuit het Belevedere-gebied ten westen van de Brusselseweg. Op dat moment is een ongelijkvloerse kruising denkbaar.

In 2006 is een uitgebreid ecologisch onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde, bedreigde en/of zeldzame planten en dieren in het Lanakerveld te Maastricht (ARCADIS, 2006). Op 4 juli 2007 is zorgvuldigheidshalve nog een aanvullende inventarisatie uitgevoerd op en rond de tijdelijke en permanente coffeeshoplocatie. Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid (POG en EHS-gebieden) en Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000 gebieden) is hier niet aan de orde.

Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat de Das – die zwaar beschermd is in het kader van Flora- en faunawet – zich zowel ten westen van de Brusselseweg heeft gevestigd (burchtlocatie in spoordijk) als direct ten oosten van de locatie van de Coffeecorner (bosgebied). Het primaire voedselgebied ligt echter in het Lanakerveld westelijk van de Brusselseweg. In dit bos broeden diverse vogelsoorten, waaronder bosuil en nachtegaal. De aanwezige waterbuffer is rijk aan amfibieënsoorten, waaronder de matig beschermde alpenwatersalamander. De bomen langs de Brusselseweg zijn van belang als migratieroute voor vleermuizen, waaronder rosse vleermuis, laatvlieger en gewone dwergvleermuis.

ARCADIS heeft op 3 december 2009 een actualiserings (veld) onderzoek naar het voorkomen van de Das uitgevoerd. De burcht, zoals belopen in 2007, blijkt niet meer actief in gebruik te zijn en er zijn geen sporen aangetroffen in de directe nabijheid die duiden op hun aanwezigheid binnen een straal van 400 meter. Het is, vanwege de aanwezigheid van dassen in het Lanakerveld, niet uit te sluiten dat de locatie op een later moment weer in gebruik wordt.

Köbbesweg

De gemeente Maastricht wilde aanvankelijk een Coffeecorner ontwikkelen op het terrein van RWZI Randwyck nabij de Köbbesweg. Het gaat daarbij om een gebouw met meerdere ingangen en een grote parkeerplaats met verlichting en hekwerk. Het betreffende terrein valt binnen het bedrijventerrein Eijsden-Maastricht. Het zuidelijke deel van de RWZI dat grenst aan de Köbbesweg heeft nu de bestemming sportvelden.

In 2002 is in het kader van het bestemmingsplan bedrijventerrein Eijsden-Maastricht een uitgebreide inventarisatie van natuurwaarden uitgevoerd (ARCADIS, 2002). Gelet op de aanwezigheid van een dassenburcht bij de Zeep - en de zwaar beschermde status van deze soort - is een natuurcompensatieplan opgesteld (ARCADIS, 2003). Dit is formeel vastgelegd in een ontheffing voor de Flora- en faunawet (LNV, 2005).

Inmiddels is de aanleg van het bedrijventerrein (bouwrijp maken, aanleg infrastructuur) in volle gang. Dit geldt ook voor de aanplant van hagen en fruitbomen ter compensatie van het leefgebied van de das.

Vanwege de mogelijke ontwikkeling van een coffeeshoplocatie ter plaatse van Köbbesweg is in het najaar van 2007 een ecologische terreininspectie uitgevoerd door ARCADIS in opdracht van gemeente Maastricht. Daarbij is geconstateerd dat de eertijds onregelmatig bewoonde dassenburcht, nu wel permanent bewoond is. In het voorjaar van 2008 heeft ARCADIS uitvoerig onderzoek gedaan naar de status van de dassenburcht en de omvang van het actuele leefgebied. Met deze gegevens heeft een nieuwe toetsing plaatsgevonden van de geplande ontwikkelingen op het terrein van RWZI Randwyck in relatie tot de Flora- en faunawet. Daarbij is het volgende geconcludeerd:

- Verplaatsen van de dassenfamilie naar de gerealiseerde kunstburcht ten zuiden van het bedrijventerrein is technisch en juridisch gezien weinig realistisch.
- De huidige dassenburcht RWZI zal dan ook behouden moeten blijven. Dat betekent dat naar een alternatieve locatie gezocht zal moeten worden.

Er is een alternatieve locatie voor de Coffeecorner gevonden aan de zuidzijde van de Köbbesweg ten oosten van de Schaapbroekweg. In het MER Coffeecorners Maastricht wordt van deze locatie uitgegaan. Het perceel bevindt zich aan de rand van het leefgebied van de dassen van de dassenburcht van de Zeep en niet in het leefgebied van de opnieuw bewoonde dassenburcht van RWZI. De locatie van de Coffeecorner is niet van betekenis voor andere zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet). Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid (POG en EHS-gebieden) en Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000 gebieden) is hier ook niet aan de orde.

ARCADIS heeft op 3 december 2009 een actualiserings (veld) onderzoek naar het voorkomen van de Das uitgevoerd. Afname van gebruik ten opzichte van 2008 is niet waargenomen. De hiervoor beschreven constatering blijft onveranderd.

François de Veijestraat

De planlocatie François de Veijestraat is gelegen aan de noordelijke rand van de binnenstad. De relevante bebouwing op de planlocatie betreft een bestaand pand (het voormalige PTT-gebouw) met aanliggend parkeerterrein. De overige bebouwing op de planlocatie is voor diverse doeleinden in gebruik (dierenambulance, opvang, opslag). Het overige terrein is ingericht als parkeergelegenheid en in gebruik als groenvoorziening. Het terrein wordt ingeklemd door een rangeerterrein van Prorail ten zuiden en oosten, enkele bedrijven ten noorden, de Noorderbrug ten noordwesten en de rivier de Maas ten westen van de planlocatie.

De planlocatie vormt een broedhabitat voor algemeen voorkomende vogelsoorten van stad en park (ARCADIS, 2009). Daarnaast wordt het gebied mogelijk gebruikt als foerageergebied voor vleermuizen. Door het stedelijke en weinig groene karakter van de locatie, zal het belang voor vleermuizen beperkt zijn. De planlocatie vormt tenslotte geschikt leefgebied voor algemeen voorkomende zoogdiersoorten (Egel, Konijn, Vos);

De planlocatie en de directe omgeving zijn niet aangewezen onder de Natuurbeschermingswet 1998, Natura 2000 en Beschermde natuurmonumenten. Er zijn ook geen effecten te verwachten op de in de omgeving gelegen EHS en POG gebieden.

Beoordelingskader

In de effectbeoordeling natuur wordt het spreidingsalternatief getoetst aan de huidige situatie. Indien het plan niet leidt tot overtreding van natuurwet- en regelgeving (in dit geval alleen Flora- en faunawet) en een vergunningsprocedure achterwege kan blijven, wordt dit als neutraal effect (score 0) beoordeeld. Het is namelijk een wettelijke eis gericht op het behoud van aanwezige natuurwaarden, en geen directe verbetering van de situatie. Als binnen het plan het ecologisch netwerk wordt versterkt, dan zal dit in combinatie met het voorgaande effect leiden tot een licht positief effect (score +).

Gebiedsbescherming is niet van toepassing en wordt hieronder verder buiten beschouwing gelaten.

Aspect	Criterium	Beoordeling	Maatlat
Natuur	Invloed op gebieden	Invloed op natuurgebieden (direct of indirect)	Kwantitatief en kwalitatief
	Invloed op soorten	Verstoring van het leefgebied van beschermde dier- en planten soorten, achteruitgang van de biodiversiteit	Kwantitatief en kwalitatief

Effectbeoordeling

De volgende tabellen geven *per criterium* weer hoe de verschillende locaties scoren. In de zelfde tabellen wordt ook een totaalafweging per criterium gemaakt. In deze totaalafweging per criterium worden de positieve en de negatieve effecten die de verschillende locaties met zich meebrengen afgewogen tegen elkaar. Ten slotte worden de totaalafwegingen per criterium afgewogen tegen elkaar in de totaalafweging op *aspectniveau*.

Effecten per criterium

Vanwege de niet van toepassing zijnde gebiedsbescherming wordt in het volgende alleen ingegaan op de invloed van het spreidingsalternatief op beschermde soorten.

Tabel 5.34

Effecttabel invloed op soorten

Criterium	referentie-alternatief	Spreidingsalternatief VKA
Invloed op soorten	0	+

Toelichting op effecten

De ingreep in het centrum beperkt tot het verplaatsen van coffeeshops naar locaties buiten het centrum waarbij er geen versturende werkzaamheden plaats hebben. Hierbij treden dan ook geen versturende effecten op beschermde soorten op.

BRUSSELSEWEG

Binnen de locatie Brusselseweg wordt de dassenburcht in het bos behouden en wordt de uitwisseling met het foerageergebied versterkt. Ook wordt verstoring van broedvogels voorkomen. Dit is een licht positief effect. Hieronder een inhoudelijke toelichting hierop.

De voorgenomen vestiging van de coffeeshop langs de Brusselseweg veroorzaakt geen grote negatieve effecten op de dassenpopulatie. Indien de burchtlocatie weer in gebruik genomen is voordat de vestiging van de coffeeshop gerealiseerd is kan dit echter wel optreden. Om dit te voorkomen is het advies om een dassenverbindingszone aan te leggen, zoals schematisch opgenomen op de inrichtingsschets van de locatie d.d. 4 december 2009.

In de huidige toestand is voor de vestiging van de coffeeshop geen ontheffing noodzakelijk in het kader van de Flora- en faunawet.

Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat de Das – die zwaar beschermd is in het kader van Flora- en faunawet – zich zowel ten westen van de Brusselseweg heeft gevestigd (burchtlocatie in spoordijk) als direct ten oosten (bosgebied). Het primaire voedselgebied ligt echter in het Lanakerveld westelijk van de Brusselseweg. Om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen zal binnen de ontwikkeling van de permanente coffeeshoplocatie (inclusief parkeerplaats) en de nieuwe ontsluitingsweg de migratieroute voor de Das gewaarborgd moeten worden. Daarbij zullen adequate faunavoorzieningen moeten worden getroffen, zoals de aanleg van een dassentunnel (onder de Brusselseweg), afrastering en begroeiing om de barrièrewerking tegen te gaan en menselijke verstoring te voorkomen. Hiermee wordt overtreding van de Flora- en faunawet voorkomen en vervalt de ontheffingsplicht. In het plan van Coffeecorner wordt hier rekening mee gehouden. Daarnaast wordt verstoring van de burchtlocatie zelf voorkomen door het gebouw met de achterzijde tegen het bos aan te leggen. Hier komt geen ingang en verlichting en wordt rust voldoende gewaarborgd. Ook de verlichting van de parkeerplaats is zondanig dat uitstraling naar de omgeving – waaronder het bos en de te ontwikkelen migratieroute voor de das – niet verlicht wordt.

De uitvoer van versturende bouwwerkzaamheden dienen buiten het broedseizoen (15 maart en 30 juli) plaats te vinden om verboden handelingen ten aanzien van broedvogels te voorkomen.

Vanuit de andere beschermde planten en dieren (amfibieën, vleermuissoorten) zijn geen overtredingen te verwachten als gevolg van de ontwikkeling van de Coffeecorner. De laanbeplanting langs de Brusselseweg (vleermuizen) en het bos met retentievijver (amfibieën) wordt namelijk behouden.

KÖBBESWEG

Binnen de locatie Köbbesweg wordt de onderlinge uitwisseling van de twee dassenpopulaties versterkt. Dit is een eis vanuit de Flora- en faunawet en leidt tot een licht positief effect. Hieronder de inhoudelijke toelichting.

Aantasting van het leefgebied van de dassenburcht van de Zeep is inmiddels voldoende gecompenseerd en is toegestaan binnen de huidige ontheffing voor de flora- en faunawet. De vestiging van de Coffeecorner hoeft niet van invloed te zijn op de gunstige staat van instandhouding van de dassenpopulatie in het terrein van RWZI. Voor de levensvatbaarheid is het dan wel wenselijk dat er uitwisseling tussen de dassenfamilies mogelijk blijft. De gemeente Maastricht zal een migratieroute voor dassen ontwikkelen tussen het distributiecentrum langs de Rekoutweg en de nieuw te ontwikkelen Coffeecorner. Deze ecologische zone zal binnen het plan van de Coffeecorner gevrijwaard worden van verlichting en menselijke activiteit. Daarmee wordt voldoende rust gewaarborgd. Tenslotte zal binnen het plan een dassentunnel onder de Köbbesweg worden gerealiseerd, zodat de dassen hier niet worden doodgereden en de te ontwikkelen migratieroute daadwerkelijk kan functioneren. In dit kader zal ook rekening moeten worden gehouden met het aanleggen van bijbehorende voorzieningen, zoals dassenrasters en geleidende begroeiing. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van de Flora- en faunawet en is geen herziening van de huidige ontheffing nodig.

Dat betekent dat er vanuit natuurwet- en regelgeving geen belemmeringen liggen voor de ontwikkeling van de Coffeecorner op de locatie Köbbesweg-Schaapbroekweg.

FRANCOIS DE VEYESTRAAT

Binnen de locatie François de Veijestraat wordt verstoring van broedvogels en vleermuizen voorkomen waarmee er geen effecten optreden. Hieronder de inhoudelijke toelichting.

Zoals aangegeven broeden ter plaatse alleen algemeen voorkomende vogelsoorten van stad en park. Daarnaast wordt het gebied mogelijk gebruikt als foerageergebied voor vleermuizen. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk voor broedvogels, mits het snoeien en verwijderen van opgaande vegetatie buiten het broedseizoen uitgevoerd wordt. De planlocatie wordt door vleermuizen mogelijk gebruikt als foerageergebied. De realisatie van Coffeecorner heeft echter geen negatief effect op deze functie. Door het stedelijke en weinig groene karakter van de locatie, zal het belang voor vleermuizen beperkt zijn.

De planlocatie vormt geschikt leefgebied voor algemeen voorkomende (Tabel 1) zoogdiersoorten (Egel, Konijn, Vos). Voor de te verwachten beschermde soorten (Tabel 1) ten aanzien waarvan verboden handelingen te verwachten zijn geldt een algemene vrijstelling bij ruimtelijke ingrepen in het kader van de nieuwe AMvB art. 75 van de Flora- en faunawet.

Effecten per aspect

Tabel 5.35

Totaaltabel aspect natuur

Criteria	referentie-alternatief	Spreidingsalternatief VKA
Totaalinvloed op gebieden	0	n.v.t.
Totaalinvloed op soorten	0	+
Totaal aspect natuur	0	+

Toelichting op totaaleffecten

De ingreep in het centrum beperkt tot het verplaatsen van coffeeshops naar locaties buiten het centrum waarbij er geen versturende werkzaamheden plaats hebben. Hierbij treden dan ook geen versturende effecten op beschermde soorten op.

Op alle drie locaties is het mogelijk om overtreding van flora- en faunawet te voorkomen (score 0). Binnen de locatie Brusselseweg wordt daarnaast de uitwisseling vanuit de aangrenzende dassenburcht met het foerageergebied versterkt. Ook binnen de locatie Köbbesweg wordt de onderlinge uitwisseling van de twee dassenpopulaties versterkt. Dit is echter wel een eis vanuit de Flora- en faunawet. Dit leidt tot een score van +.

5.6

BODEM EN WATER

Inleiding

In deze paragraaf vindt u een beschrijving van de huidige situatie waarin de hoogteligging (m.b.v. van het Actueel Hoogtebestand Nederland [AHN]), de bodemopbouw, de geohydrologie, de bodem- en grondwaterkwaliteit, het oppervlaktewatersysteem en de kans op wateroverlast aan de orde komen. Daarnaast zijn de effecten van het spreidingsalternatief op het aspect bodem & water in kaart gebracht.

Bij de effectbeoordeling worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De bedrijfsactiviteiten in de Coffeecorners hebben geen effecten op de grondwaterkwaliteit. De bedrijven werken in pandig op een betonnen vloer.
- Het gebouw aan de François de Veijestraat wordt alleen in pandig aangepast op de nieuwe bestemming. De parkeerplaatsen ter plaatse van de François de Veijestraat voldoen aan de nieuwe bestemming.
- Toename van het verhard oppervlak dient conform het beleid van waterschap Roer en Overmaas gecompenseerd te worden. Dit betekent dat een waterbergingsmaatregel een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van $T=25$ moet kunnen verwerken.
- Water kan voor locatie Brusselseweg niet worden afgevoerd, hierom wordt deze locatie ontworpen op een neerslaggebeurtenis van $T=100$.
- Voor nieuwbouwlocaties worden geen diepe graafwerkzaamheden uitgevoerd.
- Aangezien er geen locaties in het centrum gebouwd worden, maar alleen zullen verdwijnen, zal hier in relatie tot de waterhuishouding geen effect optreden.

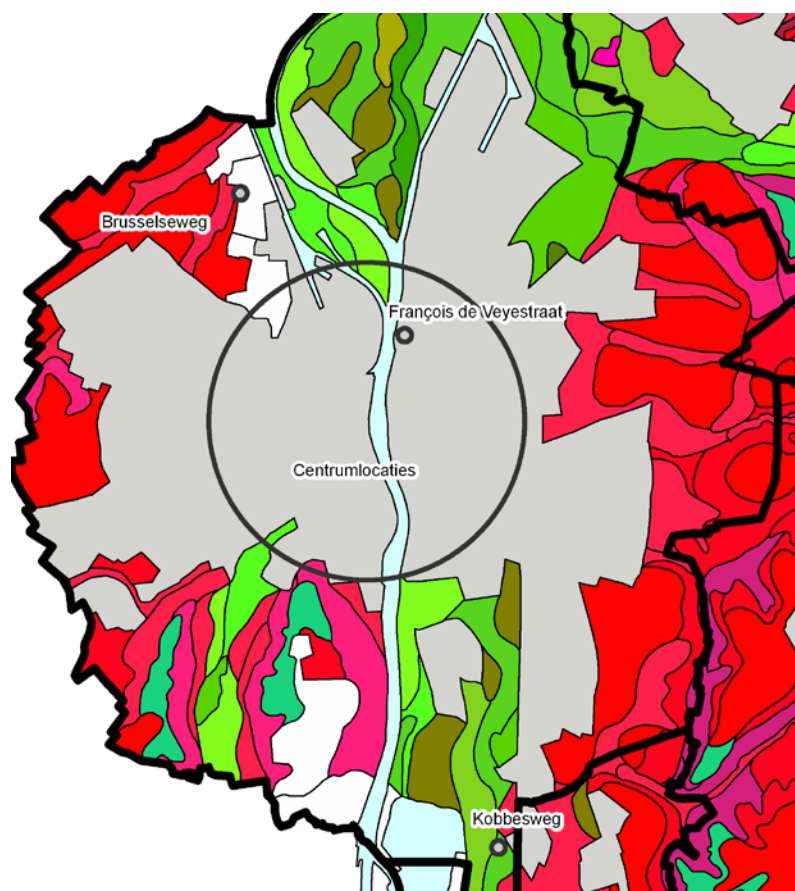
Huidige situatie en autonome ontwikkeling

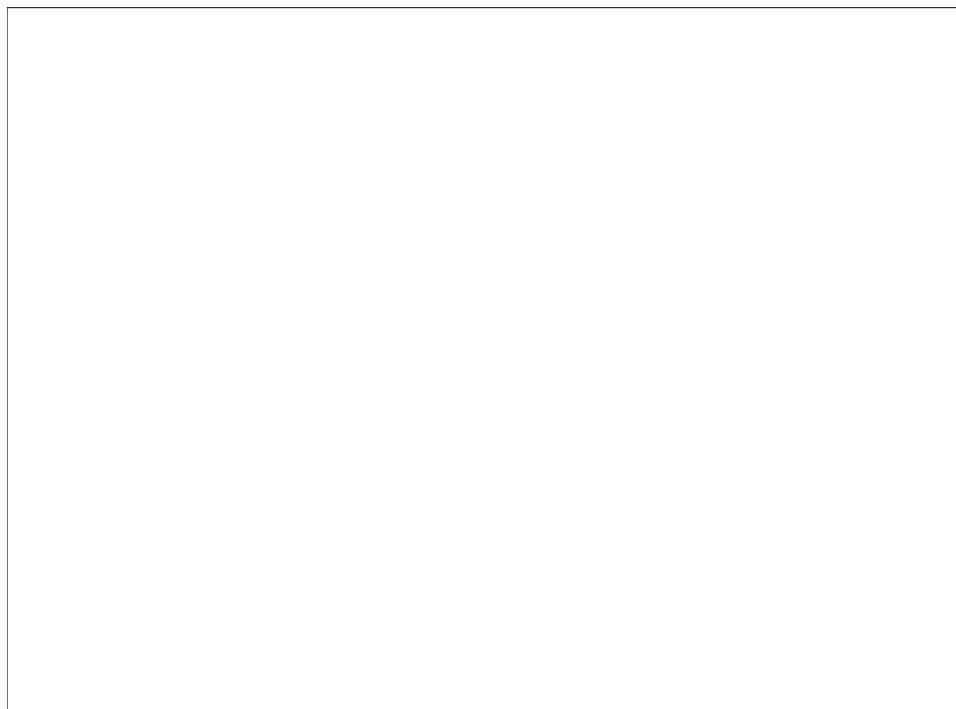
Bodemtypen

De onderstaande kaart geeft de bodemtypen voor gemeente Maastricht. De stippen geven de locaties aan van het spreidingsalternatief en de cirkel geeft de het gebied aan waar de locaties in het centrum liggen. Daarnaast wordt in de tekst per locatie, voor zover beschikbaar, de bodemopbouw beschreven.

Afbeelding 5.23

Bodemgegevens voor de
verschillende locaties





Centrum

De locaties in het centrum bevinden zich gebieden met de aanduiding bebouwing op de 1:50.000 bodemkaart van Nederland. Hier zijn geen bodem- en grondwatergegevens van.

Plangebied Köbbesweg

De huidige bodemopbouw in het plangebied is van wezenlijk belang voor de (grond)waterhuishouding. Ten behoeve van bestemmingsplan Eijsden-Maastricht is bodemkundig/hydrologisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de toplaag van de bodem bestaat uit leem of klei met een zeer lage doorlatendheid van hooguit enkele decimeters per dag en heeft een dikte van 1,7 tot 4,0 meter. Beneden deze toplaag bevinden zich zand- en grindlagen met vanaf 5 meter beneden maaiveld hoge doorlatendheden.

Plangebied Brusselseweg

Het gebied is van oudsher een rijk-agrarisch gebied op lössgronden en vormt geologisch gezien de uiterste noordoostpunt van een groter gebied dat zich uitstrekt over de Belgische Haspengouw. Enkele kilometers naar het noorden beginnen al de zandgronden van de Belgische Kempen en pal ten oosten is er de steilwand die de overgang naar het Maasdal markeert. Ook deze locatie heeft een toplaag van klei en leem met daar onder zand en grindlagen.

Plangebied François de Veijestraat

Het plangebied van de François de Veyestraat bevindt zich in gebieden met de aanduiding bebouwing op de 1:50.000 bodemkaart van Nederland.

Geohydrologie

Per gebied wordt aangegeven wat de grondwaterstand en -stroming is.

Centrum

De verschillende punten liggen op diverse plekken in het centrum, daar deze punten niet op de bodemkaart staan aangegeven is er geen grondwatertrap voor deze punten bekend. Er staan een beperkt aantal peilbuizen in het centrum, de meeste locaties liggen op enige afstand, vaak meer dan 500 meter, van een peilbuis.

Plangebied Köbbesweg

Uit onderzoek ten behoeve van bestemmingsplan Eijsden-Maastricht⁸ is gebleken dat de Maas een blijvend drainerend effect heeft op de grondwaterstanden in het gebied, zelfs rond pieken op de Maas. Het grondwater stuwt op bij hoge rivierpeilen, maar blijft in westelijke richting naar de Maas stromen. Er treedt dus normaal gesproken (wellicht met uitzondering van korte perioden tijdens een afvoerpiek) geen rivierkwel op.

Bij hoge waterstanden op de Maas zal water vanuit de rivier kunnen infiltreren in de zand- en grindlagen. De toplaag van klei en leem, voorkomt echter in grote mate dat dit infiltrerende water kan uittreden als kwel in de gebieden grenzend aan het waterbergend winterbed van de Maas. De pieken in de grondwaterstanden zijn duidelijk later en (relatief) minder hoog dan de pieken in de Maas. Dit effect wordt beïnvloed door de afstand tot de Maas: de peilbuizen dicht bij de Maas reageren sneller en meer op hoge Maasstanden dan de buizen op grotere afstand.

Op basis van beschikbare informatie blijkt dat de hoogste grondwaterstanden in het gebied dieper dan 7 meter onder het maaiveld liggen. Dit is bepaald op basis van TNO-grondwatergegevens (TNO-NITG 2004; peilbuis B61F0101 en B61F0345). De 1:50.000 bodemkaart van Nederland laat geen grondwatertrap zien, omdat het grondwater zo laag ligt ten op zichte van het maaiveld.

Plangebied Brusselseweg

Uit gegevens van TNO van peilbuizen rond de locatie Brusselseweg⁹ is te zien dat de hoogste grondwaterstand dieper dan 2 meter onder het maaiveld ligt. De grondwaterstand fluctueert tussen de 2 en 3,5 meter beneden maaiveld.

Aangezien de peilbuis nabij de Maas lagere waterstanden laat zien dan de peilbuis meer oostelijk en verder weg van de Maas kan men concluderen dat het grondwater in westelijke richting naar de Maas stroomt. Dit is ook zichtbaar bij pieken in de grondwaterstand.

Plangebied François de Veijestraat

Er ligt een peilbuis (B61F1329) op ongeveer 150 meter van deze locatie. Deze peilbuis laat vanaf 1960 op één moment, in 1995, een uitschieter zien tot 1.5 meter onder het maaiveld. Dit is te relateren aan de hoge Maasstand van december 1995. De grondwaterstand fluctueert daarnaast tussen de 2 en 3,5 meter beneden maaiveld.

Bodem- en grondwaterkwaliteit

De bodemkwaliteit van de huidige situatie wordt aangegeven voor de verschillende locaties. De bedrijvigheid voor de verschillende locaties vindt in pandig plaats en heeft geen effect op de bodem en grondwaterkwaliteit.

Centrum

Op basis van informatie uit bodemkwaliteitsrapportages¹⁰ die van alle centrumlocaties zijn opgevraagd mag worden aangenomen dat de bodemkwaliteit bij het huidige gebruik (wonen met tuin) voor de gebruikers van het perceel geen risico's zal opleveren.

Plangebied Köbbesweg

In het kader van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Grontmij heeft in 1999 een historisch onderzoek uitgevoerd.

⁸ Inventarisatie en Analyse Watersysteem Eijsden, ARCADIS, 2003

⁹ TNO-NITG 2004 peilbuizen B61F1424 en B61F0269

¹⁰ de betreffende bodeminformatie afkomstig is uit het bodeminformatiesysteem van de gemeente Maastricht en als zgn. bodemkwaliteitsrapportages opgevraagd.

In het rapport wordt de locatie op basis van historische gegevens als “onverdacht” beschouwd.

Een deel van de onderhavige locatie is in maart 2001 door Haskoning onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat de grond licht verontreinigd is. Op basis van deze gegevens mag worden aangenomen dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor de bouw van een Coffeecorner. Van het grondwater is geen verontreiniging bekend.

De definitieve locatie is in 2007 conform de kwaliteitsprotocollen NEN 5707, NVN 5725 en NEN 5740 onderzocht op grond, grondwater en asbest.

Er zijn slechts licht verhoogde gehalten aan zware metalen (cadmium, nikkel en zink) aangetoond. Deze gehalten liggen conform het Bodembeheer-plan 2007 allen beneden de Lokaal Maximale Waarden (LMW deelgebied inundatie) en overschrijden niet het Aanvaardbaar Risico Niveau (ARN voor ‘overig onbedekte bodem’ zijnde het geplande gebruik van de locatie). Verder bleek dat de locatie als niet verdacht voor asbest beschouwd kan worden.

In het kader van de ontwikkeling van de locatie is de bodem ook als onderdeel van een groter geheel in 2009 door Econsultancy onderzocht. Uit dit onderzoek (verkennend bodemonderzoek Hoek Köbbesweg Habitatweg te Maastricht) blijkt dat er slechts lichte overschrijdingen (t.o.v. schone bodem) zijn aangetroffen. Op basis van deze gegevens mag worden aangenomen dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het verlenen van een bouwvergunning.

Plangebied Brusselseweg

De locatie is onderzocht op grond en asbest (grondwater is meer dan 5 m-mv). De locatie kan als niet verdacht voor asbest beschouwd worden.

Er zijn verder slechts licht tot matig verhoogde gehalten aangetoond (zware metalen, PAK, EOX en minerale olie). Deze gehalten liggen conform het Bodembeheerplan 2007 beneden de Lokaal Maximale Waarden (LMW voor deelgebied overig).

De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor het gebruik van de locatie als coffeeshop.

Uit historische gegevens blijkt dat niet kan worden uitgesloten dat het deel ten oosten van de locatie in het verleden is opgehoogd / opgevuld met huisvuil. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat de agrarische percelen ten westen van de locatie licht verontreinigd zijn met (onder andere) zware metalen.

Plangebied François de Veijestraat

Gesteld dat voor de definitieve locatie gebruik gemaakt wordt van de huidige bebouwing zal:

- Het bodemgebruik niet gewijzigd worden (geen toename van het blootstellingsrisico met dat het niet de bodem raakt) en
- Zal geen grondverzet (meer dan 25 m3) plaats vinden.

Voor deze locatie is daardoor geen onderzoeksplicht en vormt het aspect geen belemmering voor het gebruik van de locatie als coffeeshop.

Mocht hiervan afgeweken worden (wel bodemgebruik/grondverzet) dient er ter plaatse een bodemonderzoek uitgevoerd te worden conform de norm (NEN 5740/ verkennend onderzoek, NVN 5725/historisch onderzoek en NEN 5707/asbest).

Op basis van onderzoeksgegevens uit de nabije omgeving zal er sprake zijn van een ernstig geval van verontreiniging (zware metalen) en zal naar verwachting bij meer dan 25 m³ grondverzet rekening gehouden moeten worden: dat een Wet Bodembeschermingsprocedure gevolgd dient te worden en met hogere kosten voor het afvoeren van de grond.

Oppervlaktewater

Per locatie wordt aangegeven hoe het watersysteem eruit ziet.

Centrum

De locaties liggen in het centrum van Maastricht. De Maas loopt dwars door het centrum. Een aantal locaties liggen aan de Maas.

Plangebied Köbbesweg

Binnen het plangebied is oppervlaktewater aanwezig. Het beekje “de Zeep” loost ten noorden van het plangebied op de Maas. De Zeep, die van oost naar west langs het plangebied stroomt, staat delen van het jaar droog en ontvangt overstortwater uit het gemengde rioolstelsel van Gronsveld en het water van de “Termaardergrub”, een watergang die bij de oostelijke exploitatiegrens uitstroomt in de Zeep. De Termaardergrub ontspringt tussen Termaar en Margraten op het Plateau van Margraten. Het stroomgebied van deze watergang beslaat ongeveer 2300 ha. Op de westelijke grens van het plangebied stroomt een effluentleiding van de RWZI Heugem samen met de Zeep. Deze effluentleiding is permanent watervoerend.

Plangebied Brusselseweg

De noordelijkste punt van het zoekgebied voor de locatie de Brusselseweg ligt aan de waterloop de Zouw richting de Zuid-Willemsvaart. Deze waterloop is ongeveer een kilometer lang en is een droogdal, wat betekent dat deze niet permanent watervoerend is.

Plangebied François de Veijestraat

Het plangebied ligt op 200 meter van de Maas. In en direct aangrenzend aan het plangebied ligt geen oppervlakte water.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Voor de waterlopen die in het plangebied liggen wordt een beschrijving gegeven van de waterkwaliteit en de invloed van de locaties in de huidige situatie. Daarnaast wordt aangegeven wat voor rioleringsstelsel aanwezig is.

Centrum

Er is geen informatie gevonden over de waterkwaliteit van de Maas.

Plangebied Köbbesweg

De waterkwaliteit van de Zeep is matig doordat vanuit het achterliggende gebied nutriënten worden aangevoerd en in geval van zware neerslag overstortwater vanuit de riolering van Gronsveld via de Zeep wordt afgevoerd. Op deze locatie is een verbeterd gescheiden rioolstelsel aanwezig.

Plangebied Brusselseweg

De huidige situatie heeft geen effect op de oppervlaktewaterkwaliteit van de Zouw. De Zouw is een belangrijk deel van de tijd niet watervoerend. Op deze locatie is geen DWA riool aanwezig.

Plangebied François de Veijestraat

Er ligt geen waterloop in de directe nabijheid van de François de Veijestraat. Op deze locatie is een gemengd rioolstelsel aanwezig.

Wateroverlast

Per locatie wordt aangegeven of er sprake is van wateroverlast.

Centrum

Deze locatie ligt niet binnen het winterbed van de Maas.

Mede vanwege het feit dat het bestaande panden betreft, zijn er verder geen relevante kenmerken, van belang.

Plangebied Köbbesweg

Deze locatie ligt binnen het winterbed van de Maas. De Maas speelt als oppervlaktewater in de nabijheid van het plangebied een belangrijke rol. Van de Zeep is bekend dat de afvoer kan stagneren bij hoge Maasstanden; laaggelegen terreindelen inunderen dan. De Maas kent grote fluctuaties in haar waterpeil en reageert snel op neerslag bovenstrooms in het plangebied. Bij bouw in de Köbbesweg dient rekening gehouden te worden met hoge Maasstanden en daardoor hoge waterstanden in de Zeep. Ten behoeve van overleg over het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Eijsden – Maastricht is besloten een kade aan te leggen waarmee het veiligheidsniveau op 1/1250 jaar wordt bereikt. Langs Oosterweg is een kade aangelegd met kruinhoogte van 50,15m+NAP. Langs De Zeep is een kade aangelegd met kruinhoogte van 50,10m+ NAP. Er is echter nog steeds een deel tussen deze kades met een veiligheidsniveau van 1/250 jaar. Daarmee is het veiligheidsniveau voor het plangebied 1/250 jaar. Bij een bui van T=100 dient geen wateroverlast op te treden. Deze wateroverlast kan worden opgevangen door een bodempassage met infiltratievoorziening onder de parkeerplaats te realiseren of een bodempassage met geknepen infiltratievoorziening. In het geval de voorziening onvoldoende infiltreert bij een bui van T=25, er onvoldoende ruimte is of het economisch rendabeler is om een bui van T=100 is het mogelijk om op de Zeep over te storten.

Plangebied Brusselseweg

Deze locatie ligt niet binnen het winterbed van de Maas. Van de zuidelijkste boerderij binnen het zoekgebied is bekend dat bij hevige regenval op ongeveer een tiende hectare wateroverlast optreedt. In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water en de watertoets dient voldoende waterberging aangelegd te worden dat een bui van T=25 verwerkt kan worden. Bij een bui van T=100 dient geen wateroverlast op te treden. Deze wateroverlast kan worden opgevangen door een bodempassage met infiltratievoorziening onder de parkeerplaats te realiseren of een bodempassage met geknepen infiltratievoorziening. In het geval de voorziening onvoldoende infiltreert bij een bui van T=25, er onvoldoende ruimte is of het economisch rendabeler is om een bui van T=100 is het mogelijk om via een duiker onder de weg en een sloot op de Zouw over te storten.

Plangebied François de Veijestraat

Deze locatie ligt niet binnen het winterbed van de Maas.

Mede vanwege het feit dat het een bestaand pand betreft, zijn er verder geen relevante kenmerken, van belang. Geen wateroverlast bekend.

Autonome ontwikkeling**Centrum**

In het centrum zijn geen ontwikkelingen gepland die van significante invloed zijn op bodem- en wateraspecten. De huidige situatie blijft gehandhaafd. Daarmee kunnen de alternatieven getoetst worden op de huidige situatie.

Plangebied Köbbesweg

Voor deze locatie is in het bestemmingsplan een bedrijventerrein voorzien. Verwacht wordt dat dit volgens beleid wordt ontwikkeld. Dit heeft mogelijk effect op de waterhuishouding.

Plangebied Brusselseweg

Voor de autonome ontwikkeling zal in relatie tot de waterhuishouding de huidige situatie niet significant veranderen. De huidige situatie, een braakliggend terrein, blijft voor deze locatie gehandhaafd.

Plangebied François de Veijestraat

Voor de autonome ontwikkeling zal in relatie tot de waterhuishouding de huidige situatie niet significant veranderen. De huidige situatie, een leegstaand gebouw, blijft voor deze locatie gehandhaafd.

Beoordelingskader

Aspect	Criterium	Beoordeling	Maatlat
Bodem en water	Invloed op de bodemkwaliteit	Effecten op de bodemkwaliteit in het plangebied	Kwalitatief
	Invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	Effecten op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit in en rondom het plangebied	Kwalitatief
	Invloed op de grondwaterstand	Invloeden door kwelwater of verminderde infiltratie van hemelwater door nieuwe bebouwing of bestrating	Kwalitatief
	Invloed op het oppervlaktewatersysteem	Invloed op de afwatering in het plangebied of compensatie van de waterberging	Kwalitatief

Effectbeoordeling

De volgende tabellen geven *per criterium* weer hoe het spreidingsalternatief scoort ten opzichte van het referentiealternatief. In deze afweging per criterium worden de positieve en de negatieve effecten die de verschillende locaties met zich meebrengen afgewogen tegen elkaar. Ten slotte worden de afwegingen per criterium afgewogen tegen elkaar in de totaalafweging op *aspectniveau*.

Effecten per criterium

Criterium	referentie-alternatief	spreidings-alternatief
Invloed op de bodemkwaliteit	0	0

In het centrum van Maastricht verdwijnen 7 coffeeshops, maar dit heeft geen invloed op de bodemkwaliteit.

Er zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze gegevens mag worden aangenomen dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het verlenen van een bouwvergunning.

Bij de locatie Francois de Veyestraat moet echter rekening gehouden worden met dat bij meer dan 25 m3 grondverzet:

- De Wet Bodembeschermingsprocedure gevolgd dient te worden en
- De kosten voor het afvoeren van de grond hoger worden.

Voor de locatie Brusselseweg geldt dat indien er sprake is van een bodemingreep in dit gebied door middel van kijkgaten / proefsleuven nader bekeken moet worden of er sprake is van archeologische sporen en erosie.

Criterium	referentie-alternatief	spreidings-alternatief
Invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	0	0

In het centrum van Maastricht verdwijnen 7 coffeeshops, maar dit heeft geen invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit.

Op de locaties Brusselseweg en de Köbbesweg worden parkeergelegenheden aangelegd en vindt een toename van de verkeersbewegingen plaats. Op de François de Veijestraat dient ook met een toename van het aantal verkeersbewegingen rekening te worden gehouden. De infiltratie van verontreinigd hemelwater, afkomstig van (nieuwe) wegen en parkeerterreinen zou daarmee in het gebied kunnen leiden tot een verslechtering van de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit. Het beleid van het Waterschap Roer en Overmaas en gemeente Maastricht stelt echter dat verontreinigd hemelwater gezuiverd dient te worden alvorens het wordt afgekoppeld. Water dat van de benodigde parkeerplaatsen wordt afgekoppeld kan bijvoorbeeld doormiddel van een bodempassage worden gezuiverd. Daarmee komt het voorkeursalternatief gemiddeld op een neutrale score uit.

Invloed op de grondwaterstand

Criterium	referentie-alternatief	spreidings-alternatief
Invloed op de grondwaterstand	0	0

In het centrum van Maastricht verdwijnen 7 coffeeshops, maar dit heeft geen invloed op de grondwaterstand.

Op de locaties Köbbesweg en Brusselseweg wordt gebouwd. In bestemmingsplan Eijsden staat aangegeven dat vergravingen op het terrein de slecht doorlatende toplaag niet mogen doorbreken. Met de aanleg van fundering dient hier rekening mee gehouden te worden. Dat dit beleidsmatig is vastgelegd betekent dat er bij de werkzaamheden de slecht doorlatende toplaag niet zal worden doorbroken en daarmee geen effect op de grondwaterstand plaatsvindt. In het bestemmingsplan Lanakerveld, waar de Brusselseweg is gelegen wordt dit niet genoemd. In het centrum en de François de Veijestraat worden in dit kader geen werkzaamheden uitgevoerd en zal geen effect optreden. Hiermee komt de totaalinvloed op de grondwaterstand neutraal uit.

Invloed op het oppervlaktewatersysteem

Criterium	referentie-alternatief	spreidings-alternatief
Invloed op het oppervlaktewatersysteem	0	0

In het centrum van Maastricht verdwijnen 7 coffeeshops, maar dit heeft geen invloed op het oppervlaktewatersysteem.

Op de nieuwbouwlocaties Brusselseweg en Köbbeseweg neemt het verharde oppervlak toe. Hiermee neemt het infiltrerend en bergend vermogen van deze locaties hiermee af. Dit kan wateroverlast tot gevolg hebben. Om invulling te geven aan het beleid van Waterschap Roer en Overmaas dient er op de nieuwbouwlocaties Brusselseweg en Köbbeseweg een bergingsvoorziening te worden gerealiseerd. Hiermee wordt voorkomen dat de alternatieve situatie een negatief effect heeft. In het centrum en de François de Veijestraat zullen in dit kader geen veranderingen plaatsvinden en zal geen effect optreden. Hiermee komt de totaalinvloed op het oppervlaktewatersysteem voor de afzonderlijke locaties en het voorkeursalternatief op neutraal uit.

Effecten per aspect

Criteria	referentie-alternatief	spreidings-alternatief
Invloed op de bodemkwaliteit	0	0
Invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	0	0
Invloed op de grondwaterstand	0	0
Invloed op het oppervlaktewatersysteem	0	0
Totaal Bodem en Water	0	0

Er treedt naar verwachting geen negatief effect op de bodemkwaliteit op. Verontreinigd hemelwater kan geen negatieve effecten met zich meebrengen voor de grond en oppervlaktewaterkwaliteit omdat het eerst afgekoppeld en dan gezuiverd dient te worden. Ook wat de grondwaterstand betreft treden geen effecten op doordat de top laag hoogstwaarschijnlijk niet doorbroken wordt. Tenslotte worden op de nieuwbouwlocaties bergingsvoorzieningen gerealiseerd zodat er geen negatieve effecten op het oppervlaktewatersysteem optreden. Op geen enkel criterium treden naar verwachting negatieve effecten op. Het spreidingsalternatief scoort daarmee neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie.

5.7

CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Inleiding

In deze paragraaf vindt u een beschrijving van de huidige situatie in het studiegebied op het gebied van archeologie en cultuurhistorie. Er wordt ingegaan op de effecten van eventuele bouwwerkzaamheden op de aangetroffen archeologische en cultuurhistorische waarden.

Referentiesituatie

Archeologie

In de omgeving van de Köbbeseweg zijn diverse archeologische onderzoeken uitgevoerd. Dit toonde aan dat het bodemprofiel grotendeels intact is. Onder een pakket colluvium en jonge rivierklei bevindt zich het laagterras van Geistingen. Direct ten zuiden van de beoogde locatie is onderzoek uitgevoerd in het kader van de aanleg van het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden. Hierbij zijn diverse archeologische resten uit diverse periodes aangetroffen, met name uit de Romeinse periode.

De locatie *Brusselseweg* is gelegen in de context van het GEA-object de Belvédère groeve. Het inventariserend, milieuhygiënische en archeologische onderzoek door de firma's RAAP en MIKO uit 2002 in het Lanakerveld heeft aangetoond dat vlak ten westen van de locatie sprake is van een bodemopbouw van colluvium op de C-horizont.

Er werden aan de westzijde van de Brusselseweg geen archeologische indicatoren aangetroffen en er is sprake van een grote mate van erosie. Deze erosie heeft ook plaatsgevonden op de definitieve locatie. Het perceel is reeds gedeeltelijk afgegraven en opgehoogd met grind uit de oostelijk gelegen groeve. De archeologische verwachting is dientengevolge zeer laag. Preventief onderzoek is niet noodzakelijk.

Over locatie *Francois de Veyestraat* is geen informatie bekend en is geen preventief archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Ten aanzien van de situatie in het centrum is geen onderzoek naar archeologische waarden benodigd. In de ondergrond van de binnenstad liggen de resten van de Romeinse stad. Gezien het uitblijven van ingrepen blijven deze *in situ*.

Cultuurhistorie en Geologisch- en aardkundige objecten (GEA-objecten)

Maastricht is één van de oudste steden van het land en daardoor heeft met name de binnenstad een historisch karakter waar zich dan ook vele cultuurhistorische elementen bevinden. Deze stad werd rond het begin van de jaartelling door de Romeinen gesticht bij een doorwaadbare plaats in de Maas. In de Middeleeuwen bestond de stad uit een deel op de westoever (Maastricht) en een deel op de oostoever (Wyck). In het begin van de 13e eeuw (1204) kreeg Maastricht haar stadsrechten waarna de handelsstad veranderde in een vestingstad met stadsmuren en een stadsomwalling.

Vanaf die tijd kon Maastricht zich slechts binnen de omwallingen en stadsmuren verder uitbreiden tot in 1857 de status van vestingstad werd opgeheven en uitbreiding buiten de muren mogelijk werd. Deze uitbreiding was nodig doordat Maastricht zich vanaf het begin van de industriële revolutie ontwikkelde tot een vooraanstaande industriestad.

De cultuurhistorische waarden bevinden zich dus met name in het oude centrum van Maastricht. Echter ook op andere plekken bevinden zich historische waarden. In de omgeving van de Coffeecornerlocatie aan de Brusselseweg is een spoorwegviaduct hetgeen monument is. Daarnaast is de geplande Coffeecornerlocatie gelegen in GEA-object de Belvédère groeve, een archeologische vindplaats. De locatie aan de Francois de Veyestraat bevindt zich in het voormalige PTT-gebouw dat een toekomstige monument is. Aan de Köbbesweg bevinden zich cultuurhistorisch of aardkundig gezien geen waardevolle objecten.

Beoordelingskader

Wanneer de ingrepen in de grond op de verschillende locaties zorgen voor aantasting of verwijdering van archeologische waarden en/of cultuurhistorische elementen in het plangebied wordt dit als negatief beoordeeld. De mate van verstoring wordt bepaald op basis van expert judgement.

Aspect	Criterium	Beoordeling	Maatlat
Cultuurhistorie en archeologie	Invloed op cultuurhistorische elementen, structuren en patronen en waardevolle gebieden.	Doorsnijding of aantasting van bepalende elementen in relatie tot bijzonderheid van de cultuurhistorisch waardevolle elementen, structuren en patronen.	Kwalitatief
	Invloed op de archeologische waarden	Verwijdering of aantasting van archeologische elementen in het plangebied	Kwalitatief

Tabel 5.36

Effecttabel invloed op
archeologische waarden

Effectbeoordeling

Criterium	referentie- alternatief	Spreidingsalternatief VKA
Archeologie	0	0
Cultuurhistorie	0	0

Toelichting op effecten

Uitgangspunt bij nieuwbouwlocaties is dat er geen diepe graafwerkzaamheden uitgevoerd worden, behalve funderingswerkzaamheden en de aanleg van riolering voor de gebouwen aan de Köbbesweg en de Brusselseweg. Het gebouw aan de François de Veijestraat wordt alleen inpandig aangepast op de nieuwe bestemming. De parkeerplaatsen ter plaatse van de François de Veijestraat voldoen aan de nieuwe bestemming en behoeven geen aanpassing. Om deze redenen zijn er geen effecten te verwachten (0).

Voor zover de Coffeecorners zich in, op of in de nabijheid van cultuurhistorische of aardkundige waarden bevinden tasten zij deze niet aan. De groeve Belvédère is dichtgestort en geheel afgewerkt. De aardkundige en archeologische waarden voor zover die nog aanwezig zijn, liggen diep onder de grond. De locatie van de Coffeecorner ligt ten noordwesten net buiten de groeve. De bouw van een coffeeshop heeft dan ook geen enkele invloed of effect op de waarden in de groeve.

In het centrum van Maastricht is er alleen sprake van dat coffeeshops verhuizen naar een locatie buiten het centrum. Er vinden geen bouwwerkzaamheden plaats waardoor cultuurhistorische objecten niet aangetast worden.

5.8**VISUEEL RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE KENMERKEN EN BELEVING****Inleiding**

Wanneer het over visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving gaat, wordt daarmee de openheid zichtrelaties, bepalende structuren en beleving en beeldkwaliteit van het plangebied bedoeld. In deze paragraaf wordt ingegaan op eventuele doorsnijdingen of aantastingen van die ruimtelijke en landschappelijke kenmerken.

Referentiesituatie en voorgenomen activiteit

In hoofdstuk 3 zijn de bestaande situatie en autonome ontwikkelingen voor het centrum en de 3 nieuwe locaties beschreven. Samenvattend blijkt hieruit het volgende beeld:

Centrum

De locaties in de binnenstad zijn merendeel in panden gelegen passend binnen het betreffende straatbeeld, de ligging varieert van liggend in aanloopstraten naar het centrum of aan wegen aan de parallelstructuur naar het centrum. Twee coffeeshops liggen aan de Wilhelminakade.

Köbbesweg

De locatie aan de Köbbesweg ligt perifeer, op een in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein aan de rand van de stad Maastricht. Op de locatie staan thans geen gebouwen of opstallen. De locatie Köbbesweg ligt in de open velden, met in de directe omgeving een bosje. In de bestaande situatie is de toegankelijkheid tot de locatie groot en is sprake van een overzichtelijk en onderhouden terrein.

François de Veijestraat

Het plangebied is gelegen aan de noordelijke rand van de binnenstad. De locatie bestaat uit een bestaand pand met aanliggend parkeerterrein. De onderhoudstoestand van de openbare ruimte is slecht. Het terrein wordt ingeklemd door het aangrenzende rangeerterrein van Prorail, twee bedrijven, de Noorderbrug en de rivier de Maas.

Brusselseweg

Het plangebied Brusselseweg is gelegen aan de noordelijke rand van de gemeente Maastricht, ten westen van de Maas. De locatie betreft een in hoofdzaak landbouwgebied aan de zuidzijde van de spoorlijn Maastricht Lanaken. De Brusselseweg zelf is een drukke invalsweg naar Maastricht, die regelmatig tot voor de ingang van de beoogde locatie vast staat.

Beoordelingskader

Wanneer de ingrepen in de grond op de verschillende locaties zorgen voor aantasting van zichtrelaties, bepalende structuren of beleving en beeldkwaliteit van het plangebied wordt dit als negatief beoordeeld. De mate van verstoring wordt bepaald op basis van expert judgement.

Aspect	Criterium	Beoordeling	Maatlat
Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving	Invloed op: openheid zichtrelaties, bepalende structuren en beleving en beeldkwaliteit van het plangebied	Doorsnijding of aantasting van bepalende ruimtemassa, verhoudingen en de mate van zichtbaarheid van bepalende structuren, afhankelijk van de lengte en grootte van de beïnvloeding.	Kwalitatief

Effectbeoordeling

De volgende tabel geeft weer hoe de verschillende locaties scoren. In de zelfde tabel wordt ook een totaalafweging op aspectniveau gemaakt. In deze totaalafweging worden de positieve en de negatieve effecten die de verschillende locaties met zich meebrengen afgewogen tegen elkaar.

Tabel 5.37

Totaaltabel visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving

Criteria	referentie-alternatief	Spreidingsalternatief VKA
Invloed op openheid zichtrelaties, bepalende structuren en beleving en beeldkwaliteit van het plangebied	0	0

Toelichting op effecten***Centrum***

Verplaatsen van de coffeeshops uit het centrum heeft geen invloed op ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving van de situatie in het stadscentrum. De panden blijven bestaan en de horecabestemmingen blijven gehandhaafd.

Köbbesweg

Bij de inrichting van de locatie is rekening gehouden met het hoge ambitieniveau voor het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden zoals ook in bestemmingsplan en beeldkwaliteitplan ervan beschreven.

Hierbij is vooral ook aandacht gegeven aan de voorzones van het terrein en de karakteristiek van het gebouw. Tevens is rekening gehouden met het doorzetten van de groenzones en aanleg van de ecologische verbinding.

Brusselseweg

Bij de inrichting van de locatie staat het zoveel mogelijk handhaven van de landschappelijke kwaliteiten centraal. Waar mogelijk zijn nieuwe elementen ingepast (gebouw) c.q. is het grote verharde parkeeroppervlak middels hagen afgeschermd. Hierbij zijn hagen voorzien van maximaal circa 1-1,5 m hoogte zodanig dat sociale veiligheid voldoende gewaarborgd blijft.

François de Veijestraat

Het bestaande gebouw en de buitenruimte worden waar nodig aangepast voor gebruik als coffeeshop, rekening houdend met het feit dat het om een tijdelijke locatie gaat.

BIJLAGE

6

Verdere mitigatie

6.1

INLEIDING

In een besluit-MER is het wettelijk verplicht om een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) op te nemen. De planontwikkeling is vanaf het begin integraal opgepakt en in de ontwerpsschetsen zijn de meeste milieuaspecten dan ook al in hoge mate geoptimaliseerd.

Ook de Commissie voor de m.e.r. ziet voor het onderhavige voornemen niet direct aanknopingspunten voor een MMA in de vorm van een locatiealternatief¹¹. Er wordt derhalve geen afzonderlijk meest milieuvriendelijk alternatief gepresenteerd. Wel is in onderstaande paragraaf per aspect aangegeven welke extra maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te beperken mogelijk zijn.

6.2

MITIGERENDE MAATREGELEN***Sociale veiligheid******Algemeen (voor alle drie de locaties)***

- Duidelijke handhavingarrangementen, waarbij veelvuldig en consequent tegen met name drugsrunners opgetreden wordt.
- Snelle en adequate afhandeling van klachten bij overlast; goede inzet van het Meldpunt Drugsoverlast.
- Promotie bekendheid van meldingsnummer Meldpunt Drugsoverlast.
- De nieuwe Coffeecornerlocaties moeten 'schoon, heel en veilig' ontworpen en voldoende onderhouden worden, waarbij gebruik wordt gemaakt van duurzame materialen die voldoende onderhouden worden zodat verloedering, graffiti, vandalisme en zwerfvuil geen kans krijgen. Dit betekent bestaande zwakke plekken op en rondom de locaties aanpakken, bij het ontwerp rekening houden met vandalismebestendige materialen, goede verlichting, voldoende sanitaire voorzieningen en afvalbakken, huiselijke elementen waardoor de omgeving minder anoniem en steriel wordt etc. en bij het gebruik goed onderhouden, zodat de terreinen niet alsnog verloederen. Bijkomend voordeel van het gebruik van duurzame, niet uitlopende bouwmaterialen is dat hiermee tevens verontreiniging vanuit afstromend hemelwater op het oppervlaktewater voorkomen wordt.

¹¹ Commissie voor de milieueffectrapportage, Verspreiding coffeeshops Maastricht, Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport, 27 mei 2009 / rapportnummer 2243-39

- Als de mogelijkheid geboden wordt om op de parkeerterreinen te overnachten (drugstoeristen die aankomen op momenten dat de Coffeecorner zelf gesloten is): zorgen voor 24 uren bewaking door de Coffeecorner exploitant + voldoende sanitaire voorzieningen.

Köbbesweg:

- Door aanvullende maatregelen verder ontmoedigen dat autoverkeer naar coffeeshop en naar school fietsende jeugd met elkaar in aanraking kan komen. Denk hierbij aan bewegwijzering voor drugstoeristen, liefst vanaf de snelweg, die de hoeveelheid dwalend verkeer beperken. En inrichting/aanpassing van de infrastructuur, zodat verkeersstromen gescheiden worden.
- Preventieve bescherming van kwetsbare groepen, zoals de verstandelijk gehandicapten uit de buurt. Hierbij wordt gedacht aan een toegangssysteem die er voor zorgt dat mensen die onderdeel uitmaken van zo'n kwetsbare groep de coffeeshops niet kunnen bezoeken. Iedereen die zich niet wil legitimeren, wordt nu al de toegang geweigerd.

François de Veijestraat:

- Het bedrijventerrein als zodanig is toe aan een kwaliteitsimpuls. De algemene staat van beheer en onderhoud is slecht, materiaal in de omgeving zijn vandalismegevoelig.

Brusselseweg

- Beperken van vluchtmogelijkheden en toegankelijkheid van de veel zandwegen (bijvoorbeeld door slagbomen) en sluiptwegen rond de locatie en de spoordijk die nu nog gemakkelijk te beklimmen is.
- Door aanvullende maatregelen verder ontmoedigen dat autoverkeer naar coffeeshop en naar school fietsende jeugd met elkaar in aanraking kan komen.

Verkeer en vervoer

- Goede fietsstalmogelijkheden kunnen leiden tot een groter aandeel bezoekers per fiets.
- Voor de verkeersveiligheid is het relevant om uit te gaan van aparte fietsvoorzieningen in de directe omgeving van de locaties zodat langzaam verkeer van het autoverkeer gescheiden kan worden. Daarnaast is het zinvol op de locaties zelf looproutes aan te geven.
- eventueel benodigde extra parkeerplaatsen tijdens piek-piekmomenten (bijv. kerst) betreft incidentele momenten. Door op de Coffeecornerlocaties een grasstrook van voldoende omvang aan te leggen is voorzien in eventueel benodigde extra ruimte om auto's bij incidentele topdrukke, te parkeren.

Woon- en leefmilieu

Omdat wordt voldaan aan de eisen voor lucht en geluid is er geen verplichting om aanvullende maatregelen te nemen. Verdergaande vermindering van geluidsbelasting en verbeteren van de luchtkwaliteit is mogelijk door het treffen van de volgende maatregelen;

- Het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de directe ontsluitingswegen.
- Het verminderen van de verkeersintensiteiten op de directe ontsluitingswegen.

Specifiek voor geluid geldt dat tijdens het ontwerp moet worden gezocht naar optimale geluidsisolerende gevelmaatregelen om een afdoend binnenniveau te kunnen garanderen. Tevens moet de definitieve situering van het gebouw en de inrichting van de parkeerplaatsen zodanig zijn dat eventuele geluidsbelasting naar de directe omgeving ten gevolge hiervan zoveel mogelijk wordt beperkt.

Wat betreft beperken van geluidsoverlast tijdens de bouwwerkzaamheden wordt aanbevolen de bouwtijd zo kort mogelijk te laten zijn en middels extra verkeersmaatregelen de verkeersdoorstroming in de directe omgeving van de coffeeshops te bevorderen.

Voor de locatie Brusselseweg wordt een verantwoording in het bestemmingsplan geadviseerd in relatie tot de lichte verhoging van het groepsrisico in relatie tot transport gevaarlijke stoffen op de Brusselseweg

Natuur

- Voorkomen van uitstraling vanuit verlichting parkeerplaatsen naar directe omgeving (Brusselseweg en Köbbesweg).
- Realisatie migratieroute voor dassen en dassentunnel (Brusselseweg en Köbbesweg).
- Met oriëntatie van gebouw voorkomen van verstoring van dassenburcht (Brusselseweg) en dassenroute (Brusselseweg en Köbbesweg): blinde gevel zonder toegangsdeuren.

Bodem en water

Locatie Köbbesweg en locatie Brusselseweg

- Het dient de aanbeveling om gebouwen duurzaam aan te leggen. Aangezien het voor de locatie Köbbesweg lastig is om hemelwater af te voeren kan men er voor kiezen om hier groene daken aan te leggen.

Cultuurhistorie en archeologie

- Tijdens een verkennend booronderzoek door de archeologen van de gemeente Maastricht op de beoogde locatie van de coffeeshop aan de Köbbesweg, is vastgesteld dat het niveau waarop archeologische resten verwacht kunnen worden op verschillende diepten ligt. Aan de oostzijde van het terrein ligt het niveau op ca. 60 cm –mv. Het niveau loopt geleidelijk af in westelijke richting tot ca. 90 cm –mv. Het verdient daarom vanuit archeologisch oogpunt aanbeveling de Coffeecorner op het noordwestelijk deel van het perceel te realiseren. Daar zit het archeologisch niveau op ca. 90 cm –mv. Op het oostelijke deel van het terrein zit het archeologisch niveau op ca. 60 cm –mv.

Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving

Köbbesweg

Voldoende aandacht aan de voorzones van het terrein en de karakteristiek van het gebouw. Tevens rekening houden met het doorzetten van de groenzones en aanleg van de ecologische verbinding.

Brusselseweg

Waar mogelijk nieuwe elementen landschappelijke inpassen, zoals door hagen.

HOOFDSTUK 7

Beleidskader

7.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk zijn de voor het voorgenomen initiatief relevante beleidskaders opgenomen. Waar helder, is aangegeven welke randvoorwaarden deze beleidskaders stellen aan de Coffeecorners.

7.2 RELEVANTE WET- EN REGELGEVING

De relevante wet- en regelgeving die van toepassing is op de vestiging van de Coffeecorners is in onderstaand schema weergegeven.

Wet- en regelgeving	
▪ Wet milieubeheer	▪ Wet op de waterhuishouding
▪ Wet geluidhinder	▪ Wet verontreiniging oppervlaktewateren
▪ Wet luchtkwaliteit	▪ Boswet
▪ Natuurbeschermingswet	▪ Besluit externe veiligheid inrichtingen
▪ Flora- en Faunawet	▪ Circulaire industrielawaai
▪ Wet bodembescherming	▪ Provinciale milieuverordening
▪ Monumentenwet	

7.3 EUROPESE WET- EN REGELGEVING

7.3.1 KADERRICHTLIJN WATER (KRW)

Het doel van de KRW is de bescherming en verbetering van de kwaliteit en een duurzaam gebruik van het oppervlakte- en grondwater in alle Europese lidstaten. In 2015 moeten de lidstaten de doelen voor de waterkwaliteit hebben bereikt. Deze 'goede toestand' heeft zowel betrekking op een goede chemische als ecologische toestand. In 2009 moeten de stroomgebiedsbeheersplannen vastgesteld zijn; in deze plannen zijn de maatregelen opgenomen om de goede toestand te bereiken.

Concrete maatregelen voor de Coffeecorners zijn niet vastgesteld.

7.3.2

VERDRAG VAN VALLETTA (VERDRAG VAN MALTA 1992)

Het Verdrag van Malta dateert van 1992 en wordt ook wel Verdrag van Valletta genoemd. Het verdrag beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat dus om archeologische resten als nederzettingen, grafvelden, en gebruiksvoorwerpen. Uitgangspunt van het verdrag is dat het archeologische erfgoed integrale bescherming nodig heeft en krijgt. De belangrijkste bepalingen uit het verdrag zijn:

- Opname van de archeologie in de processen van ruimtelijke ordening (Artikel 5).
- Financiering van archeologisch onderzoek ten laste van de ontwikkelaar (Artikel 6).
- Communicatie met het publiek (Artikel 9).

Om het bodemarchief beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de bouw te beperken, wordt voorgesteld om steeds vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op deze manier kan daar bij de ontwikkeling van de plannen zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden.

In oktober 2003 is een voorstel voor de wijziging van de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten naar de Tweede Kamer gestuurd. Hiermee worden de principes van het Verdrag van Malta doorgevoerd in de Nederlandse wetgeving. Op 4 april 2006 is het wetsvoorstel door de Tweede Kamer goedgekeurd en in december van dat jaar gaf de eerste kamer ook zijn goedkeuring. Op 1 september 2007 trad de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking.

Het verdrag heeft geen invloed op de milieukundige beoordeling die ten aanzien van het onderhavige initiatief heeft plaatsgevonden. Bij de verdere planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met de wetgeving inzake het cultureel erfgoed, zoals hierboven is aangegeven. In de toelichting van de bestemmingsplannen zal hier nader op worden ingegaan.

7.3.3

VOGEL- EN HABITATRICHTLIJN

De belangrijkste internationale verplichtingen op het gebied van de natuurbescherming zijn neergelegd in de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze richtlijnen zijn gericht op instandhouding van soorten en hun leefgebieden. Het streven is gericht op de vorming van een Europees ecologisch netwerk (Natura 2000 netwerk). De soortenbescherming is in Nederland geïmplementeerd in de Flora- en faunawet. De gebiedsbescherming wordt geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 die op 1 oktober 2005 in werking is getreden.

Vogel- en Habitatrichtlijn

De bescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden is geregeld in artikel 6 van de Habitatrichtlijn. In dit artikel is een afwegingskader opgenomen, waarin is bepaald of een initiatief in of nabij een dergelijk gebied mogelijk is. Aan de hand van dit afwegingskader kan men bepalen welke aspecten in een onderzoek aan de orde moeten komen en welke maatregelen noodzakelijk kunnen zijn. Het Ministerie van LNV heeft het afwegingskader uitgewerkt in een stappenplan, Werken aan Natura 2000 (LNV, 2004).

Om artikel 6 HRL te doorlopen zijn de volgende vragen/stappen relevant:

1. Kan de geplande activiteit mogelijk gevolgen hebben voor een speciale beschermingszone? Alleen wanneer dit het geval is, is artikel 6 HRL van toepassing.
2. Bestaat de activiteit uit een voortzetting van bestaand gebruik of uit een nieuwe activiteit? In het eerste geval is artikel 6.2 van toepassing, in het tweede geval kan artikel 6.3 gelden.
3. Leidt de (nieuwe) activiteit tot significante gevolgen? Zo ja, dan is artikel 6.3 inderdaad van toepassing en is een 'Passende Beoordeling' vereist.
4. Blijkt uit de Passende Beoordeling dat aantasting van de natuurlijke kenmerken plaatsvindt of dat hierover twijfel is? In een dergelijk geval zijn de voorwaarden uit artikel 6.4 HRL van toepassing.

Het doorlopen van de stappen 1 t/m 3 gebeurt in het voortraject van een project, in een zogenaamde voortoets.

Het voorgaande wordt in geval van de Coffeecorners niet van toepassing geacht, omdat beschermde Natura2000-gebieden op ruime afstand van het plangebied liggen van het plangebied.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (2002) voorziet in de bescherming van in het wild voorkomende inheemse plant- en diersoorten. Deze wet vervangt sinds april 2002 onder andere de Vogelwet, de Jachtwet en een gedeelte van de Natuurbeschermingswet. In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen, hetgeen inhoudt dat eenieder handelingen achterwege moet laten waarvan redelijkerwijs vermoed kan worden dat deze schade toebrengen aan in het wild levende soorten.

In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden. Daarnaast is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk een ontheffing te krijgen van de hiervoor genoemde verboden. Sinds begin 2005 is een nieuw vrijstellingenbesluit (AMvB) van de Flora- en faunawet in werking. Bij het beoordelen van aanvragen voor zo'n ontheffing wordt in het nieuwe vrijstellingenbesluit onderscheid gemaakt in verschillende categorieën van soorten.

Voor de soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn aangevuld met een aantal overige bedreigde en zeldzame soorten (bijlage 1 AMvB vrijstellingenbesluit) kan alleen ontheffing worden verleend, wanneer:

1. Voor de ingreep geen andere bevredigende oplossing bestaat, en
2. Sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten en;
3. Geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk van de Minister van LNV vrijstelling te krijgen voor ruimtelijke ontwikkelingen. In februari 2005 is hiertoe een AMvB (Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen) in werking getreden.

Hierin worden de door de Flora- en faunawet beschermde soorten in verschillende categorieën onderverdeeld. Afhankelijk van de categorie waarin een bepaalde soort valt is een ontheffing noodzakelijk of kan een vrijstelling gelden.

Het voorgaande houdt in dat bij ingrepen met effecten op beschermde soorten, maatregelen zijn vereist die een gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten waarborgt en waarbij zoveel mogelijk wordt voorkomen dat er negatieve effecten optreden op beschermde soorten. Voor de beschermde soorten moet er dus altijd voor gezorgd worden dat zij hun leefgebieden behouden of nieuwe leefgebieden krijgen.

Voor de realisatie van de Coffeecorners heeft de Flora en faunawet in het stadium van de m.e.r. nog geen betekenis. Eventuele ontheffingen dienen in een later stadium verkregen te worden.

7.4

RIJKSBELEID

7.4.1

NOTA RUIMTE

De Nota Ruimte (Ministerie van VROM, 2006) bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 in onder andere de Staatscourant is de Nota Ruimte formeel in werking getreden.

De Nota Ruimte stelt ruimte voor ontwikkeling centraal en gaat uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen anticiperen.

Het accent verschuift van toelatingsplanologie naar ontwikkelingsplanologie. De voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn zijn:

- Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland.
- Bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland.
- Borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden.
- Borging van de veiligheid.

De verplaatsing van de coffeeshops past binnen de doelstellingen van de Nota Ruimte. Het initiatief draagt bij aan de borging van veiligheid.

7.4.2

WET RUIMTELIJKE ORDENING

De Wet ruimtelijke ordening is per 1 juli 2008 van kracht geworden. Er zijn nieuwe instrumenten gekomen met een andere inhoud en strekking waarmee ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, met name voor rijk en provincies. Daarnaast is een belangrijke verandering dat de provincie niet meer verplicht goedkeuring behoeft te geven voor gemeentelijke bestemmingsplannen.

De nieuwe Wro verandert niets aan de planologische gang, die gevolgd moet worden voor de initiatieven. Zowel het MER als de bestemmingsplannen zullen met de Provincie Limburg en het Ministerie van VROM in het kader van het vooroverleg worden besproken.

7.4.3

4E NOTA WATERHUISHOUDING EN WATERVISIE

De planperiode voor de 4e Nota Waterhuishouding (Ministerie van V&W, 1998) liep tot 2006. Pas in 2009 komt het kabinet met een opvolger: het eerste Nationale Waterplan. Dit wordt een integrerend waterplan voor toekomstig waterbeleid. Met de Watervisie (Ministerie van V&W, 2007) is het proces gestart richting het Nationale Waterplan. In deze Watervisie zijn de belangrijkste beleidspunten voor de komende jaren benoemd. Omdat de 4e Nota Waterhuishouding nog tot 2009 het formele kader is voor het waterbeheer zijn relevante onderdelen uit deze nota in dit hoofdstuk opgenomen. Vervolgens zijn relevante speerpunten vanuit de Watervisie opgenomen.

4e Nota waterhuishouding

De hoofddoelstelling van het beleid is het 'hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde, veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd'. Een gebiedsgerichte aanpak staat hierbij centraal.

De realisatie van de Coffeecorners, zoals geanalyseerd in dit MER doet geen afbreuk aan de hoofddoelstelling van de Nota waterhuishouding 'het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land'.

Watervisie (2007)

Met de Watervisie geeft het kabinet een nieuwe impuls aan het waterbeleid. Op basis van duurzaamheid zijn vijf speerpunten benoemd, gericht op klimaatbestendigheid, een sterke economie, duurzaam leven met water, waterkennis wereldwijd inzetten en het betrekken van meer mensen bij water.

De watervisie benoemt geen concrete maatregelen of acties die betrekking hebben de realisatie van de Coffeecorners.

7.4.4

WATERTOETS

De watertoets is een sinds 1 november 2003 verplicht te doorlopen proces en heeft tot doel in een vroegtijdig stadium de wateraspecten volwaardig mee te laten wegen in ruimtelijke plannen. Het watertoetsproces resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf. In de waterparagraaf wordt een beschrijving gegeven van de huidige waterhuishoudkundige situatie, de toekomstige situatie en op welke wijze in de planvorming met de wateraspecten rekening is gehouden en geeft inzicht in mitigerende en/of compenserende maatregelen. De gezamenlijke waterbeheerders 'toetsen' de waterparagraaf op van tevoren vastgestelde toetsingscriteria en geven een wateradvies.

De Watertoets doorloopt een viertal fasen, te weten initiatieffase, advies- en ontwerpfase, besluitvormingsfase en beoordelingsfase.

Het toepassen van de watertoets naast de milieueffectrapportage heeft meerwaarde, maar het is uitermate van belang om beide processen goed op elkaar af te stemmen.

De meerwaarde ligt op een aantal punten:

- De waterbeheerders geven een bestuurlijke mening.
- De watertoets waarborgt een vroegtijdige inbreng van water.
- Het waarborgen van een intensieve interactie tussen initiatiefnemer en waterbeheerder.
- De watertoets stelt de waterbeheerders in de gelegenheid om sec vanuit het waterbelang geredeneerd ideeën naar voren te brengen.
- De watertoets levert meer diepgaande informatie over water op dan het MER.
- Bij een goed doorlopen proces zal de inspraak in de MER vanuit de waterbeheerders naar verwachting beperkt zijn, het geen het proces mogelijk versnelt.

Een concept van dit MER is voor een reactie op voorgelegd aan het waterschap. Door het waterschap is aangegeven dat met de inhoud van dit MER wordt ingestemd, maar dat een aantal onderdelen (behandeling hemelwater / duurzaamheid) in de ruimtelijke onderbouwingen dient te worden uitgewerkt. Hier wordt in de bestemmingsplannen onderbouwingen rekening mee gehouden.

7.4.5

NATIONAAL MILIEUBELEIDSPLAN

In 2001 verscheen het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4). In het NMP4 is het doel gesteld om per 2030 de afwenteling van milieuproblemen op volgende generaties en op mensen in arme landen stoppen. Dit kan worden bereikt door de grote milieuproblemen in clusters aan te pakken: energiehuishouding, biodiversiteit en hulpbronnen, milieudruk door de landbouw, stoffen, externe veiligheid, milieu en gezondheid en milieubeleid en de leefomgeving. Veranderingen kunnen worden georganiseerd via systeeminnovatie.

Het Nationaal Milieubeleidsplan biedt geen concrete uitgangspunten en randvoorwaarden voor de verplaatsing van de Coffeecorners.

7.4.6

NOTA MOBILITEIT

De Nota Mobiliteit is het nationaal verkeers- en vervoersplan tot 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. In de Uitvoeringsagenda staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan de Nota Mobiliteit. De inhoud van de nota werkt door in provinciale en regionale plannen. Daarom wordt er hier verder niet ingegaan op de inhoud van deze nota.

7.4.7

STRUCTUURSCHEMA GROENE RUIMTE

Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) is een van de structuurschema's waarin afspraken over natuur en het landelijk gebied staan. De nota richt zich op het behoud, herstel en ontwikkeling van wezenlijke natuurlijke kenmerken en waarden.

Het initiatief tot ontwikkeling van de Coffeecorners doet geen afbreuk aan natuurwaarden ter plaatse van de locaties.

7.5

PROVINCIAAL BELEID

7.5.1

PROVINCIAAL OMGEVINGSPLAN LIMBURG 2006 (ACTUALISATIE 2008 EN 2009)

Op 22 september 2006 is een nieuw Provinciaal Omgevingsplan (POL) vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg. Vervolgens is het nieuwe POL op 1 december 2006 gepubliceerd en daarmee in plaats getreden van het tot dan toe vigerende POL uit 2001. In 2008 en 2009 is het POL op onderdelen geactualiseerd. Net als het 'oude' POL is het POL 2006 een integraal plan dat verschillende, bestaande plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie integreert. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van de kwaliteitsregio Limburg en beschrijft de ambities, de context en de hoofdlijnen van aanpak voor onderwerpen waarbij de provincie een rol speelt. Het POL 2006 is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkelingen van Limburg tot een kwaliteitsregio.

De kwaliteitsregio Limburg wordt gedefinieerd als een regio waar het goed en gezond leven, wonen, leren, werken en recreëren is. Een regio die zich bewust is van de unieke kwaliteit van de leefomgeving en de eigen identiteit. En een regio die stevig is ingebed in internationaal verband. Ten behoeve van de kwaliteitsregio Limburg wordt ingezet op duurzame ontwikkeling. Dat is een ontwikkeling die tegemoetkomt aan de behoeften van de huidige generatie zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar te brengen om ook in hún behoeften te voorzien.

POL-kaart 'perspectieven'

Ter beoordeling van deze toekomstige ontwikkelingen is de zogenaamde POL-kaart 'perspectieven' vervaardigd welke onderscheid maakt in negen ruimtelijke perspectieven. Uit onderstaand fragment van de POL-kaart valt op te maken dat voor de projectlocatie perspectief P9: "stedelijke bebouwing" van toepassing is.

De in het POL-2006 als "stedelijke bebouwing" aangeduide gebieden omvatten ondermeer de aanwezige of als zodanig in POL 2001 en POL-aanvullingen reeds geregelde woon-, winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. Alle aanwezige en/of geplande (lees: goedgekeurde plannen voor) voorzieningen op het gebied van wonen, sociaal-culturele voorzieningen, diensten, kantoren, solitaire bedrijven, winkelcentra, plantsoenen, sportvoorzieningen, wegen etc. zijn ondergebracht in de kaartlegenda 'stedelijke bebouwing', indien het gebied is gelegen binnen de grens stedelijke dynamiek. Het is aan de gemeente om hierbinnen differentiatie aan te brengen op bestemmingsplanniveau.

De realisatie van de Coffeecorners past binnen de kaders van het provinciale beleid, zoals opgenomen in het POL2006.

7.5.2

PROVINCIALE MILIEUVERORDENING, TIENDE TRANCHE

Op 14 december 2007 hebben Provinciale Staten van Limburg de tiende tranche van de Provinciale milieuverordening Limburg (PMV) vastgesteld. Op 15 februari 2008 is de tiende tranche in werking getreden (Provinciaal Blad nr. 9 van 2008).

De Provinciale milieuverordening Limburg, afgekort tot PMV, dateert van 1 april 1994 en is in de daarop volgende jaren modulegewijs uitgebouwd.

Ze bestaat uit:

- Een hoofdstuk algemene bepalingen.
- Het onderdeel algemeen provinciaal beleid (afvalstoffen).
- Het onderdeel bijzonder gebiedsgericht beleid (stiltegebieden, gebieden voor de bescherming van het grondwater, het bodembeschermingsgebied Mergelland en de kwetsbare gebieden in het kader van de vrijstellingsregeling rioleringsverplichting).
- Een hoofdstuk bodemsanering.
- Een hoofdstuk voor ontheffingverlening.
- Hoofdstukken strafbepalingen en overgangs- en slotbepalingen;
- Bijlagen.

Voor de materiële regels is een onderscheid gemaakt in regels die voor de gehele provincie gelden (het 'algemeen provinciaal milieubeleid') en regels voor specifieke gebieden, de zgn. milieubeschermingsgebieden.

De locaties waar de Coffeecorners worden gerealiseerd vallen buiten de kwetsbare gebieden, zoals opgenomen in de provinciale milieuverordening.

7.5.3

LANDSCHAPSVISIE ZUID-LIMBURG

In de landschapsvisie zijn voorstellen uitgewerkt om de bijzondere kwaliteiten van het Zuid-Limburgse landschap te versterken als basis voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van het gebied. Kern van de landschapsvisie is een groen raamwerk, bestaande uit dalen, steile hellingen en beplantingen rondom de dorpen.

Dit raamwerk accentueert de natuurlijke en cultuurhistorische structuur van het landschap, biedt ruimte voor natuurontwikkeling en recreatie en verschaft de cultuurhistorische objecten een duurzaam ruimtelijk kader.

Deze visie is met name gericht op het landelijke gebied van Zuid-Limburg en biedt geen kaders voor de ontwikkeling ten aanzien van de Coffeecorners..

7.5.4

CONVENANT DUURZAAM BOUWEN

Duurzame stedenbouw verbreedt de aandacht naar meer aspecten dan alleen verkavelingen en ontsluitingen. 'Zuinig ruimtegebruik', 'milieuvriendelijk, veilig en snel verkeer en vervoer' en 'natuur' zullen bijvoorbeeld meer aandacht moeten krijgen. Andere aspecten waar in het kader van duurzame stedenbouw rekening mee gehouden moet worden zijn: het waterhuishoudingsysteem (duurzaam waterbeheer), de invloed van het plan op de omgeving en de bestaande waarden, natuur en landschapsstructuren en landschapselementen.

Duurzaam bouwen (DuBo) raakt in steeds bredere kring in de belangstelling en geleidelijk aan krijgen milieuaspecten een volwaardige plaats in het ontwerpen, bouwen en beheren van bebouwing. In de praktijk betekent duurzaam bouwen dat met onder meer de volgende aspecten rekening gehouden wordt: het materiaalgebruik, de vormgeving van het bouwblok, gebruik maken van wind- en/of zonne-energie, compact bouwen, intensief ruimtegebruik en flexibel bouwen. Bij deze laatste moeten gebouwen op eenvoudige wijze geschikt gemaakt kunnen worden voor hergebruik, zodat de levensduur wordt verlengd.

Inmiddels is het Convenant Duurzaam Bouwen gewest Maastricht/Mergelland ondertekend door diverse partijen, waarmee zij zich verplichten bij een (bouw)project de hierop van toepassing zijnde duurzaamheidsmaatregelen uit het zogenaamde Basispakket uit te voeren. Het Basispakket Duurzaam Bouwen omvat een selectie van duurzaamheidsmaatregelen, die volledig in overeenstemming zijn met de maatregelen uit de Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen.

Bij de realisatie van de gebouwen zal worden voldaan aan de eisen die vanuit duurzaam bouwen worden gesteld.

7.5.5

WATERBEHEERPLAN

In een waterbeheerplan geeft een waterschap aan welk beleid zij heeft over een bepaalde periode. Waterschap Roer en Overmaas is bezig een nieuw waterbeheerplan op te stellen. Eind 2008 is een concept van dit plan naar buiten gebracht. Hierin wordt aangegeven welke ambitie het waterschap heeft voor het waterbeheer in de periode van 2010-2015. Een waterbeheerplan moet aansluiten op het provinciale Waterplan. Ook dit wordt op dit moment herzien. Voor dit waterplan en voor het waterbeheerplan is in 2008 een plan-m.e.r. uitgevoerd.

In overleg met Waterschap Roer en Overmaas zal invulling worden gegeven aan de watertoets en zal invulling worden gegeven aan uitgangspunten en randvoorwaarden uit het waterbeheerplan.

7.6

GEMEENTELIJK BELEID

7.6.1

STADSVISIE 2030

De Stadsvisie 2030 is geen autonoom product met een geïsoleerde toepassing. Vele vraagstukken en ontwikkelingen hebben een plek gevonden in welomschreven beleid en werden onder meer ondergebracht in een sociale visie, een structuurplan 2005, een economische visie, een integraal beheersplan voor openbare ruimte, een cultuurvisie, een natuur- en milieuplan en een Regionale Woonvisie. De Stadsvisie 2010 met haar geïntegreerde ontwikkelingsprogramma's neemt daarin een bijzondere plaats in. Die visies, plannen en programma's zijn gebaseerd op een tijdshorizon tot 2010 en vormen de uitwerking van de beleidsdomeinen 'fysiek', 'economie' en 'sociaal'. Het bestaande convenant Grootstedenbeleid (GSB II) dat met het Rijk gesloten werd, loopt tot 2005 en verkeert in de afrondingsfase. De mede op basis van de Stadsvisie 2010 verdiepte inzichten die zijn opgenomen in deze Stadsvisie 2030 – Maastricht 'mosaïek' - vormen op hun beurt de basis voor het nieuwe convenant met het Rijk (GSB III). De huidige beleidsafspraken zijn uitgetekend voor de periode tot het jaar 2015. Een analyse van de belangrijkste strategische afspraken levert een palet van twaalf speerpunten op.

- Speerpunt 1: Realisatie en behoud van een brede economische structuur.
- Speerpunt 2: Behoud van een sterk imago.
- Speerpunt 3: Versterking van de economische infrastructurele voorzieningen.
- Speerpunt 4: Naar een vitale sociaal-economische structuur.
- Speerpunt 5: Behoud en versterking van de sociale samenhang en participatie.
- Speerpunt 6: Dienstverlening en zorg op maat.
- Speerpunt 7: Versterking en behoud van leefbare buurten.
- Speerpunt 8: Versterking en behoud van de stedelijke fysieke kwaliteit.

- Speerpunt 9: Verbetering milieukwaliteit van de stad.
- Speerpunt 10: Versterken van de regionale samenwerking.
- Speerpunt 11: De reputatie van de stad Maastricht.
- Speerpunt 12: De geschiedenis van Maastricht.

Het is goed de relatie van het voorliggende project tot de Stadsvisie te beschouwen. Deze integrale ontwikkeling sluit op een aantal van de twaalf speerpunten aan. De belangrijkste daarvan zijn werkgelegenheidsontwikkeling (speerpunt 1), versterking van leefbaarheid van buurten (speerpunt 7), streven naar ruimtelijke kwaliteit (speerpunt 8), de reputatie van de stad Maastricht¹¹). Al deze aspecten zijn vertegenwoordigd in de operatie Coffeecorner.

Gesteld kan worden dat de verplaatsing van de Coffeecorners passen binnen en een bijdrage leveren aan de uitvoering van een aantal van de twaalf speerpunten waarop de Stadsvisie 2030 is gebaseerd.

7.6.2

BESTEMMINGSPLANNEN

De planlocaties Aan de Francois de Veyestraat en de Brusselseweg zijn gelegen in het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 1954 gemeente Maastricht. De planlocatie aan de Köbbesweg is gelegen in het vigerende bestemmingsplan Bedrijventerrein Eijdsen-Maastricht vastgesteld d.d. 18 november 2003 en goedgekeurd d.d. 22 juni 2004 door Gedeputeerde Staten van Limburg (onherroepelijk d.d. 14 september 2004).

De vestiging van Coffeecorners is op basis van zowel de gebruiksregels als de bouwregels, niet toegestaan. Daarom zal voor elke locatie een separaat bestemmingsplan worden opgesteld.

7.6.3

NATUUR- EN MILIEUPLAN MAASTRICHT 2030

Het Natuur- en milieuplan Maastricht 2030 bevat het vernieuwde natuur en milieubeleid van de gemeente Maastricht. Binnen dit beleid staat de mens centraal. De nadruk ligt op gezondheid, leefbaarheid, veiligheid en rendement. Dit nieuwe beleid betekent een op maat gesneden aanpak, die een verband tussen milieu en economische groei mogelijk maakt. In het natuur en milieuplan zijn de locaties als volgt opgenomen:

Locatie	Gebiedstypen
Brusselseweg	Buitengebied
Francois de Veyestraat	Extensief werken
Köbbesweg	Buitengebied

Gebiedstype: Buitengebied

De in deze gebieden voorkomende functies zijn landbouw, natuur en (extensieve) recreatie. De gebruiksintensiteit is gematigd tot laag en de dichtheid zeer laag.

Gebiedstype: Extensief werken

In dit gebiedstypen zijn de bedrijven gevestigd die niet tot de zware industrie behoren. Er kan een beperkte functiemenging zijn met (bedrijfs)woningen. Bij de gebruiksintensiteit ligt de nadruk op overdag en avond. De dichtheid binnen deze gebieden varieert. Naast gebouwen en parkeerterreinen is er ruimte voor groen.

Wat betreft een aantal thema's is het Natuur- en milieuplan verder uitgediept. Zo ook voor de thema's geluid en luchtkwaliteit. Deze uitdieping wat betreft geluid is opgenomen in het Hogere Grenswaardenbeleid Maastricht (vastgesteld op 12 augustus 2008). Voor luchtkwaliteit is het Luchtkwaliteitsplan Maastricht opgesteld dat in september 2007 is vastgesteld.

De Coffeecorners sluiten qua functie aan bij de in het Natuur- en milieuplan 2030 opgenomen gebiedstypen.

7.6.4

WATERPLAN MAASTRICHT

Het Waterplan Maastricht is een gezamenlijk plan van Gemeente Maastricht, Waterschap Roer en Overmaas, Provincie Limburg en Rijkswaterstaat, directie Limburg. Deze partijen presenteren hiermee hun gezamenlijke visie op waterbeheer in de gemeente.

Het waterplan is het beleidskader voor de beoordeling van wateraspecten bij ruimtelijke plannen in Maastricht. Het Waterplan Maastricht geldt voor de periode 2005 tot en met 2010. In het waterplan wordt niet expliciet verwezen naar plannen ten aanzien van de Coffeecorners.

7.6.5

STRUCTUURBEELD EN MOBILITEITSBEELD

Dit Structuur- en Mobiliteitsbeeld is een uitwerking van de *Stadsvisie Maastricht Mosaiek 2030*. De Stadsvisie 2030 is begin 2005 vastgesteld door de Raad en fungeert als beleidskoepel voor de drie pijlers economie, sociaal en fysiek.

Ter plaatse van de planlocaties kan worden voldaan aan het heersende structuurbeeld ter plaatse.

7.6.6

BELEIDSNOTA PARKEREN

Het parkeerbeleid van de gemeente Maastricht is vastgelegd in het Parkeerbeleidsplan dat door de Gemeenteraad is vastgesteld in het voorjaar 2007. Hierin is opgenomen dat het gebied rond de planlocaties onder de A2 zone en de C-zone, hetgeen inhoudt dat deels parkeerbeperkende maatregelen (betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren) aan de orde zijn. Het voornemen past binnen de beleidsnota parkeren; het gaat hierbij om parkeren op eigen terrein.

HOOFDSTUK

8

Leemten in kennis en evaluatie

8.1

INLEIDING

In het MER dient een overzicht te worden gegeven van de leemten in kennis en informatie. Daarbij gaat het om het ontbreken van informatie in de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de verwachte ontwikkeling daarvan, en van de mogelijke milieugevolgen.

Bij het opstellen van dit MER zijn een beperkt aantal leemten in kennis geconstateerd. In het navolgende per effectbeoordelingscriterium aangegeven welke leemten in kennis er geconstateerd zijn.

De aard en omvang van de leemten in kennis staan een besluit over de Coffeecornerlocaties in Maastricht niet in de weg. De beschikbare informatie is voor alle relevante aspecten voldoende voor het zichtbaar maken van de verschillen in effecten tussen de referentiesituatie en het voorkeursalternatief.

8.2

LEEMTEN IN KENNIS

Er zijn geen belangrijke leemten in kennis die de besluitvorming beïnvloeden, daar waar het gaat om de milieueffecten die samenhangen met de realisatie van de Coffeecorners. Hieronder zijn wel enkele aandachtspunten opgenomen.

Veiligheid en sociale samenhang

Het is onduidelijk is of bezoekers van een Coffeecorner na hun bezoek vervolgens naar huis gaan, of dat zij hun weg vervolgen naar de het centrum van Maastricht met mogelijk alsnog overlast tot gevolg. Uit eerder onderzoek is gebleken dat een belangrijk deel van de coffeeshoptoeristen nu de huidige coffeeshops in het centrum van Maastricht bezoeken, ook winkels en andere horecagelegenheden bezoekt (OWP Research, 2008). De verwachting is dat de bezoekers van de Coffeecorners het bezoek minder combineren. Die verwachting is gebaseerd op ervaringen in andere gemeenten (Venlo, Terneuzen), maar de coffeeshoptoeristen in Maastricht wijken mogelijk in gedrag af.

De ervaren overlastproblematiek kan niet volledig aan het coffeeshoptoerisme worden overschreden en het volume van het coffeeshoptoerisme leidt niet in alle gevallen tot overlast. Een afname van het volume van coffeeshoptoerisme in het centrum zal niet automatisch leiden tot een evenredige vermindering van de ervaren overlast, bijvoorbeeld omdat bepaalde vormen van overlast niet of niet alleen gerelateerd zijn aan de bezoekers

van coffeeshops. Op basis van ervaringen in andere gemeenten (Venlo, Terneuzen) en de mening van experts kan wel worden gesteld dat maatregelen die zich richten op het ontlasten van de omgeving van de coffeeshop en de doorstroom van coffeeshopbezoekers (spreiding en hanteren gedragsregels) effectieve instrumenten zijn om de overlast te beperken (Bron: “juridische en praktische haalbaarheid van Limburg trekt zijn grens, N. Maalsté e.a., 2010).

Bij de Coffeecorners zullen beheersmaatregelen worden getroffen zodat eventuele overlast zoveel mogelijk wordt voorkomen. Echter, wat zich buiten de Coffeecornerlocaties afspeelt valt grotendeels buiten de invloedssfeer van de te nemen beheersmaatregelen.

Verkeer en vervoer

Het te hanteren verkeersmodel geeft de verkeersafwikkelingen weer op de Coffeecornerlocaties en in het centrum, maar is niet voldoende fijnmazig om de effecten op de huidige locaties van de coffeeshops weer te geven. De beschrijving van de effecten in het centrum op de coffeeshoplocaties is dan ook kwalitatief en wordt niet onderbouwd met gegevens uit het verkeersmodel.

De bezoekersaantallen zijn gebaseerd op een eenmalige inschatting uit het OWP onderzoek. In het kader van de MER is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waaruit blijkt wat de eventuele effecten van hogere bezoekersaantallen zijn. Het is aan te bevelen om de daadwerkelijke bezoekersaantallen per locatie te monitoren.

Woon- en leefmilieu

Verkeersmodellen en de daaruit volgende verkeersintensiteiten zijn een stilering van de werkelijkheid en kunnen de toekomst per definitie niet volledig weergeven of voorspellen. De belangrijkste aannames voor verkeer zijn in het betreffende hoofdstuk opgenomen. De verkeersintensiteiten vormen de basis voor de onderzoeken naar lucht en geluid.

Natuur

Het is wenselijk om de gebruiksstatus van de dassenburcht RWZI (Köbbesweg) en bos ten oosten van Brusselseweg te actualiseren. Dit zal echter niet snel leiden tot andere conclusies en beoordelingen, aangezien onbewoonde dassenburchten ook beschermd zijn met het oog op toekomstig gebruik van dassen. Er is dan ook geen sprake van wezenlijke kennisleemte.

Bodem en water

Geen leemten die de besluitvorming beïnvloeden

Cultuurhistorie en archeologie

Geen leemten die de besluitvorming beïnvloeden

Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving

Geen leemten die de besluitvorming beïnvloeden

Externe veiligheid

Geen leemten die de besluitvorming beïnvloeden

8.3

AANZET TOT EVALUATIE

Op grond van de Wet milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. Een evaluatieprogramma wordt gelijktijdig met het besluit, in het geval van dit project herziening van diverse bestemmingsplannen, vastgesteld. Het MER dient een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten.

In het MER zijn voorspellingen gedaan over de (milieu)effecten. Doel van het evaluatieprogramma is om te bezien of de werkelijke (milieu)effecten overeenkomen met de effecten zoals die in het MER zijn beschreven. In het geval van dit MER zijn het niet zo zeer de standaard milieueffecten zoals die in de meeste milieueffectrapportages een rol spelen die gemonitord die een rol spelen. Bij een maatschappelijk onderwerp als drugstoerisme en de daarmee gepaard gaande overlast spelen aspecten als sociale veiligheid en bezoekersaantallen een veel grotere rol. Het voornemen is dan ook juist gericht op het tegengaan van die overlast. Dat maakt het dat het belangrijk is om na realisatie van het voornemen juist die zaken te monitoren.

Criterium beoordelingskader	Deelcriterium	Indicatoren	Evaluatief onderzoek
Invloed op de openbare orde en -veiligheid	Overzichtelijkheid	Schouw: zichtlijnen, verlichting, verscholen plekken, bewegwijzering	Praktijkonderzoek: gedurende enkele jaren nagaan of de Coffeecornerlocaties nog steeds overzichtelijk zijn
	Vlucht-mogelijkheden, toegankelijkheid	Ligging gebiedsontsluitingswegen, andere wegen en paden, hekken, slagbomen	Praktijkonderzoek: gedurende enkele jaren nagaan of eventuele vluchtwegen nog steeds schaars zijn
	Geen schuilmogelijkheden kwaadwilligen	Schuilmogelijkheden	Praktijkonderzoek: gedurende enkele jaren nagaan of de schuilmogelijkheden nog steeds schaars zijn
	Deugdelijkheid materiaal	Materiaalgebruik	Praktijkonderzoek: Controle op gebruikte materialen en hun staat
	Aantrekkelijkheid en onderhoud	Onderhoudsplan, staat van onderhoud	Praktijkonderzoek: nagaan of het onderhoud conform afspraken uitgevoerd wordt.
Invloed op het veiligheidsgevoel	Gevoel van veiligheid	Buurtbetrokkenheid; Gesprekken bewoners van dichtst bij locatie gelegen woonwijken, sociale cohesie, bekendheid met voorzieningen, mate van eigenheid en eigendom van de buurt.	Empirisch onderzoek: door middel van interviews bij buurtbewoners toetsen in welke mate veiligheid ervaren wordt.

BIJLAGE 1

Effecten Coffeecorner Köbbesweg

In het MER wordt het spreidingsalternatief vergeleken met het referentiealternatief. Omdat er behoefte kan zijn aan een beschrijving van de effecten per Coffeecornerlocatie wordt hier een overzicht gepresenteerd van de inrichting en de effecten van de realisatie van Coffeecornerlocatie Köbbesweg.

Naar het zuiden van de stad gaan de twee coffeeshopboten Mississippi en Smokey (voorheen Wilhelminakade) en coffeeshop Missouri (voorheen Hoogbrugstraat). De locatie ligt ten zuiden van de Köbbesweg, nabij de A2. Op deze plek zal nieuwbouw worden gerealiseerd.

Op basis van onderzoek, verricht in oktober 2008, door OWP Research / Intraval wordt het aantal verwachte coffeeshopbezoekers voor deze locatie geschat op 339.000 bezoekers per jaar. Afbeelding 2.5 geeft de locatie van het plangebied weer.

Afbeelding 2.24

Plangebied Köbbesweg



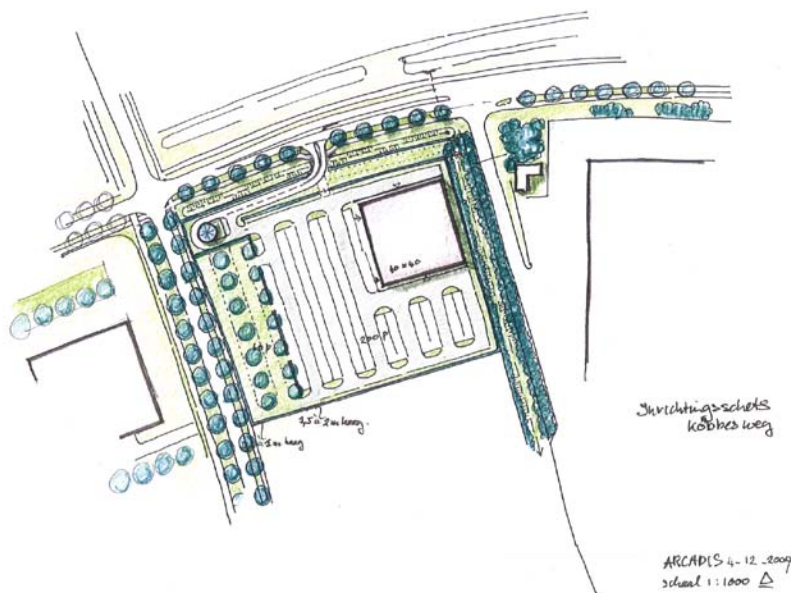


Inrichting

De inrichtingschets voor deze locatie is opgenomen in Afbeelding 2.6. In het navolgende is een toelichting hierop gegeven.

Afbeelding 2.25

Inrichtingsplan Köbbesweg



Ontsluiting

De locatie wordt ontsloten aan de Köbbesweg, hierdoor worden bezoekers, komende vanaf de A2, direct naar de Coffeecorner toegeleid. Door de ontsluiting aan deze weg te laten geschieden, in plaats van de nabij gelegen habitatsingel wordt voorkomen dat bezoekers in de omgeving gaan zoeken naar de locatie (Coffeecorner op zichtlocatie). Zowel de in- als uitrit zal aan deze weg worden gedimensioneerd zodat de portier nabij de slagboom de situatie goed kan overzien en de bereikbaarheid en orientatie voor de bezoeker duidelijk is.

Indeling

Het terrein wordt volledig omsloten door een hekwerk met slagbomen aan de entree. Aan deze entree is een faciliteit van waaruit een portier al dan niet toegang verleent aan het terrein. Hierdoor kan de situatie optimaal worden overzien en beheerd. De entree met slagbomen krijgt een opstelstrook, gelegen op het plangebied, zodat verkeersoverlast door op de Köbbesweg wordt voorkomen.

De indeling van het terrein is dusdanig vormgegeven dat de volledige parkeervoorziening kan worden overzien door zowel de portier aan de slagboom als de portier aan de entree van de coffeeshops. Tevens is het mogelijk voor de portier aan de slagboom om de openbare ruimte direct gelegen aan de entree te overzien. Aanvullende maatregelen zoals camera's optimaliseren de beheersbaarheid van de locatie.

Het pand zal circa 1200 m² groot zijn en deels bestaan uit twee lagen. Er komt één centrale toegangsruimte ten behoeve van de algehele toegangscontrole en van waaruit de drie coffeeshops zijn te bereiken. Aan weerszijden van het pand zal ruimte worden gereserveerd voor het laden en lossen en nooduitgangen. Daarnaast is een apart afgesloten parkeervoorziening voor het personeel voorzien.

Aanvullende voorzieningen

Om te voorkomen dat bezoekers die 's nachts arriveren elders de tijd doorbrengen totdat de coffeeshops openen, is het terrein 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar en zal gedurende deze tijd tevens een portier aanwezig zijn. Op het terrein zullen aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd zodat deze 'vroegbezoekers' de gelegenheid wordt geboden om op het terrein te wachten totdat de coffeeshops openen (denk hierbij aan toiletten en andere sanitaire voorzieningen).

Het terrein is dusdanig vormgegeven dat beheer en handhaving zo optimaal als mogelijk kan plaatsvinden. Dit houdt in dat het terrein overzichtelijk is, vluchtmogelijkheden eenduidig en te overzien zijn, geen schuilmogelijkheden zijn voor kwaadwilligen en het geheel van deugdelijk materiaal is dat aantrekkelijk is en goed kan worden onderhouden. Hiermee wordt ingezet op een zo prettig als mogelijke ruimtelijke invulling van het terrein in haar omgeving.

Aanvullende voorzieningen omgeving

Ten oosten van het plangebied wordt een strook van circa 10 meter vrijgehouden om een verbindingszone voor de das te realiseren. Deze zone ligt buiten het (omsloten) terrein en zal voorzien worden van laag begroeide bossages ten behoeve van de das. Tevens zal het verlichtingsplan van de parkeervoorziening dusdanig worden vormgegeven dat overlast voor de das tot een minimum wordt beperkt.

Effecten Köbbesweg***Invloed op de openbare orde en -veiligheid***

De beoogde inrichting van de locatie Köbbesweg leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft gebouw, voorzieningen, parkeerplaatsen en verkeersontsluiting. De locatie ligt in het open veld, met een vast wegenpatroon. Er zijn weinig sluiptwegen in de omgeving, waardoor vluchtmogelijkheden lastig zijn en eventuele drugsrunners 'veroordeeld' zijn tot de hoofdwegen. Deze zullen daarom behoorlijk in het oog lopen. In toegankelijkheid van de locatie zelf wordt voorzien door middel van hekken en een slagboom. Er is 24 uur bewaking, 7 dagen per week voorzien. Enerzijds zal dit de contactmogelijkheden tussen Coffeecornercliënten en drugsrunners beperken, anderzijds dragen slagbomen en hekken niet bij aan de belevingswaarde van het gebied. Het geplande gebruik van deugdelijk en aantrekkelijk materiaal draagt bij aan een veilige locatie.

Invloed op het veiligheidsgevoel

Te verwachten is dat grote aantallen andersoortige bezoekers op de Köbbesweglocatie het karakter en de belevingswaarde van het gebied zullen beïnvloeden. Er zijn groepen te definiëren die zich aangetrokken zullen voelen tot de nieuwe bezoekers (door de klankbordgroep als 'kwetsbare groepen' gedefinieerd: de verstandelijk gehandicapten, schoolgaande jeugd, mogelijk bewoners van de nabijgelegen woonwagenvakanties).

De toename van verkeer speelt een rol in het veiligheidsgevoel. Enerzijds zal het toenemende verkeer leiden tot een verhoging van het veiligheidsgevoel: in plaats van 's nachts uitgestorven, is er nu veel langer "leven en beweging". Anderzijds zal dat bij bestaande bewoners mogelijk tot een toenemend gevoel van onveiligheid leiden vanwege een grotere kans op ongevallen.

Invloed op de verkeersafwikkeling

De doorstroming op het onderliggende wegennet verandert nauwelijks.

Invloed op bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de coffeeshops op de Coffeecornerlocaties verbetert. De Coffeecorner ligt namelijk dicht bij de hoofdstructuur. Dit wordt als een positief neveneffect beschouwd. Het past binnen de vigerende beleidskaders van de gemeente Maastricht om het autoverkeer zo lang mogelijk op de hoofdstructuur te houden en het centrumgebied te ontlasten van autoverkeer.

Invloed op parkeren

Er is voldoende fysieke ruimte aanwezig om aan de parkeerbehoefte op eigen terrein te voldoen. Er treedt daardoor geen negatief effect op.

Invloed op langzaam verkeer

Er worden geen wijzigingen in de fietsstructuur aangebracht. Er zijn voldoende fietsvoorzieningen aanwezig om de locatie te bereiken. Daarnaast leidt de nauwelijks veranderende doorstroming op het onderliggende wegennet in het spreidingsalternatief niet tot significante hinder van langzaam verkeer.

Invloed verkeerveiligheid

Bij de inrichting van de nieuwe locatie en het omliggende wegennet is sprake van een lichte afname van de verkeersveiligheid vanwege de aantrekkende werking van het verkeer. Dit manifesteert zich in de directe omgeving van de locatie. Echter is nadrukkelijk gekeken om de verkeersomgeving rond de locatie Duurzaam Veilig in te richten. Hiermee mag gesteld worden dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. Ten aanzien van de referentiesituatie zijn daarom geen effecten waarneembaar.

Invloed op de geluidsbelasting

De geluidsbelasting neemt met maximaal 2.57 dB toe ten opzichte van de autonome situatie in 2022. De berekende geluidsbelasting blijft echter ruimschoots onder de 48 dB (de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh), waardoor deze toename acceptabel geacht wordt.

Invloed op de luchtkwaliteit

Uit de rekenresultaten volgt dat grenswaarden zoals vermeld in de Wet luchtkwaliteit (Wm, hoofdstuk 5) niet worden overschreden.

Hinder tijdens de aanleg

Tijdens bouw zal sprake zijn van enige tijdelijke effecten op het milieu in de vorm van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden. De werkzaamheden zullen conform de geldende normen en regels worden uitgevoerd zodat dit effect als neutraal wordt beoordeeld.

Externe veiligheid

Voor de nieuwe locatie Köbbesweg zijn geen berekeningen noodzakelijk. De Circulaire RNVGS stelt dat geen beperkingen gesteld hoeven te worden aan het ruimtegebruik in het gebied dat op een afstand van meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. De Köbbesweg is namelijk geen weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, dit geldt ook voor de overige wegen in de directe omgeving. De afstand van het spoor (waarover wel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt) tot de locatie aan de Köbbesweg bedraagt ongeveer 340 meter.

Invloed op soorten

Binnen de locatie Köbbesweg wordt de onderlinge uitwisseling van de twee dassenpopulaties versterkt. Dit is een eis vanuit de Flora- en faunawet en leidt tot een licht positief effect.

Invloed op de bodemkwaliteit

Er zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze gegevens mag worden aangenomen dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het verlenen van een bouwvergunning.

Invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit

Geen effecten op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit.

Invloed op de grondwaterstand

Geen effect op de grondwaterstand.

Invloed op het oppervlaktewatersysteem

Geen effecten op het oppervlaktewatersysteem.

Archeologie

Geen effecten

Cultuurhistorie

Geen effecten

Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving

Bij de inrichting van de locatie is rekening gehouden met het hoge ambitieniveau voor het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden zoals ook in bestemmingsplan en beeldkwaliteitplan ervan beschreven. Hierbij is vooral ook aandacht gegeven aan de voorzones van het terrein en de karakteristiek van het gebouw. Tevens is rekening gehouden met het doorzetten van de groenzones en aanleg van de ecologische verbinding.

BIJLAGE 2

Effecten Coffeecorner François de Veijestraat

In het MER wordt het spreidingsalternatief vergeleken met het referentiealternatief. Omdat er behoefte kan zijn aan een beschrijving van de effecten per Coffeecornerlocatie wordt hier een overzicht gepresenteerd van de inrichting en de effecten van de realisatie van Coffeecornerlocatie François de Veijestraat.

Naar het noorden van de stad gaan de coffeeshops Cool Running (voorheen Brusselsestraat) en Slow Motion (voorheen Bourgognestraat). De exacte locatie ligt aan de François de Veijestraat 9-11 (voormalig PTT-gebouw). Het gebouw is in eigendom van de gemeente en zal worden verbouwd.

Tijdelijke locatie

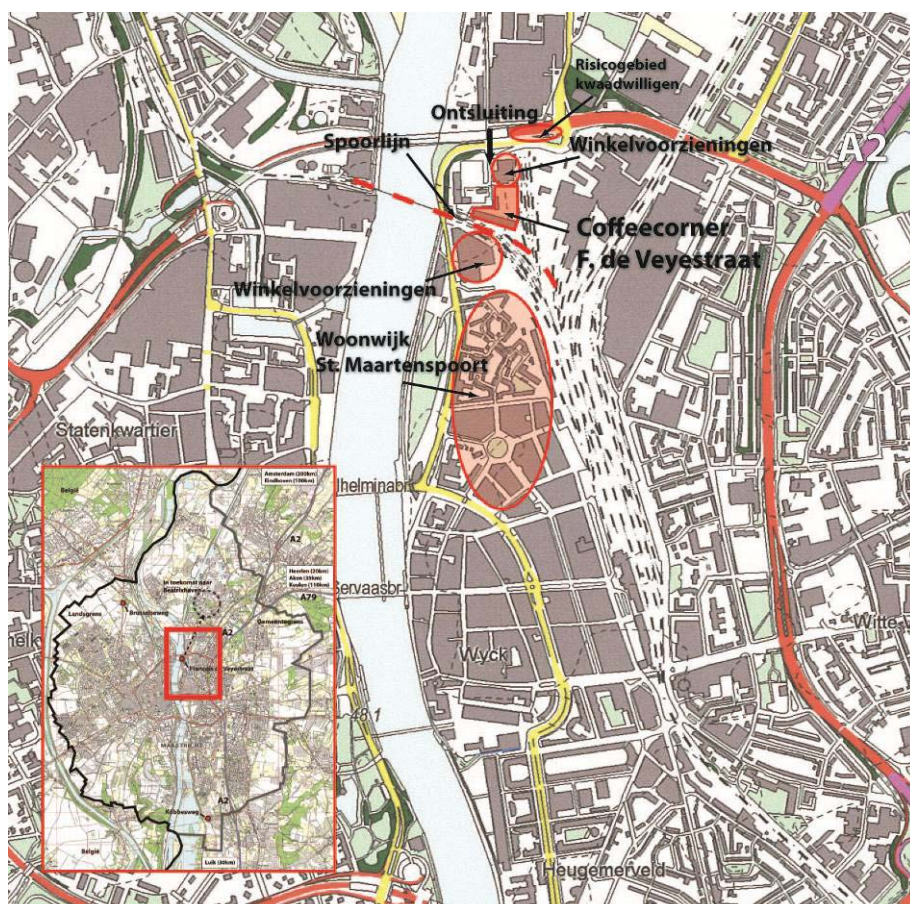
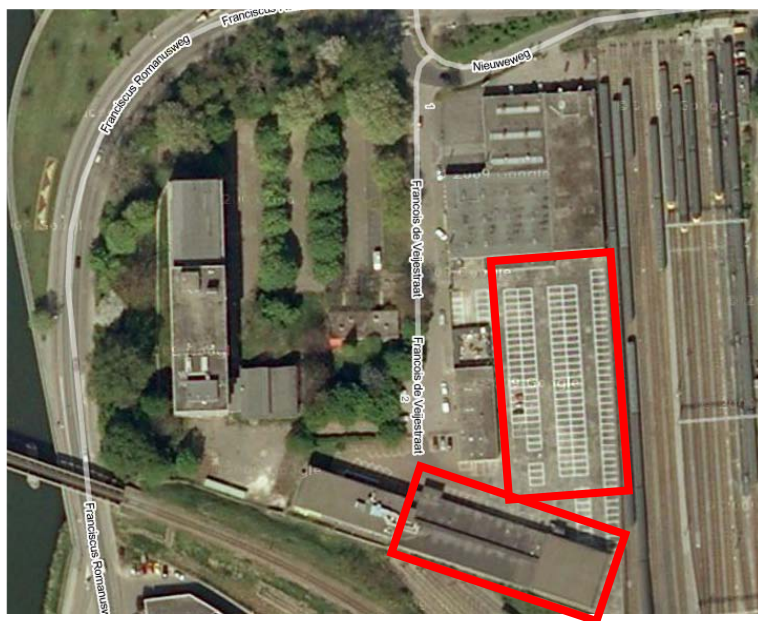
Ondanks het feit dat de realisatie van deze locatie in planologisch opzicht zal geschieden op een definitieve basis (vastgesteld bestemmingsplan en hierop gebaseerde bouwvergunning), blijft nadrukkelijk het uitgangspunt overeind dat deze locatie aan de François de Veijestraat tijdelijk is en enkel en alleen gerealiseerd wordt als voorloper van de realisering van een permanente Coffeecorner in de Beatrixhaven. Derhalve zullen er stringente en afdwingbare afspraken gemaakt worden met de betreffende coffeeshops (huurovereenkomsten, dan wel anderszins) om deze tijdelijkheid te objectiveren. Zodra de Coffeecornerlocatie in de Beatrixhaven beschikbaar is zal de Coffeecorner aan de François de Veijestraat ontmanteld worden en zullen de daarin aanwezige coffeeshops verhuizen naar de Coffeecorner Beatrixhaven.

Ondanks het feit dat de Coffeecorner aan de François de Veijestraat nog relatief dicht bij de binnenstad is gelegen, biedt deze locatie een aantal voordelen ten aanzien van de huidige locaties van de coffeeshops:

- De locatie François de Veijestraat ligt geïsoleerd waardoor handhaving een positiever effect zal hebben (drugstoerist gaat niet op in de massa).
- De locatie kan dusdanig worden ingericht dat de situatie beheersbaar is (cameratoezicht, afgesloten gebied, etc.).
- Er is voldoende parkeergelegenheid aanwezig en het gebied is goed toegankelijk hierdoor wordt 'rondzwervend' autoverkeer voorkomen.
- De locatie is gelegen aan een invalsweg en tevens aan de oostzijde van de stad. Hierdoor kunnen de bezoekersstromen, komende van de A2, worden bediend waardoor minder maaskruisend verkeer nodig is.
- De locatie is niet alleen met de auto, maar ook met het openbaar vervoer goed te bereiken.

Afbeelding 2.26

Plangebied François de
Veijestraat

**Inrichting**

De inrichtingschets voor deze locatie is opgenomen in Afbeelding 2.8. In navolgende is een toelichting hierop gegeven.

Afbeelding 2.27

Inrichtingsplan François de
Veijestraat

**Ontsluiting**

De locatie wordt ontsloten aan de François de Veijestraat, het betreft een bestaande verkeersontsluiting. Zowel de in- als uitrit zal aan deze weg worden gedimensioneerd zodat de portier nabij de slagboom de situatie goed kan overzien en de bereikbaarheid en oriëntatie voor de bezoeker duidelijk is.

Indeling

De locatie wordt volledig omsloten door een hekwerk met slagbomen aan de entree. Aan deze entree is een ruimte van waaruit een portier al dan niet toegang verleent aan het terrein. Hierdoor kan de situatie optimaal worden overzien en beheerd. De entree met slagbomen krijgt een opstelstrook, gelegen op het plangebied, zodat verkeersoverlast door op de François de Veijestraat wordt voorkomen.

De indeling van het terrein is dusdanig vormgegeven dat de volledige parkeervoorziening kan worden overzien door zowel de portier aan de slagboom als de portier aan de entree van de coffeeshops. Tevens is het mogelijk voor de portier aan de slagboom om de openbare ruimte direct gelegen aan de entree te overzien. Aanvullende maatregelen zoals camera's optimaliseren de beheersbaarheid van de locatie.

Een deel van de (bestaande parkeervoorziening) wordt gereserveerd voor het personeel.

De coffeeshops zullen in een bestaand pand worden gesitueerd. Het totale oppervlak van dit pand dat de twee coffeeshops zal huisvesten bedraagt 1152m². Elke coffeeshop is apart bereikbaar met ieder afzonderlijk een ruimte ten behoeve van een toegangscontrole. Het laden en lossen zal aan de voorzijde geschieden. Aan de achterzijde zullen nooduitgangen aanwezig zijn. De achterzijde is enkel toegankelijk wanneer de nooduitgang dient te worden gebruikt bij een calamiteit (een afgesloten hekwerk aan zijkant gebouw).

Aanvullende voorzieningen

Om te voorkomen dat bezoekers die 's nachts arriveren elders de tijd doorbrengen totdat de coffeeshops openen, is het terrein 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar en zal gedurende deze tijd tevens een portier aanwezig zijn. Op het terrein zullen aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd zodat deze 'vroegbezoekers' de gelegenheid wordt geboden om op het terrein te wachten totdat de coffeeshops openen (denk hierbij aan toiletten en andere sanitaire voorzieningen).

Aanvullende voorzieningen omgeving

Aangezien het een bestaand pand betreft zijn er, in het kader van ruimtelijke ordening, geen aanvullende voorzieningen noodzakelijk. Vanuit sociale veiligheid wordt echter wel voorkomen dat het omliggend terrein bereikbaar is voor onbevoegden. Dit houdt in dat de overige ruimten (bijv. het parkeerterrein aan de andere zijde van de François de Veijestraat) zullen worden afgesloten.

Vanuit flora en fauna is het wenselijk om de achterzijde van het gebouw enkel te verlichten tijdens een calamiteit (bij gebruik nooduitgang treedt verlichting in werking). Dit in verband met daar aanwezige reptielen nabij de spoorlijn.

Voor de inrichting van de Coffeecorner aan de François de Veijestraat wordt uitgegaan van de huidige situatie. Immers op dit moment is ter plaatse van de geplande Coffeecorner meer dan voldoende parkeergelegenheid (146 parkeerplaatsen). Het aantal aanwezige parkeerplaatsen is hiermee het dubbele dan de benodigde parkeerplaatsen in een worst-case variant (Spreiding+). Er wordt dan ook aangenomen dat dit aantal parkeerplaatsen meer dan voldoende is om parkeeroverlast ter plaatse van de Coffeecorner te voorkomen en piekmomenten worden opgevangen zodat niet elders geparkeerd wordt.

*Effecten Francois de Veijestraat**Invloed op de openbare orde en –veiligheid*

De beoogde inrichting van de locatie Francois de Veijestraat leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft gebouw, voorzieningen en parkeerplaatsen op het terrein zelf. Het opknappen van de buitenzijde van het beoogde gebouw en de gebouwen in de omgeving is in planvorming niet voorzien. Hierbij wordt opgemerkt dat dit een tijdelijke locatie betreft in afwachting van mogelijkheden in de Beatrixhaven.

De overzichtelijkheid van de directe omgeving van de Coffeecorner vereist echter specifieke aandacht, want daarin zijn ruime mogelijkheden voor schuilmogelijkheden van kwaadwilligen. Op de locatie zelf is de afstand tussen oprit en ingang van de Coffeecorner groot ook in relatie tot het aantal parkeerplaatsen dat hier aanwezig zijn. Dit nodigt uit tot "wildparkeren" als daarvoor geen maatregelen worden genomen. Specifiek aandachtspunt is de omgeving onder de Noorderbrug en het daar gelegen fietspad langs de sphinxmuur. De bewoners van de wijk vinden dit sociaal onveilig (donker en niet goed onderhouden) en een plaats waar schoolgaande jeugd met coffeeshopgebruikers of drugsrunners in aanraking kan komen.

Invloed op het veiligheidsgevoel

De belangrijkste zorgen die uitgesproken worden door de klankbordgroep, betreffen de verkeersveiligheid voor fietsers bij de toegangsweg, niet de belevingswaarde van het bedrijventerrein zelf.

Invloed op de verkeersafwikkeling

De doorstroming op het onderliggende wegennet verandert nauwelijks.

Invloed op bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de coffeeshops op de Coffeecornerlocaties verbetert. De Coffeecorner ligt namelijk dicht bij de hoofdstructuur. Dit wordt als een positief neveneffect beschouwd. Het past binnen de vigerende beleidskaders van de gemeente Maastricht om het autoverkeer zo lang mogelijk op de hoofdstructuur te houden en het centrumgebied te ontlasten van autoverkeer.

Invloed op parkeren

Bij de locatie FRANÇOIS DE VEIJESTRAAT zijn al 146 parkeerplaatsen aanwezig om aan de parkeerbehoefte van de locatie in het alternatief spreiding te voldoen. Dat ligt ruim boven de benodigde 31 parkeerplaatsen. Hierdoor treedt geen negatief effect op.

Invloed op langzaam verkeer

Er worden geen wijzigingen in de fietsstructuur aangebracht. Er zijn voldoende fietsvoorzieningen aanwezig om de locatie te bereiken. Daarnaast leidt de nauwelijks veranderende doorstroming op het onderliggende wegennet in het spreidingsalternatief niet tot significante hinder van langzaam verkeer.

Invloed verkeerveiligheid

Bij de inrichting van de nieuwe locatie en het omliggende wegennet is sprake van een lichte afname van de verkeersveiligheid vanwege de aantrekkende werking van het verkeer. Dit manifesteert zich in de directe omgeving van de locatie. Echter is nadrukkelijk gekeken om de verkeersomgeving rond de locatie Duurzaam Veilig in te richten. Hiermee mag gesteld worden dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. Ten aanzien van de referentiesituatie zijn daarom geen effecten waarneembaar.

Invloed op de geluidsbelasting

De geplande realisatie van de coffeshop heeft weliswaar een toename van de geluidsbelasting tot gevolg, maar de geluidsbelasting in 2022 blijft nog steeds onder het geluidsniveau van 2009.

Invloed op de luchtkwaliteit

Uit de rekenresultaten volgt dat grenswaarden zoals vermeld in de Wet luchtkwaliteit (Wm, hoofdstuk 5) niet worden overschreden.

Hinder tijdens de aanleg

Tijdens bouw zal sprake zijn van enige tijdelijke effecten op het milieu in de vorm van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden. De werkzaamheden zullen conform de geldende normen en regels worden uitgevoerd zodat dit effect als neutraal wordt beoordeeld.

Externe veiligheid

De norm voor het PR wordt niet overschreden. Ook geldt dat de normwaarde voor het GR niet stijgt als gevolg van de planontwikkeling. De verantwoordingsplicht is hier dus niet aan de orde.

Invloed op soorten

Binnen de locatie François de Veijestraat wordt verstoring van broedvogels en vleermuizen voorkomen waarmee er geen effecten optreden.

Invloed op de bodemkwaliteit

Er zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze gegevens mag worden aangenomen dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het verlenen van een bouwvergunning.

Bij de locatie Francois de Veyestraat moet echter rekening gehouden worden met dat bij meer dan 25 m3 grondverzet:

- De Wet Bodembeschermingsprocedure gevolgd dient te worden en
- De kosten voor het afvoeren van de grond hoger worden

Invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit

Geen negatieve en positieve effecten

Invloed op de grondwaterstand

geen effect op de grondwaterstand.

Invloed op het oppervlaktewatersysteem

Geen negatieve en positieve effecten

Archeologie

Geen effecten

Cultuurhistorie

Geen effecten

Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving

Bestaand gebouw en buitenruimte worden waar nodig aangepast voor gebruik als coffeeshop, rekening houdend met het feit dat het om een tijdelijke locatie gaat.

BIJLAGE 3

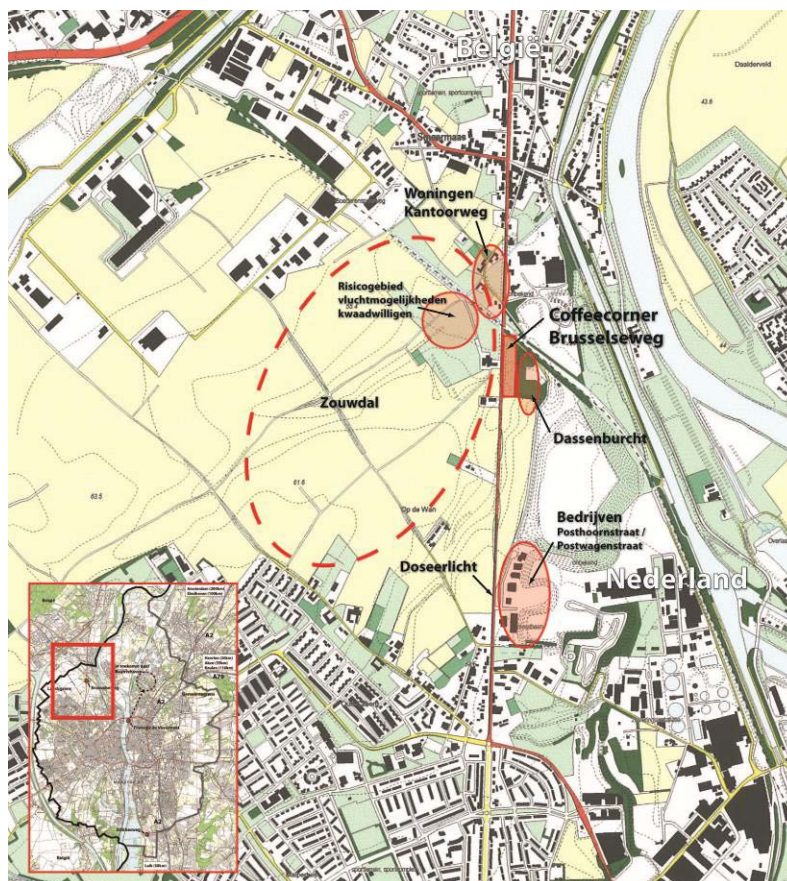
Effecten Coffeecorner Brusselseweg

In het MER wordt het spreidingsalternatief vergeleken met het referentiealternatief. Omdat er behoefte kan zijn aan een beschrijving van de effecten per Coffeecornerlocatie wordt hier een overzicht gepresenteerd van de inrichting en de effecten van de realisatie van Coffeecornerlocatie Brusselseweg.

Naar het westen van de stad gaan de coffeeshops Black Widow (voorheen Bosscherweg) en Fantasia (voorheen St. Annalaan). De beoogde locatie ligt aan de Brusselseweg.

Afbeelding 2.28

Plangebied Brusselseweg

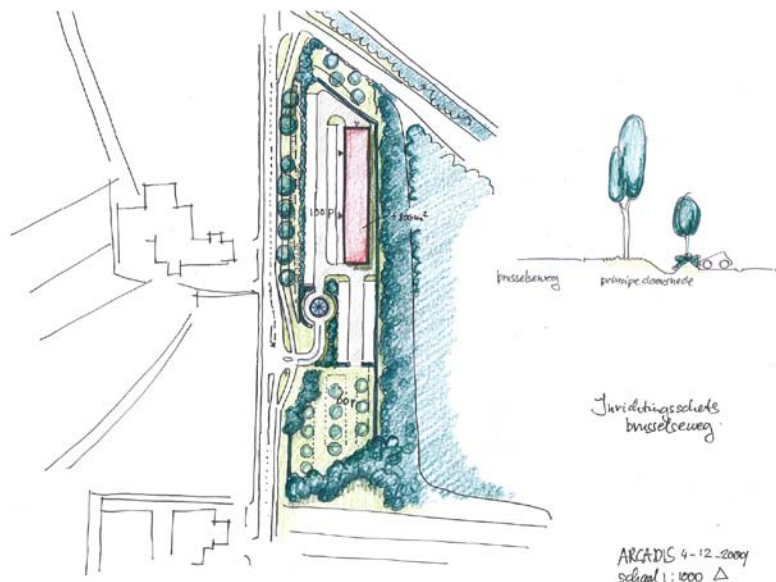


Inrichting

De inrichtingschets voor deze locatie is opgenomen in Afbeelding 2.10. In navolgende is een toelichting hierop gegeven.

Afbeelding 2.29

Inrichtingsplan Brusselseweg



Ontsluiting

De locatie wordt ontsloten aan de Brusselseweg. Deze bestaande verkeersontsluiting krijgt een linksafstrook. Vervolgens is het terrein dusdanig gedimensioneerd dat voldoende ruimte is gereserveerd voor een opstelstrook. Zowel de in- als uitrit zal aan deze weg worden gedimensioneerd zodat de portier nabij de slagboom de situatie goed kan overzien en de bereikbaarheid en orientatie voor de bezoeker duidelijk is.

Indeling

Het terrein wordt volledig omsloten door een hekwerk met slagbomen aan de entree. Aan deze entree is een ruimte van waaruit een portier al dan niet toegang verleent aan het terrein. Hierdoor kan de situatie optimaal worden overzien en beheerd. De entree met slagbomen krijgt een opstelstrook, gelegen op het plangebied, zodat verkeersoverlast door op de Brusselseweg wordt voorkomen.

De indeling van het terrein is dusdanig vormgegeven dat de volledige parkeervoorziening kan worden overzien door zowel de portier aan de slagboom als de portier aan de entree van de coffeeshops. Tevens is het mogelijk voor de portier aan de slagboom om de openbare ruimte direct gelegen aan de entree te overzien. Aanvullende maatregelen zoals camera's optimaliseren de beheersbaarheid van de locatie.

Het pand zal (gedeeltelijk) bestaan uit twee lagen. Elke coffeeshop is apart bereikbaar met ieder afzonderlijk een ruimte ten behoeve van een toegangscontrole. Aan beide zijden van het pand zal ruimte worden gereserveerd voor het laden en lossen en nooduitgangen aanwezig zijn. Tevens wordt er een apart afgesloten parkeervoorziening voor het personeel gesitueerd.

Aanvullende voorzieningen

Om te voorkomen dat bezoekers die 's nachts arriveren elders de tijd doorbrengen totdat de coffeeshops openen, is het terrein 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar en zal gedurende deze tijd tevens een portier aanwezig zijn. Op het terrein zullen aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd zodat deze 'vroegbezoekers' de gelegenheid wordt geboden om op het terrein te wachten totdat de coffeeshops openen (denk hierbij aan toiletten en andere sanitaire voorzieningen).

Het terrein is dusdanig vormgegeven dat beheer en handhaving zo optimaal als mogelijk kan plaatsvinden. Dit houdt in dat het terrein overzichtelijk is, vluchtmogelijkheden eenduidig en te overzien zijn, geen schuilmogelijkheden zijn voor kwaadwilligen en het geheel van deugdelijk materiaal is dat aantrekkelijk is en goed kan worden onderhouden. Hiermee wordt ingezet op een zo prettig als mogelijke ruimtelijke invulling van het terrein in haar omgeving.

Aanvullende voorzieningen omgeving

Ten oosten van het terrein zullen aanvullende voorzieningen worden getroffen ten behoeve van de das. Het hekwerk zal dusdanig worden vormgegeven dat de das het terrein niet kan betreden. Daarnaast zal er ter plaatse van de Brusselseweg een zogenaamde dassentunnel worden gerealiseerd waardoor een verbindingzone ontstaat tussen de bossage ten oosten van de Coffeecorner en het Lanakervel ten westen van de Brusselseweg.

De onverharde wegen in de omgeving van de Brusselse weg zullen zoveel mogelijk ongeschikt gemaakt worden voor sluip- en vluchtverkeer van met name drugsrunners. Bijvoorbeeld door slagbomen te plaatsen. Ook zal er vaker in het buitengebied gepatrouilleerd worden.

Effecten Brusselseweg***Invloed op de openbare orde en -veiligheid***

De beoogde inrichting van de locatie Brusselseweg leidt tot een overzichtelijke situatie wat betreft gebouw, voorzieningen en parkeerplaatsen. Aandachtspunt is het zorgen voor een veilige verkeersontsluiting naar de Brusselse weg (zie ook verkeer en vervoer).

Een te ontwikkelen gebouw met de achterkant naar het bos, en bewust "geen" verlichting aan de achterkant met het oog op de das, creëert tegelijk wel donkere plekken waar zich kwaadwilligen kunnen ophouden.

Het geplande gebruik van deugdelijk en aantrekkelijk materiaal draagt bij aan een veilige locatie. De locatie zelf kent weinig vluchtmogelijkheden. De toegankelijkheid kent, met slagboom en omheining, dezelfde voor- en nadelen als de andere Coffeecornerlocaties. Het geplande gebruik van deugdelijk en aantrekkelijk materiaal draagt bij aan een veilige locatie.

Invloed op het veiligheidsgevoel

Leden van de klankbordgroep onderstrepen vooral het belang van de beleving- en recreatieve waarde van het gebied. Vooral het toenemende verkeer, mogelijke opstoppen en verkeersonveilige situaties, en een gepercipieerd probleem van met de politie "kat-en-muis" spelende drugsrunners leiden tot onrust bij de klankbordgroep.

Invloed op de verkeersafwikkeling

De doorstroming op het onderliggende wegennet verandert nauwelijks.

Invloed op bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de coffeeshops op de Coffeecornerlocaties verbetert. De Coffeecorner ligt namelijk dicht bij de hoofdstructuur. Dit wordt als een positief neveneffect beschouwd. Het past binnen de vigerende beleidskaders van de gemeente Maastricht om het autoverkeer zo lang mogelijk op de hoofdstructuur te houden en het centrumgebied te ontlasten van autoverkeer.

Invloed op parkeren

Er is voldoende fysieke ruimte aanwezig om aan de parkeerbehoefte op eigen terrein te voldoen. Er treedt daardoor geen negatief effect op.

Invloed op langzaam verkeer

Er worden geen wijzigingen in de fietsstructuur aangebracht. Er zijn voldoende fietsvoorzieningen aanwezig om de locatie te bereiken.

Invloed verkeerveiligheid

Bij de inrichting van de nieuwe locatie en het omliggende wegennet is sprake van een lichte afname van de verkeersveiligheid vanwege de aantrekkende werking van het verkeer. Dit manifesteert zich in de directe omgeving van de locatie. Echter is nadrukkelijk gekeken om de verkeersomgeving rond de locatie Duurzaam Veilig in te richten. Hiermee mag gesteld worden dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. Ten aanzien van de referentiesituatie zijn daarom geen effecten waarneembaar.

Invloed op de geluidsbelasting

De geplande realisatie van de coffeeshop heeft weliswaar een toename van de geluidsbelasting tot gevolg, maar de geluidsbelasting in 2022 blijft nog steeds onder het geluidsniveau van 2009.

Invloed op de luchtkwaliteit

Uit de rekenresultaten volgt dat grenswaarden zoals vermeld in de Wet luchtkwaliteit (Wm, hoofdstuk 5) niet worden overschreden.

Hinder tijdens de aanleg

Tijdens bouw zal sprake zijn van enige tijdelijke effecten op het milieu in de vorm van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden. De werkzaamheden zullen conform de geldende normen en regels worden uitgevoerd zodat dit effect als neutraal wordt beoordeeld.

Externe veiligheid

De norm voor het PR wordt niet overschreden; het groepsrisico blijft beneden de oriënterende waarde. De normwaarde voor het GR stijgt wel licht als gevolg van de planontwikkeling. Deze situatie doet zich voor tot de Bosscherlaan gerealiseerd is. Deze weg zal tussen de Bosscherweg en de Brusselseweg komen te liggen en de verkeersfunctie van deze wegen grotendeels overnemen, waardoor de intensiteiten op deze wegen zullen dalen. Daarmee daalt tevens het groepsrisico.

Invloed op soorten

Binnen de locatie Brusselseweg wordt de dassenburcht in het bos behouden en wordt de uitwisseling met het foerageergebied versterkt. Ook wordt verstoring van broedvogels voorkomen. Dit is een licht positief effect.

Invloed op de bodemkwaliteit

Er zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze gegevens mag worden aangenomen dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het verlenen van een bouwvergunning.

Voor de locatie Brusselseweg geldt dat indien er sprake is van een bodemingreep in dit gebied door middel van kijkgaten / proefsleuven nader bekeken moet worden of er sprake is van archeologische sporen en erosie.

Invloed op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit

Geen negatieve en positieve effecten

Invloed op de grondwaterstand

Mogelijk een negatief effect.

Invloed op het oppervlaktewatersysteem

Geen negatieve en positieve effecten

Archeologie

Geen effecten

Cultuurhistorie

Geen effecten

Visueel ruimtelijke en landschappelijke kenmerken en beleving

Bij de inrichting van de locatie staat het zoveel mogelijk handhaven van de landschappelijke kwaliteiten centraal. Waar mogelijk zijn nieuwe elementen ingepast (gebouw) c.q. is het grote verharde parkeeroppervlak middels hagen afgeschermd. Hierbij zijn hagen voorzien van maximaal circa 1-15m zodanig dat sociale veiligheid voldoende gewaarborgd blijft.

BIJLAGE 4

Ruimtelijke ontwikkelingen

Indicatie van ruimtelijke ontwikkelingen versie november 2009

Ruimtelijke ontwikkelingen	Aantal	Eenheid	Type
Brusselsepoort	500		woningen
	10.000	m2 bvo	kantoren
	15.000	m2 bvo	PDV
Lanakerveld	400		woningen
	45.000	m2 bvo	bedrijven
F de Vrijstraat	5.000	m2 bvo	bedrijven
Beatrixhaven	12.500	m2 bvo	bedrijven
Zinkwit - Limmel	12.500	m2 bvo	PDV
A2 traverse	320		woningen
	30.000	m2 bvo	kantoren
Geusselt	550		appartementen
	1.000	m2 bvo	detail/food
	1.000	m2 bvo	horeca
	73.000	m2 bvo	kantoren
	6.200	m2 bvo	sport
Heer	4.500	m2 bvo	detailhandel
Eijsen-Noord	500		woningen
	25	ha bruto	bedrijven
Vliegveld MAA	92.000	m2 bvo	bedrijven
Maastricht-Eijsden	125.000	m2 bvo	bedrijven
Europaplein	50.000	m2 bvo	kantoren
Belvedere (fase 1)	2.100		woningen
	30.000	m2 bvo	PDV/GDV/leisure
	41.000	m2 bvo	kantoren
Belvedere (fase 2)	2.200		woningen
	32.000	m2 bvo	kantoren
	36.000	m2 bvo	bedrijven
Dousberg	225		vakantie-appartementen
	100	kamers	hotel
	160		woningen
Tapijnkazerne	400		woningen
Ambyerveld	140		woningen
Station	15.000	m2 bvo	kantoren
Randwyck-campus	330		(studenten)woningen
Randwyck-noord	20.000	m2 bvo	kantoren
Malberg	300		woningen
Hazendans	35		woningen
Pottenberg	50		woningen
Campagne	100		woningen
Caberg/Malpertuis	700		woningen
Boschpoort/Raccordement	425		Woningen

Ruimtelijke ontwikkelingen	Aantal	Eenheid	Type
City & kwartieren	350		woningen
Céramique	230		woningen
Wyck	100		woningen
Wyckerpoort	300		woningen
Heugemerveld	150		woningen
Heugem	110		woningen
Heer	300		woningen
Scharn	200		woningen
Ambyerveld	225		woningen
Hagerhof	60		woningen

Noot: In de actuele stedelijke programmering (2010) zijn de aantallen aanzienlijk naar beneden bijgesteld. Daarom kan gesteld worden dat in de onderzoeken in dit MER uit is gegaan van een worstcase-benadering.

BIJLAGE 5

Overzicht potentiële zoekgebieden Coffeecornerlocaties

Nieuwe plek	Criteria Gemeente Maastricht						
	Beschikbaarheid	Ruimtelijke ordening toelaatbaar	Geen aantasting woon- en leefklimaat of gevaar aantasting openbare orde	Niet in woonwijken	Niet nabij locaties waar jeugd samenkomt (scholen ed.)	Vestiging bij invalsweg naar de stad, dan wel een industrieterrein	Voldoende parkeergelegenheid alsmede beveiliging en toezicht
Aangedragen door de Gemeente							
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
Aangedragen door derden							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							

BIJLAGE 6 Deelrapportage verkeer

MER SPREIDING MAASTRICHTSE COFFEESHOPS
VERKEER EN VERVOER

GEMEENTE MAASTRICHT

18 november 2009

074217322:0.6

B01032.700108

Inhoud

1	Verkeer en vervoer	3
1.1	Basisgegevens	3
1.2	Werkwijze	6
1.3	Verkeersintensiteiten en IC-waarden	7
1.4	Huidige en referentiesituatie	9
1.4.1	Huidige situatie 2009	9
1.4.2	Referentiesituatie 2022	13
1.5	Beoordelingskader	15
1.6	Score toekenning	17
1.7	Effectbeschrijving	17
1.8	Effect van de spreiding van de coffeeshops	18
1.9	Gevoeligheidsanalyse: Toename bezoekers op de locaties (Spreiding+)	21
1.10	overige vraagpunten	22
1	Modelberekeningen mer-coffeecorners	25
2	Telpunten: intensiteiten en IC-waarden	28
3	Ruimtelijke ontwikkelingen	31

HOOFDSTUK

1

Verkeer en vervoer

In dit hoofdstuk wordt de vestiging van de coffeeshops op de beoogde locaties beschouwd voor het thema verkeer en vervoer.

1.1

BASISGEGEVENS

Hieronder zijn de gehanteerde bezoekersaantallen, parkeercijfers alsmede de herkomst van de verkeerscijfers verantwoord. De genoemde onderzoeken en uitgangspunten vormen de basis van de aangereikte verkeerscijfers in dit hoofdstuk.

Tellingen en enquêtes onder bezoekers coffeeshops

Het bureau OWP Research heeft in de periode 12 april tot en met 18 april 2008 tellingen verricht in de 14 bestaande gedoogde coffeeshops in Maastricht. Over deze periode is vier keer per dag een meting verricht gedurende 15 minuten van het aantal inkomende bezoekers per coffeeshop. Voor de exacte telresultaten en de werkwijze wordt verwezen naar de rapportage "Nulmeting overlast en bezoek Coffeeshops Maastricht" (Intraval en OWP research, oktober 2008). Voorts zijn enquêtes afgenomen onder omwonenden en onder bezoekers aan de coffeeshops. De telresultaten en de resultaten uit de enquêtes hebben geleid tot een inschatting van de spreiding van bezoekers per dag per coffeeshop.

Bezoekersaantallen in relatie tot voertuiggeneratie

Gemiddeld worden 10.600 bezoeken per dag aan de coffeeshops in Maastricht afgelegd. Dat zijn ruim 74.000 bezoeken per week en 3,9 miljoen bezoeken per jaar. Uit de enquêtes blijkt dat in sommige gevallen een bezoeker meerdere coffeeshops op één dag bezoekt. Rekening houdend met de bezoekfrequentie en dubbele bezoeken wordt het aantal bezoekers op jaarbasis geschat op 2,1 miljoen.

Aantal bezoekers per coffeecorner

Vervolgens is gekeken naar de spreiding van de zeven bestaande naar de drie toekomstige locaties. Uit de enquêteresultaten is de volgende verdeling van bezoekers aan de coffeecorners gekomen:

- § Brusselseweg: 210.000 bezoekers per jaar;
- § F. de Veyestraat: 285.000 bezoekers per jaar;
- § Köbbesweg: 339.000 bezoekers per jaar.

Herkomst van de bezoekers

In het verkeersmodel is rekening gehouden met de spreiding van de herkomsten uit verschillende richtingen zoals die uit de enquête naar voren gekomen is: België, Frankrijk, Duitsland, Maastricht en (overig) Nederland. Deze zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1

Land van herkomst bezoekers
en bezoeken

	Bezoekers	Bezoeken
In Maastricht	25	52
Overig Nederland	6	6
Belgie	46	36
Duitsland	10	2
Frankrijk	10	3
Overig	3	1
Totaal	100	100

In de tabel staat de herkomst van de bezoekers weergegeven. Ook wordt weergegeven op welke manier de bezoeken verdeeld zijn over de herkomst van de bezoekers. Het verschil tussen bezoekers en bezoeken ontstaat door de verschillende bezoekfrequenties van bezoekers en het aantal door hen bezochte coffeeshops op één dag. Zo blijkt uit de tabel dat de bezoekers uit Maastricht slechts een kwart vormen van het totale aantal bezoekers, maar dat zij goed zijn voor meer dan de helft van het aantal bezoeken. De bezoekfrequentie van Maastrichtse coffeeshopbezoekers zal dus hoger zijn en het aantal door hen bezochte coffeeshops per dag zal hoger zijn dan van de gemiddelde bezoeker.

Voertuiggeneratie

Uit de enquête blijkt dat 77% van de bezoekers met de auto komt en dat de bezetting van een voertuig gemiddeld 1,84 bedraagt. In relatie tot het aantal bezoekers ontstaat het volgende beeld:

- § Brusselseweg: 87.900 ritten per jaar (175.800 voertuigbewegingen per jaar)
- § F. de Veyestraat: 119.300 ritten per jaar (238.600 voertuigbewegingen per jaar)
- § Köbbesweg: 141.900 ritten per jaar per jaar (283.800 voertuigbewegingen per jaar)

Uit de tellingen blijkt dat het drukste moment in een werkweek voor de coffeeshops op vrijdagavond net na de spitsperiode is. Dan worden ook de meeste ritten gegenereerd. Dit drukste moment is maatgevend geweest voor de input in het verkeersmodel¹.

Tabel 2

Aantal voertuigbewegingen in
het maatgevende uur in een
werkweek per locatie

Locatie	# bezoekers	# ritten ²	# voertuigbewegingen
Brusselseweg	65	27	54
F. Veyestraat	88	37	74
Köbbesweg	105	44	88

Parkeren

Op alle locaties is in de huidige situatie voldoende fysieke ruimte aanwezig om parkeerterreinen te ontwikkelen. Per locatie is bekeken wat de parkeervraag is. Om de parkeervraag van een locatie te bepalen, zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- § een rit staat gelijk aan één parkeerbeweging;
- § een auto parkeert gemiddeld 1,5 uur op Brusselseweg en F. de Veyestraat; voor Köbbesweg is dit 2 uur;

In het OWP onderzoek is uitgegaan van 77% autogebruik onder de bezoekers en een bezetting van 1,84 per voertuig. Teneinde parkeeroverlast te voorkomen is in de berekeningen van de parkeerbehoefte uitgegaan van 100% autogebruik.

¹ Dit is een worst case situatie voor de verkeersintensiteiten. Op de zaterdagavond ligt het bezoekersaantal nog iets hoger, maar dan wordt het wegennet minder intensief gebruikt. De verkeersintensiteit gedurende de werkweek ligt hoger dan de verkeersintensiteit in het weekend.

² In bijlage 1 verantwoording verkeersmodel is het aantal ritten verdubbeld in de spitsperiode daar in het model wordt uitgegaan van een 2 uurs spitsperiode.

Uit de tellingen blijkt dat op een zaterdagavond het aantal bezoekers aan de coffeeshop het grootste is. Dan is de parkeerbehoefte het grootst. In tabel 2 staat de parkeervraag bij 2,1 miljoen bezoekers weergegeven.

Tabel 3

Parkeervraag per locatie bij
2,1 miljoen bezoekers per jaar
tijdens het maatgevend uur op
een zaterdagavond

Locatie	# bezoekers	#auto's	# parkeer- plaatsen bezoekers	# parkeerplaatsen buffer / personeel	# parkeer- plaatsen totaal
Brusselseweg	72	39	59	15	74
F. Veyestraat	98	53	80	15	95
Köbbesweg	116	63	126	21	147

Indien het aantal bezoekers toeneemt naar 3,0 miljoen bezoekers per jaar, resulteert dit in de parkeervraag die in tabel 4 staat beschreven. De buffer voor personeel en voor piekmomenten is gelijk gebleven.

Tabel 4

Parkeervraag per locatie bij
3,0 miljoen bezoekers per jaar
tijdens het maatgevend uur op
een zaterdagavond

Locatie	# bezoekers	#auto's	# parkeer- plaatsen bezoekers	# parkeerplaatsen buffer / personeel	# parkeer- plaatsen totaal
Brusselseweg	103	56	84	15	99
F. Veyestraat	140	76	114	15	129
Köbbesweg	166	90	180	21	201

Basisgegevens Verkeersmodel Gemeente Maastricht

De gemeente Maastricht beschikt over een eigen verkeersmodel. Deze is ontwikkeld in het modelpakket Omnitrans en is in beheer bij Goudappel Coffeng. Het verkeersmodel is een macroscopisch statisch model. De prognose richt zich op de avondspits (twee uur) van een werkdag. Het basisjaar in het verkeersmodel is 2009. De prognoses zijn berekend voor het jaar 2022.

Algemene uitgangspunten

- § Berekeningen voor het aantal autoverplaatsingen worden alleen voor de avondspits uitgevoerd (maatgevende periode).
- § Het maatgevende aantal bezoekers is gebaseerd op maximum aantal bezoekers op vrijdag aan de coffeecorner. Alle drie de gevallen vallen samen met de getelde bezoekers tussen 20.00 en 21.00 uur. Deze periode komt niet overeen met de avondspits uit het verkeersmodel. Deze periode is gebruikt omdat bij de tellingen niet ieder uur is geteld, maar op een aantal momenten³. In overleg met de gemeente Maastricht zijn daarom het maximum aantal bezoekers op vrijdag gebruikt.
- § Naast het toevoegen van drie zones voor de coffeecorner zijn er geen netwerkwijzigingen gedaan. Voor 2009 is uitgegaan van het netwerk van 2004 en voor 2022 is het netwerk van 2020 gebruikt;
- § Naast de modelberekeningen voor het basisjaar 2009 en het referentiejaar 2022 zijn er 3 varianten doorgerekend: spreiding, referentie gevoeligheidsanalyse (referentie+) en spreiding gevoeligheidsanalyse (spreiding+).

In 2016 is de belangrijkste verkeersinfrastructuur rondom A2 Maastricht naar verwachting opgeleverd. De belangrijkste infrastructurele werken worden hieronder weergegeven:

³ 'Nulmeting overlast en bezoek coffeeshops Maastricht' van Intraval en OWP Research

- § In 2016 is de verkeersinfrastructuur A2 Maastricht naar verwachting opgeleverd. De belangrijkste infrastructurele werken zijn:
- § - Volledige verknoping van A2 en A79;
- § - Een nieuwe verbindingsweg tussen A2/ A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven;
- § - De 'Groene Loper': een groen, recreatief lint voor fietsers en voetgangers dat zich van Vaeshartelt naar Céramique door de stad slingert;
- § - Veel verkeerscapaciteit onder de grond: een gestapelde tunnel met 2x2 tunnelbuizen en een lengte van 2,3 kilometer;
- § - Op maaiveld een rustige, sociaal veilige Parklaan, alleen voor bestemmingsverkeer;

In bijlage 1 is de verantwoording van het model nader beschreven. Ook zijn hierin de gebruikte basisgegevens opgenomen en is de werkwijze van de modelberekeningen toegelicht.

1.2

WERKWIJZE

De effectbeschrijving voor het onderdeel verkeer is gericht op de volgende situaties:

- § Huidige situatie 2009: Hierbij is de huidige kwaliteit van de verkeersafwikkeling beschreven. Er is onderscheid gemaakt naar de drie beoogde locaties. Per locatie is eveneens de ligging ten opzichte van de hoofdstructuur en het centrum beschreven. Voorts is gekeken naar de bereikbaarheid van de locaties voor fietsers en is de parkeersituatie onder de loep genomen.
- § Referentiesituatie 2022 (= autonome ontwikkeling): De situatie bestaat uit vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen zonder de beoogde verplaatsing van de coffeeshops. Uitgangspunt is een totaal aantal van 2,1 miljoen bezoekers. Hierbij is de toekomstige kwaliteit van de verkeersafwikkeling beschreven en is onderscheid gemaakt naar de drie beoogde locaties. Rekening is gehouden met eventuele wijzigingen in de bereikbaarheid van de locaties als gevolg van infrastructurele ingrepen in de omliggende verkeersstructuur. Voorts is gekeken naar de bereikbaarheid van de locaties voor fietsers en is de parkeersituatie onder de loep genomen.
- § De spreiding van de coffeeshops naar drie locaties in 2022 (spreiding): De situatie bestaat uit vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen met de beoogde verplaatsing van de coffeeshops. Hierbij is de toekomstige kwaliteit van de verkeersafwikkeling beschreven en is onderscheid gemaakt naar de drie beoogde locaties. Wederom wordt uitgegaan van een totaal van 2,1 miljoen bezoekers. Daarnaast is ook gekeken naar de effecten op de locaties waar de coffeeshops verdwijnen. Rekening is gehouden met eventuele wijzigingen in de bereikbaarheid van de locaties als gevolg van infrastructurele ingrepen in de omliggende verkeersstructuur. Voorts is gekeken naar de bereikbaarheid van de locaties voor fietsers en is de parkeersituatie onder de loep genomen.
- § Gevoeligheidsanalyse (referentie vs referentie+, spreiding vs spreiding+, referentie+ vs spreiding+): Gekeken is wat het effect is als er in plaats van 2,1 miljoen bezoekers, 3,0 miljoen bezoekers de coffeeshops en coffeecorners aandoen. Tussen referentie en referentie+ is de centrale vraag wat het betekent indien er meer bezoekers naar het centrum komen. Tussen spreiding en spreiding+ is de centrale vraag of de coffeecorners het bezoek nog aan kan indien ze echt succesvol zijn en bij referentie+ en spreiding+ wordt aangegeven wat het probleemoplossend vermogen van de spreiding is bij 3 miljoen bezoekers. De onderdelen die hierbij aan de orde komen zijn parkeerdruk, zoekverkeer, verkeersonveilig gedrag rond de locaties en effecten op het centrum.

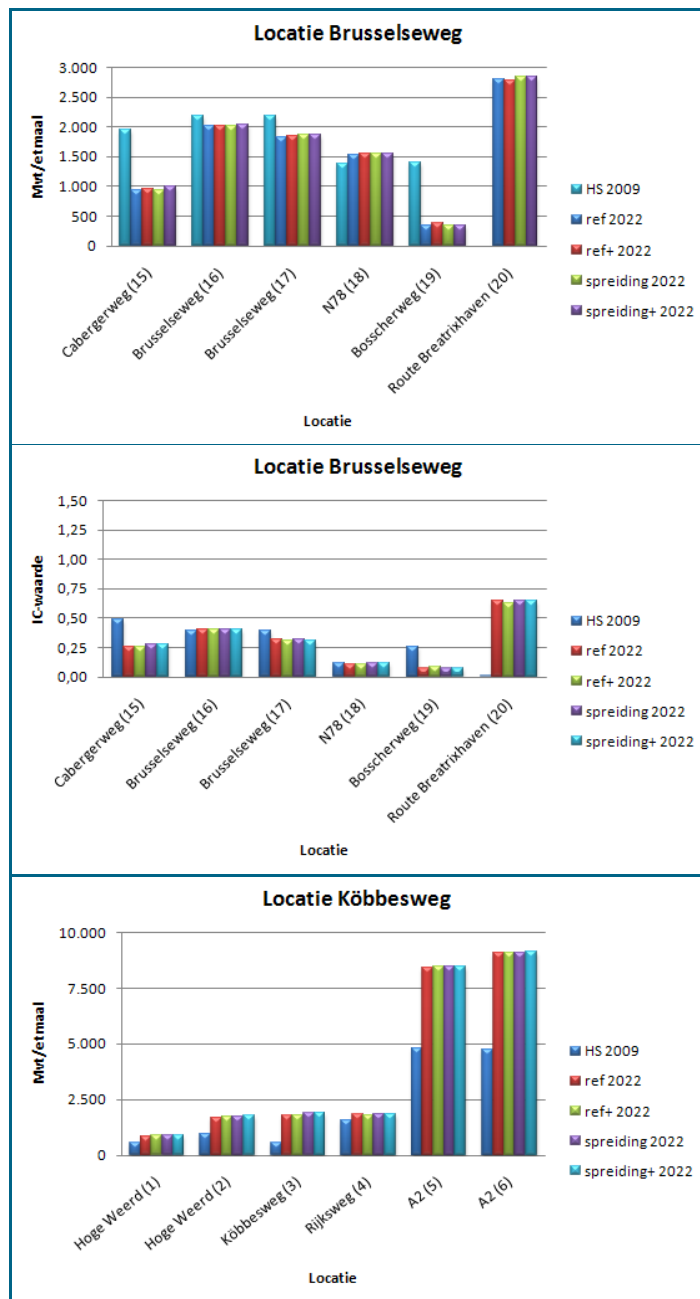
1.3

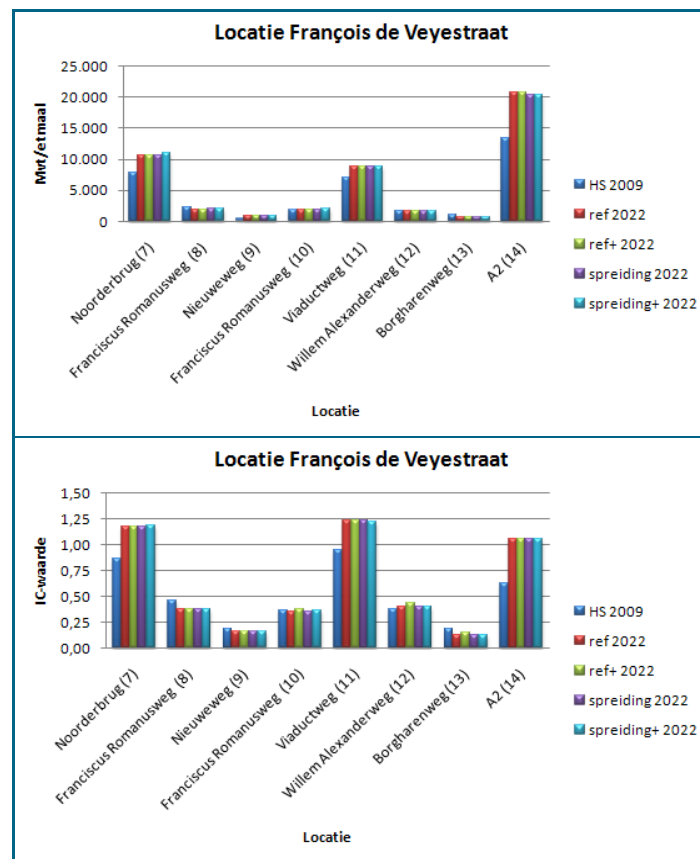
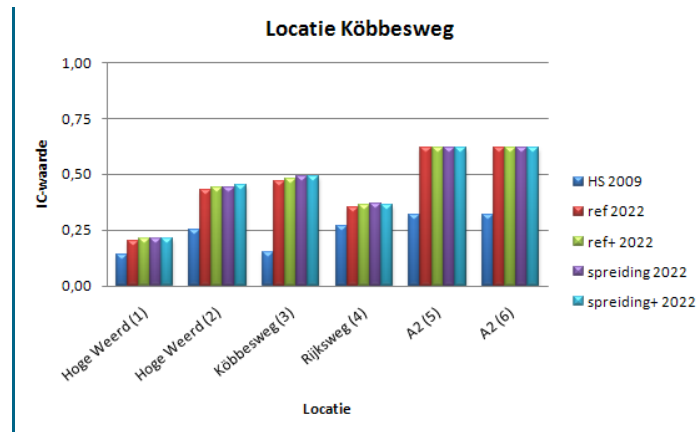
VERKEERSINTENSITEITEN EN IC-WAARDEN

In bijlage 3 zijn in tabelvorm de verkeersintensiteiten en de bijbehorende IC-waarden weergegeven voor de verschillende situaties. Deze zijn in onderstaande grafieken gevisualiseerd.

Afbeelding 1

Verkeersintensiteiten en IC-waarden op de verschillende locaties





Uit de afbeeldingen komt expliciet naar voren dat de toenames van de verkeersintensiteit en de IC-waarden door de komst van de coffeecorners minimaal is. Dit betekent dat de coffeecorners nauwelijks impact hebben op het Maastrichtse wegennet. Alleen in de direct aanliggende wegen rondom de coffeecorners zien we een geringe verkeerstoename. Voorts valt op dat de verkeersintensiteit in de Cabergerweg en Boscherweg in het prognosejaar 2022 sterk afneemt. Dit is het directe gevolg van de nieuwe route Beatrixhaven.

1.4

HUDIGE EN REFERENTIESITUATIE

1.4.1

HUDIGE SITUATIE 2009

Hieronder wordt een beeld gegeven van de huidige situatie ten aanzien van de aspecten verkeersafwikkeling, verkeersontsluiting en de parkeersituatie.

Köbbesweg

Afbeelding 2

Verkeersstructuur rondom de beoogde locatie aan de Köbbesweg



Locatiebeschrijving

De locatie aan de Köbbesweg ligt aan de zuidzijde van Maastricht. De belangrijkste wegen in de directe omgeving van de locatie zijn de A2 ter hoogte van afslag Grönsveld; de Oosterweg die parallel loopt aan de Maasoever, en tot slot de Köbbesweg die de Oosterweg, de aansluiting met de A2 en de kern Grönsveld met elkaar verbindt.



De Köbbesweg is een 70 km-weg. De weg bestaat uit 2x1 rijstroken met aan weerszijden vrijliggende fietspaden. De weg kent een volledige aansluiting aan de A2. Daarnaast haken de Karosseer, het bestaande bedrijventerrein Grönsveld en het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Maastricht-Eijsden aan op de weg. Het betreft hier allemaal voorrangskruisingen zonder speciale voorzieningen in de vorm van verkeerslichten of rotondes. In het kader van de aanhaking van het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden zijn nabij de aansluitpunten voorsorteevakken gerealiseerd. Op een afstand van ongeveer 350 meter ten oosten van de locatie loopt het spoor Maastricht Randwijck-Eijsden.

Verkeersafwikkeling

Uit het verkeersmodel blijkt dat de doorstroming op het onderliggende wegennet, in de directe omgeving van de locatie, goed is. De Hoge Weerd, de Köbbesweg en de A2

(zuidelijk deel, telpunten 5 en 6, bijlage 2) hebben een I/C-waarde van respectievelijk 0,25, 0,15 en 0,32. Geconcludeerd kan worden dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de directe omgeving goed is.

Bereikbaarheid

Vanwege de directe ligging aan de A2 is de bereikbaarheid zeer goed te noemen. Dit geldt vooral voor het verkeer vanuit de richting Eijsden en Luik. Voor verkeer vanuit het noorden van Maastricht is de bereikbaarheid minder gunstig gezien het feit dat bezoekers vanuit deze richting de gehele stad moeten doorkruisen.

Langzaam verkeer

Er zijn goede fietsvoorzieningen langs de hoofdwegen aanwezig die een directe verbinding leggen met het centrum van Maastricht. Zo zijn zowel de Oosterweg, de Hoge Weerd en de Köbbesweg voorzien van vrijliggende fietspaden.

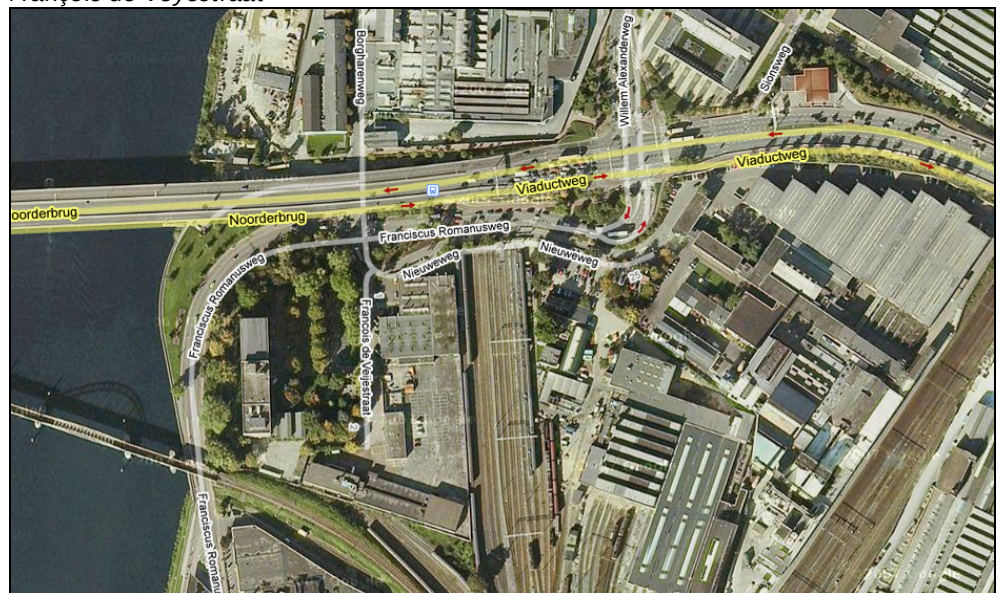
Parkeren

Er zijn op dit moment, vanwege het nog ontbreken van een functie, geen parkeervoorzieningen aanwezig.

François de Veyestraat

Afbeelding 3

Verkeersstructuur rondom de beoogde locatie aan de François de Veyestraat



Locatiebeschrijving

De locatie F. de Veyestraat ligt aan de noordzijde, net binnen de Ring van Maastricht (Viaductweg / Noorderbrug). De locatie ligt op een industrieterrein / winkelboulevard tussen de Maas en het spoor. Het gaat om het voormalig PTT gebouw.

Vanaf de Ring is de locatie bereikbaar via de Franciscus Romanusweg. De aansluiting Ring / Franciscus Romanusweg is met verkeerslichten geregeld. Aan weersijden van de Romanusweg liggen vrijliggende fietspaden. De maximumsnelheid bedraagt 50 km / uur.

Op de locatie zelf zijn ongeveer 146 parkeerplaatsen aanwezig. Deze worden nauwelijks gebruikt aangezien het voormalige PTT-gebouw buiten bedrijf is. Er is geen sprake van parkeerregulering. Aan de overzijde van de Romanusweg, onder de Viaductweg, ligt eveneens een parkeerlocatie. Het betreft een afgesloten parkeerterrein voorzien van betaalautomaten en camerabewaking.

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling op de wegen in de directe omgeving, Borgharenweg, Francois Romanusweg en Willem Alexanderweg is zeer gunstig met een IC-waarde van respectievelijk 0,19, 0,36 en 0,38. Problematischer is de bereikbaarheid vanaf de Ring (Noorderbrug / Viaductweg) met een IC-waarde van 0,86. Hierdoor ontstaat zowel in de ochtend- als in de avondspits regelmatig filevorming.

Bereikbaarheid

Gezien ligging tegen het centrum van de gemeente is de locatie voor centrumbewoners voor zeer goed te bereiken. Ook vanuit de noordelijke regio bestaat er via de A2 een relatief directe verbinding. Vanuit België (uit de richting Hasselt, Tongeren en Luik) en Duitsland (Aken) is de bereikbaarheid van de locatie minder goed doordat de routes voor een groot deel via het onderliggende wegennet lopen en waarbij tevens de Maas moet worden overgestoken.

Langzaam verkeer

Er zijn goede fietsvoorzieningen langs de hoofdwegen aanwezig die een directe verbinding leggen met het centrum van Maastricht. Langs de Viaductweg / Noorderbrug en de Franciscus Romanusweg liggen vrijliggende fietspaden.

Parkeren

De parkeersituatie is goed te noemen gezien de parkeerplaatsen die nu al aanwezig zijn. Deze worden nu nauwelijks gebruikt aangezien de voormalige PTT-gebouw niet in gebruik is.

Brusselseweg

Afbeelding 4

Verkeersstructuur rondom de beoogde locatie aan de Brusselseweg



Locatiebeschrijving

De beoogde locatie 'Brusselseweg' ligt aan de noordrand van de gemeente Maastricht, ten westen van de Maas. De Brusselseweg is een invalsweg van de gemeente en komt vanaf de noordzijde, vanaf het Belgische plaatsje Smeermaas, de stad binnen. Vanaf de grensovergang tot aan de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 70 km/u. De weg is opgebouwd uit twee rijstroken met aan beide zijden vrijliggende fietspaden. De Brusselseweg is een voorrangsweg en nodigt, vanwege zijn kaarsrechte tracé en het

ontbreken van bebouwing, uit tot hoge snelheden. Door middel van intensieve handhaving en het aanbrengen van scheidingsstroken tussen weg en fietspad is het snelheidsgedrag echter in positieve zin beïnvloed.

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling op de meest directe wegen, Brusselseweg, Bosscherweg, Cabergerweg is zeer gunstig met een IC-waarde van respectievelijk 0,39, 0,26 en 0,29. Problematisch is de bereikbaarheid vanaf de Ring (Noorderbrug / Viaductweg) met een IC-waarde van 0,95. Hierdoor ontstaat zowel in de ochtend- als in de avondspits met grote regelmaat filevorming. Op de Brusselseweg zelf worden de verkeersstromen richting de stad door middel van verkeerslichten geregeld. Hierbij wordt het verkeer gedoseerd in de stad toegelaten.

Bereikbaarheid

De locatie Brusselseweg is alleen vanuit het centrum van Maastricht en vanuit de noordwestelijke regio (Eisden Lanaken) goed bereikbaar. Vanuit de richtingen Hasselt, Tongeren, Luik, Aken is de bereikbaarheid minder goed aangezien vanuit deze richtingen de route veelal via het onderliggend wegennet van Maastricht moet plaatsvinden.

Langzaam verkeer

Langs de Brusselseweg zijn goede fietsvoorzieningen aanwezig die aansluiten op het fietspadennetwerk in de stad.

Parkeren

Er zijn op dit moment, vanwege het nog ontbreken van een functie, geen parkeervoorzieningen aanwezig.

Tabel 5

Overzicht van de te verplaatsen coffeeshops

Locatiebeschrijving te verplaatsen coffeeshops

Coffeeshop	Huidige locatie	Toekomstige locatie
Black Widow	Boscherweg 165	Brusselseweg
Cool Running	Brusselsestraat 35	F. de Veyestraat
Missouri	Hoogbrugstraat 31	Köbbesweg
Fantasia	St. Annalaan 3a	Brusselseweg
Mississippi	Wilhelminakade	Köbbesweg
Smokey	Wilhelminakade	Köbbesweg
Slow Motion	Bourgognestraat 10a	F. de Veyestraat



Black Widow ligt langs een parallelstructuur van de Boscherweg buiten de Ring van Maastricht. De Boscherweg is een 50 km / uur weg met aanliggende fietsstroken. Er is geen sprake van parkeerregulering op de locatie zelf en de omliggende straten. De parkeerdruk ter plaatse is hoog.



Cool Running ligt in een aanloopstraat naar het centrum. Er is sprake van éénrichtingsverkeer en betaald parkeren.



Coffeeshop Missouri ligt in een aanloopstraat richting het centrum. Een kleine 100 meter verderop begint het autovrije gebied waar sprake is kleinschalige detailhandel en horeca. In de Hoogbrugstraat en de omliggende straten is sprake van betaald parkeren.



Coffeeshop Fantasia ligt tussen kleinschalige detailhandel aan een parallelstructuur van de St. Annalaan, een hoofdinvalsweg naar de Ring van Maastricht. Er is sprake van betaald parkeren in de St. Annalaan en de omliggende straten.



De coffeeshops Mississippi en Smokey liggen beiden aan de Wilhelminakade. Dit gedeelte van de Wilhelminakade valt onder een voetgangerszone, waardoor parkeren voor de entree niet mogelijk is. Er is geen sprake van betaald parkeren. De Wilhelminakade ligt langs de Maasboulevard, één van de hoofdradialen naar het centrum.



De coffeeshop Slow Motion ligt in een vrij rustige buurt in een straat waar sprake is van éénrichtingsverkeer. In de Bourgognestraat en de omliggende straten is sprake van betaald parkeren. De parkeerdruk in de straat is hoog, dat wil zeggen dat bijna alle parkeervakken in de Bourgognestraat en de omliggende straten gedurende de dag bezet zijn.

1.4.2

REFERENTIESITUATIE 2022

In de referentie situatie voor het jaar 2022 zijn alle autonome ontwikkelingen tot het jaar 2022 in het model meegenomen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn in bijlage 3

weergegeven. Voor een deel zit hier de autonome groei van het autoverkeer in met een jaarlijkse groei van 1,5 %, maar onder andere ook de infra-ontwikkelingen zoals in paragraaf 1.1 is verwoord. Naast de ondertunneling van de A2 door Maastricht en de volledige verknoping van de A2 met de A79 kan hierbij de verbinding worden genoemd door het bedrijventerrein Beatrixhaven. Hierdoor ontstaan veranderingen in zowel de verkeerscirculatie als in de verkeersintensiteiten.

Köbbesweg

Verkeersafwikkeling

Uit het verkeersmodel blijkt dat de doorstroming op het onderliggende wegennet, in de directe omgeving van de locatie, goed is. De Hoge Weerd, de Köbbesweg en de A2 (telpunten 5 en 6, bijlage 2) hebben een IC-waarde van respectievelijk 0,43, 0,47 en 0,62. Ten opzichte van de situatie in 2009 is wel een verdubbeling. De waarden blijven nog steeds ver beneden de kritieke IC-grens van 0,80 waardoor de verkeersafwikkeling goed is te noemen.

Bereikbaarheid

Vanwege de directe ligging aan de A2 is de bereikbaarheid vanaf de rijksweg goed te noemen. Dit geldt vooral voor het verkeer vanuit de richting Eijsden en Luik. Voor verkeer vanuit het noorden van Maastricht is de bereikbaarheid minder gunstig gezien het feit dat bezoekers vanuit deze richting de gehele stad moeten doorkruisen.

François de Veyestraat

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling op de meest directe wegen, Borgharenweg, Francois Romanusweg en Willem Alexanderweg is zeer gunstig met een I/C waarde van respectievelijk 0,13, 0,35 en 0,40. Een groot probleem is de verkeersafwikkeling op de Ring (Noorderbrug/Viaductweg) met een I/C-waarde van 1,17. Dit betekent ter plaatse structurele filevorming. Ook de verkeersafwikkeling vanaf het noordelijk deel van de A2 uit de richting van Eindhoven wordt een knelpunt, met een IC-waarde van 1,06.

Bereikbaarheid

Gezien de nabije ligging tegen het centrum van de gemeente is de locatie is voor centrumbewoners goed te bereiken. Ook vanuit de noordelijke regio bestaat via de A2 een relatief directe verbinding. Vanuit België (uit de richting Hasselt, Tongeren en Luik) en Duitsland (Aken) is de bereikbaarheid van de locatie minder goed doordat de routes voor een groot deel via het onderliggende wegennet lopen. Er treden geen wijzigingen op in de omliggende wegenstructuur zodat het bereikbaarheidsniveau van deze locatie niet verandert.

Brusselseweg

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling op de meest directe wegen, Brusselseweg, Bosscherweg, Cabergerweg is zeer gunstig met een IC-waarde van respectievelijk 0,40, 0,07 en 0,02. Er is sprake van een sterke afname van de IC-waarde op de Bosscherweg en Cabergerweg vanwege de aanleg van de parallelstructuur in de Beatrixhaven. Ook de IC-waarde op deze nieuwe weg, de route Beatrixhaven is gunstig (0,65).

Bereikbaarheid

De locatie Brusselseweg is alleen vanuit het centrum van Maastricht en vanuit de noordwestelijke regio (Lanaken, Eijsden) goed bereikbaar. Vanuit de richtingen Hasselt,

Tongeren, Luik en Aken is de bereikbaarheid minder goed aangezien vanuit deze richtingen de route veelal via het onderliggend wegennet van Maastricht moet plaatsvinden. Ten aanzien van de wegenstructuur doen zich geen wijzigingen voor ten opzichte van de huidige situatie die de bereikbaarheid van de locatie verbeteren.

1.5

BEOORDELINGSKADER

Het beoordelingskader is opgesteld vanuit de startnotitie en de door de gemeenteraad vastgestelde Richtlijnen voor het MER. Het ziet er als volgt uit:

Tabel 6

Beoordelingskader

Aspect	Wijze van beoordelen	Indicatoren
- verkeersafwikkeling.	Kwantitatief/Kwalitatief	Effecten van de toe- en afnamen van verkeer: verkeersintensiteiten, IC-waarden, robuustheid van het wegennet en de reikwijdte van de effecten.
- bereikbaarheid	Kwalitatief	Effecten van de ligging ten opzichte van de hoofdwegenstructuur. Hierbij dient duidelijk te worden of toename van verkeer plaatsvinden op de daarvoor geschikte wegen, zoals aangegeven in verkeersbeleidsnota's en wegcategoriseringsplannen.
- langzaam verkeer	Kwalitatief	Effecten van de aanwezige fietsstructuur/ bereikbaarheid op het fietsverkeer.
- parkeren	Kwantitatief	De balans tussen parkeercapaciteit en parkeerbehoefte.

De beoogde locaties zijn niet onderling met elkaar vergeleken omdat de effecten van de spreiding niet per locatie zijn doorgerekend maar als totale maatregel (zeven coffeeshops vanuit het centrum verhuizen naar de drie beoogde locaties). Hierdoor zal er geen kwalificatie worden gegeven van een bepaalde locatie ten opzichte van een andere maar worden de spreidingsvariant met de referentiesituatie vergeleken.

Invloed op de verkeersafwikkeling

Door het verplaatsen van de coffeeshops ontstaan verschuivingen in het verkeersbeeld. De effecten van de toe- en afnamen van verkeer zijn op kwantitatieve wijze in beeld gebracht door analyse van de verkeersintensiteiten en de IC-waarden. Op kwalitatieve wijze is een beschrijving gegeven van de robuustheid van het omliggende wegennet rondom de beoogde locaties en de reikwijdte van de effecten.

Een graadmeter voor de verkeersafwikkeling is de verhouding tussen de intensiteit van het verkeer (de hoeveelheid auto's en vrachtwagens) en de capaciteit (de hoeveelheid verkeer die een weg maximaal kan verwerken). Dit wordt de IC-waarde genoemd. Deze waarde geeft de congestiegevoeligheid van een wegvak aan. Zolang de capaciteit aanmerkelijk groter is dan de intensiteit, is er geen probleem. De verkeersafwikkeling wordt echter stroever naarmate de intensiteit dichter nadert tot de capaciteit. De kritische grens van de IC-waarde ligt bij 0,80. Op dat moment kan het verkeer nog doorrijden, maar er hoeft maar weinig te gebeuren en de eerste vertragingen zijn een feit. Komt de IC-waarde in de buurt van deze kritische grens (0,80) dan wordt de verkeersafwikkeling als 'matig' beoordeeld.

Bij een I/C -waarde van 1,0 is de intensiteit gelijk aan de capaciteit. Theoretisch moet verkeer dan nog kunnen rijden, maar als gevolg van snelheidsverschillen en de reactietijd van automobilisten ontstaan opstoppen (korte wachtrijen) en is sprake van langzaam rijdend en stilstaand verkeer. Bij een IC -waarde van hoger van 1,0 ontstaan structurele files in de spits (lange wachtrijen) en is de doorstroming slecht. In overleg met de gemeente Maastricht zijn de volgende grenswaarden aangehouden:

Tabel 7

Overzicht I/C-waarde in relatie tot de doorstroming

I/C waarde	Doorstroming
$IC < 0,80$	Vrije doorstroming van het verkeer
$0,80 \leq IC \leq 1,00$	Matige doorstroming/langzaam rijden
$IC > 1,00$	Slechte doorstroming/structurele filevorming

De verkeersintensiteiten en de IC- waarden voor deze studie zijn ontleend uit het verkeersmodel van de Gemeente Maastricht.

Invloed op de bereikbaarheid

Gekeken is of de beoogde locaties een gunstige ligging hebben ten opzichte van de verkeershoofdstructuur en of de routing voor gemotoriseerd verkeer past binnen de vigerende beleidskaders. In het bijzonder is gekeken naar het bereikbaarheidsgemak vanuit het oogpunt van het gemotoriseerde verkeer.

Invloed op het langzaam verkeer

Gekeken is of de beoogde locaties een gunstige ligging hebben ten opzichte van de aanwezige fietsstructuur.

Invloed op parkeren

Op elke beoogde locatie is gekeken in hoeverre aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan. Kwalitatief is onderzocht of er op de locatie voldoende fysieke ruimte is om de parkeervraag op locatie op te lossen en wat het effect van het alternatief is op de parkeersituatie in het centrum van Maastricht.

1.6

SCORE TOEKENNING

Bij de effectbeschrijving is de volgende scoremethodiek gebruikt om de verschillende alternatieven te beoordelen.

Tabel 8

Scoretoekenning ten opzichte van de referentiesituatie.

In het kader van de MER-systematiek wordt de spreiding van de coffeecorners beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling (AO), oftewel de referentiesituatie.

Score	
Zeer negatief effect	--
Negatief effect	-
Beperkt negatief effect	0/-
Neutraal effect	0
Beperkt positief effect	0/+
Positief effect	+
Zeer positief effect	++

De referentiesituatie is neutraal gesteld (score nul). Indien het alternatief ten opzichte van de referentiesituatie positief of negatief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met respectievelijk + of -, afhankelijk van de ernst en omvang van het betreffende effect.

1.7

EFFECTBESCHRIJVING

In deze paragraaf zijn de verkeerseffecten beschreven. In eerste instantie is een vergelijking gemaakt van de verkeerseffecten op de drie locaties indien overgegaan wordt tot spreiding van de coffeeshops. Ook wordt aangegeven welke verkeerseffecten dit heeft voor het centrumgebied. Vervolgens is aangegeven wat het voor de locaties en voor het centrum betekent indien uitgegaan wordt van 3,0 in plaats van 2,1 miljoen bezoekers per jaar.

In tabel 8 zijn de scores van de verschillende locaties ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling) samengevat. Hierbij is rekening gehouden met de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen conform de autonome ontwikkeling.

Tabel 8

Effectscores per alternatief ten opzichte van de referentie situatie

Beeoordelingscriteria	Referentie	Spreiding
Köbesweg		
- Verkeersafwikkeling	0	0
- Bereikbaarheid	0	+
- Langzaam verkeer	0	0
- Parkeren	0	0/-
F. de Veyestraat		
- Verkeersafwikkeling	0	0
- Bereikbaarheid	0	+
- Langzaam verkeer	0	0
- Parkeren	0	0
Brusselseweg		
- Verkeersafwikkeling	0	0
- Bereikbaarheid	0	+
- Langzaam verkeer	0	0
- Parkeren	0	0/-
Centrum		
- Verkeersafwikkeling	0	0/+
- Bereikbaarheid	0	+
- Langzaam verkeer	0	0
- Parkeren	0	++

1.8

EFFECT VAN DE SPREIDING VAN DE COFFEESHOPS

Köbesweg

Verkeersafwikkeling

Uit de analyse van het verkeersmodel blijkt dat de doorstroming op het onderliggende wegennet bij spreiding van de coffeeshops nauwelijks verandert ten opzichte van de referentiesituatie. De Hoge Weerd, de Köbbesweg en de A2 hebben in dit alternatief een IC-waarde van respectievelijk 0,44, 0,49 en 0,62. Deze waarden zijn niet of nauwelijks hoger en blijven nog steeds ver beneden de kritieke IC-grens van 0,80 waardoor de verkeersafwikkeling goed is te noemen

De toename van het verkeer nabij de locatie is gelijk aan de afname in het centrum aangezien in het alternatief de aantallen bezoekers en verkeersbewegingen niet veranderen. De effecten op het wegennet zijn zo klein dat deze verwaarloosbaar zijn. De verkeersafwikkeling wordt neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Bereikbaarheid

Het bereikbaarheidsgemak is bij spreiding vanuit de regio (in het bijzonder vanuit de richtingen Eijsden en Luik) verbeterd door de verplaatsing van de coffeeshops naar de Köbbesweg. De locatie ligt nabij de hoofdstructuur, waardoor autoverkeer minder “diep” het centrumgebied van Maastricht in hoeft te rijden. Dit past binnen de vigerende beleidskaders van de gemeente Maastricht om het autoverkeer zo lang mogelijk op de hoofdstructuur te houden en het centrumgebied te ontlasten van autoverkeer. De bereikbaarheid wordt daarom positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentie situatie.

Langzaam verkeer

Bij het spreiden van de coffeeshops ontstaan geen wijzigingen in de fietsstructuur rond de Köbesweg. De kwaliteit van de bereikbaarheid voor fietsverkeer is voldoende om intensiever gebruik van fietsroutes op te kunnen vangen. De alternatieven zijn daarom neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Parkeren

Op de locatie Köbbesweg is voldoende fysieke ruimte aanwezig om aan deze parkeerbehoefte op eigen terrein te voldoen. Echter neemt de parkeerdruk ten opzichte van de referentiesituatie toe. Daarom wordt de parkeersituatie licht negatief (0/-) beoordeeld.

Francois de Veyestraat

Verkeersafwikkeling

Uit de analyse van het verkeersmodel blijkt dat de doorstroming op het onderliggend wegennet rond de F. de Veyestraat nauwelijks verandert ten opzichte van de referentiesituatie. De Borgharenweg, de Franciscus Romanusweg, de Willen Alexanderweg en de Noorderbrug krijgen een IC-waarde van respectievelijk 0,13, 0,35, 0,40 en 1,17. Deze waarden zijn niet hoger dan in de referentiesituatie.

Op de Noorderbrug en de Viaductweg (IC = 1,23) is de doorstroming net als in de referentiesituatie slecht. De overige wegen blijven nog steeds ver beneden de kritieke IC grens van 0,80 waardoor de verkeersafwikkeling daar goed is te noemen. In het centrum

van de stad is sprake van een zeer beperkte afname van het aantal verkeersbewegingen door het vertrek van de coffeeshops.

De toename van het verkeer nabij de locatie is gelijk aan de afname in het centrum aangezien in het alternatief de aantallen bezoekers en verkeersbewegingen niet veranderen. De effecten op het wegennet zijn verwaarloosbaar. De verkeersafwikkeling is daarom voor de F. de Veyestraat als neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Bereikbaarheid

Het bereikbaarheidsgemak verbetert door de verplaatsing van de coffeeshop naar de François de Veyestraat. De locatie ligt namelijk dicht langs de hoofdstructuur. Dit past binnen de vigerende beleidskaders van de gemeente Maastricht om het autoverkeer zo lang mogelijk op de hoofdstructuur te houden en het centrumgebied te ontlasten van autoverkeer. Dit alternatief is positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentie situatie.

Langzaam verkeer

Er worden geen wijzigingen in de fietsstructuur voorzien. De kwaliteit van de bereikbaarheid voor fietsverkeer is voldoende om intensiever gebruik van fietsroutes op te kunnen vangen. De alternatieven zijn daarom alle neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Parkeren

In de nabije omgeving van de locatie François de Veyestraat zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig om aan de parkeerbehoefte van de locatie in het alternatief spreiding te voldoen. Het effect voor parkeren is ten opzichte van de referentiesituatie als neutraal (0) beoordeeld.

Brusselseweg

Verkeersafwikkeling

Uit de analyse van het verkeersmodel blijkt dat de doorstroming op het onderliggende wegennet in het spreidingsalternatief nauwelijks verandert ten opzichte van de referentiesituatie. De Brusselseweg, de Bosscherweg en de Cabergerweg hebben in dit alternatief een IC-waarde van respectievelijk 0,40, 0,07 en 0,02. Deze waarden liggen ver beneden de kritieke IC grens van 0,80 waardoor de verkeersafwikkeling goed is te noemen.

De toename van het verkeer nabij de locatie is gelijk aan de afname in het centrum aangezien in het alternatief de aantallen bezoekers en verkeersbewegingen niet veranderen. De effecten op het wegennet zijn zo klein dat deze verwaarloosbaar zijn. Het spreidingsalternatief is daarom neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Bereikbaarheid

Het bereikbaarheidsgemak van de coffeeshops op de locatie Brusselseweg vanuit het centrum van Maastricht en vanuit de richting België (Lanaken, Maasmechelen) verbetert. De locatie ligt dicht langs de snelweg en invalroute naar Maastricht. Dit past binnen de vigerende beleidskaders van de gemeente Maastricht om het autoverkeer zo lang mogelijk

op de hoofdstructuur te houden en het centrumgebied te ontlasten van autoverkeer. De bereikbaarheid is daarom positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentie situatie.

Langzaam verkeer

Er worden geen wijzigingen in de fietsstructuur aangebracht. Er zijn voldoende fietsvoorzieningen aanwezig om de locatie te bereiken. De het spreidingsalternatief wordt daarom neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Parkeren

Op de locatie Brusselseweg is voldoende ruimte aanwezig om aan de parkeerbehoefte van de locatie in het alternatief spreiding te voldoen. Echter neemt de parkeerdruk ten opzichte van de referentiesituatie toe. Daarom wordt de parkeersituatie licht negatief (0/-) beoordeeld.

Centrumgebied

Verkeersafwikkeling

Uit de analyse van het verkeersmodel blijkt dat het verplaatsen van een deel van de coffeeshops slechts een zeer beperkte afname laat zien ten opzichte van de referentiesituatie. Echter heeft het centrum, in tegenstelling tot de coffeecornerlocaties meer te maken met afwikkelingsproblemen. Daarom is een afname van het aantal voertuigbewegingen in het centrum te beschouwen als een (lichte) verbetering van de verkeersafwikkeling. Het spreiden van de coffeeshops naar de coffeecorners wordt daarom ten opzichte van de referentiesituatie neutraal (0/+) beoordeeld.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid in het centrum verbeterd in lichte mate. Dit heeft te maken met het feit dat een (relatief klein) deel van het gemotoriseerde verkeer geen bestemming meer heeft in het centrum maar via het hoofdwegennet naar de nieuwe coffeecorners rijdt. De bereikbaarheid van het centrum wordt daarom in geringe mate verbeterd en als positief (+) beoordeeld.

Langzaam verkeer

De fietsinfrastructuur in het centrum is fijnmazig. Bij spreiding wordt deze infrastructuur niet gewijzigd. Het effect op het aspect langzaam verkeer in het centrum wordt daarom bij spreiding van de coffeeshops als neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Parkeren

Omdat ongeveer de helft van de coffeeshopbezoekers verplaatst wordt naar de coffeecorners aan de rand van de stad zal de parkeerdruk in het centrum, en vooral in de directe nabijheid van de coffeeshops sterk afnemen. De vraag naar parkeerplaatsen zal hierdoor afnemen en de parkeerdruk verminderen. Hierdoor ontstaat er een groter aanbod van parkeerplaatsen ten voordele van de reguliere centrumbezoekers. Bijkomend voordeel is dat er minder zoekverkeer ontstaat en daardoor ook een verbetering in de verkeersveiligheid. Ten aanzien van het aspect parkeren wordt de spreiding van de coffeeshops dan ook zal zeer positief (++) beoordeeld.

1.9

GEVOELIGHEIDSANALYSE: TOENAME BEZOEKERS OP DE LOCATIES (SPREIDING+)

Van belang is om de betekenis voor het verkeer te kennen indien bij spreiding van de coffeecorners niet uitgegaan wordt van 2,1 maar 3,0 miljoen bezoekers. Dit betekent een sterkere bezoekerstoename dan in de huidige veronderstellingen wordt verwacht. Vraag hierbij is in hoeverre de extra bezoekers gevolgen hebben op de hiervoor beschreven aspecten. Hieronder wordt de consequentie van een dergelijke bezoekerstoename voor de afzonderlijke locaties toegelicht.

Köbesweg

Een toename van het aantal bezoekers en verkeersbewegingen is in de IC-waarden nauwelijks terug te zien. De Hoge Weerd, de Köbbesweg en de A2 hebben een IC-waarde van respectievelijk 0,45, 0,49 en 0,62. Deze waarden zijn niet waarneembaar hoger in vergelijking met zowel de referentiesituatie als de spreidingssituatie. De kritische IC-grens wordt niet bereikt waardoor de verkeersafwikkeling goed is te noemen.

Het bereikbaarheidsgemak van de coffeecorner verandert niet indien er meer bezoekers komen. De locatie van de coffeecorner is immers hetzelfde en doet niets af aan de ligging ten opzichte van de omliggende wegenstructuur.

Op de locatie Köbbesweg is voldoende ruimte aanwezig om aan de parkeerbehoefte van de locatie in het alternatief spreiding+ te voldoen.

Francois de Veyestraat

Een toename van het aantal bezoekers en verkeersbewegingen is in de IC-waarden nauwelijks terug te zien. De Borgharenweg, de Franciscus Romanusweg, de Willem Alexanderweg en de Noorderbrug hebben een IC-waarde van respectievelijk 0,13, 0,36, 0,40 en 1,18. Deze waarden zijn niet tot nauwelijks hoger ten opzichte van een situatie waarbij 2,1 miljoen coffeeshopbezoekers naar Maastricht gaan. Het effect op het omliggende wegennet rondom de locatie Veyestraat is niet te zien en daarom verwaarloosbaar.

Het bereikbaarheidsgemak van de coffeecorner verandert niet indien er meer bezoekers komen. De locatie van de coffeecorner is immers hetzelfde en doet niets af aan de ligging ten opzichte van de omliggende wegenstructuur.

In de nabije omgeving van de locatie F. de Veyestraat is voldoende ruimte aanwezig om aan de parkeerbehoefte van de locatie in het alternatief spreiding+ te voldoen.

Brusselseweg

Een toename van het aantal bezoekers en verkeersbewegingen is in de IC-waarden nauwelijks terug te zien. De Brusselseweg, de Bosscherweg en de Cabergerweg hebben een IC-waarde van respectievelijk 0,40, 0,07 en 0,02. Deze waarden zijn niet hoger in vergelijking met de referentiesituatie. De kritische IC grens wordt lang niet bereikt waardoor de verkeersafwikkeling goed is te noemen.

Het bereikbaarheidsgemak van de coffeecorner verandert niet indien er meer bezoekers komen. De locatie van de coffeecorner is immers hetzelfde en doet niets af aan de ligging ten opzichte van de omliggende wegenstructuur.

Op de locatie Brusselseweg is voldoende ruimte aanwezig om aan de parkeerbehoefte van de locatie in het alternatief spreiding+ te voldoen.

Centrum

Een toename van het aantal bezoekers over de coffeecorners betekent ook een toename van het aantal bezoekers van de coffeeshops in het centrum. Gezien de huidige verkeersdruk betekent dit, weliswaar in lichte mate, een verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling in het centrum en voor de parkeersituatie. Dat is ongewenst gezien de huidige afwikkelingsproblemen. Verder zal de parkeerdruk verder toenemen en zal meer zoekverkeer leiden verkeersveiligheids- en verkeersleefbaarheidsproblemen.

Echter is voorgaande nog steeds een veel betere situatie dan in de situatie waarbij er een toename van het aantal bezoekers plaatsvindt zonder dat er coffeecorners worden gerealiseerd (vergelijking referentie+ met referentie). In die situatie zal al het bezoek aangewezen zijn op de centrumlocaties. De gevolgen voor de verkeersafwikkeling zijn in de IC-waardes weliswaar nauwelijks waarneembaar maar de verkeersdruk zal zonder de aanwezigheid van de coffeecornerlocaties wel verder oplopen. Vooral daar waar zich nu al verkeersproblemen bestaan, zoals parkeeroverlast, zoekverkeer, en de daarmee gepaard gaande verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen zullen zeer sterk toe gaan nemen.

Geconcludeerd kan worden dat bij een sterkere toename van het aantal bezoekers de spreiding van de coffeecorners grote voordelen voor het centrum biedt ten opzichte van de situatie waarbij alle coffeeshopbezoekers naar het centrum blijven komen.

1.10

OVERIGE VRAAGPUNTEN

Wat betekent de spreiding van de coffeecorners voor de verkeerssituatie in het centrum?

Uit de voorgaande effectbeschrijvingen blijkt dat op gemeentelijk schaalniveau de effecten met betrekking tot toename van verkeersintensiteiten en IC-verhoudingen minimaal zijn. Hieruit mag niet de conclusie worden getrokken dat spreiding van de coffeeshops geen positief effect heeft. Integendeel, door de spreiding wordt de verkeersoverlast in het centrum verminderd. Er zal bijvoorbeeld minder zoekverkeer zijn in het centrum. Dit is een moeilijk meetbaar probleem. Wat wel duidelijk is, is dat zoekverkeer in de nabijheid van de huidige coffeeshops vaak als een probleem wordt ervaren en door het verplaatsen van zeven coffeeshops naar de coffeecorners zal dit zoekverkeer sterk afnemen. Aangezien zoekverkeer vaak onveilige verkeerssituaties met zich meebrengen zal de verplaatsing van de coffeeshop ook een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid in het centrum. Ten slotte zal in het centrum in de omgeving van de coffeeshops een verlichting optreden in de parkeerdruk. Er zal parkeerruimte voor andere doelgroepen, waaronder reguliere centrumbezoekers vrijkomen. Gesteld kan worden dat op hoofdstructuurniveau slechts geringe verkeerseffecten zijn te zien indien er een spreiding plaatsvindt van de coffeeshops. Nabij de directe omgeving van de verplaatste coffeeshops in het centrum worden de situatie met betrekking tot parkeren, zoekverkeer en veiligheid sterk verbeterd.

Wat betekent de spreidingsvariant op het moment dat de geplande grote infrastructurele nog niet zijn uitgevoerd?

Anders gesteld: Wat betekent het als we 'morgen' de spreiding van coffeeshops uit gaan voeren, de vergelijking van de huidige situatie met spreiding van de coffeeshops? Er is vanuit verkeerskundig oogpunt geen enkel beletsel om op korte termijn over te gaan tot

spreiding. Voor de meeste wegen in de directe omgeving (zie afbeelding 1) is de verkeersintensiteit en de bijbehorende IC-waarde namelijk lager dan in de periode na de uitvoering van de infra-ontwikkelingen. In dit hoofdstuk is bovendien aangetoond dat de invloed van de spreiding van coffeecorners op de verkeersintensiteit en op de verkeersafwikkeling nauwelijks zichtbaar is. Het positieve effect in termen van parkeren, zoekverkeer, veiligheid en leefbaarheid zal voor het centrum evident zijn.

Kunnen de coffeecorners de vraag ook nog aan indien ze ook echt succesvol zijn?

Feitelijk is de vraag wat het voor de coffeecorners betekent indien niet 2,1 miljoen maar 3,0 miljoen bezoekers per jaar naar Maastricht komen. Dit betekent een bezoekerstoename van ongeveer 50% voor zowel de coffeeshops in het centrum als voor de coffeecorners op de drie locaties. Dit is een vergelijking van de spreidingvariant met de spreiding+ variant. Voor de coffeecorners is dit geen probleem aangezien het wegennet rond de coffeecorners op berekend is, en omdat er voldoende parkeerruimte aanwezig is in de directe omgeving. Voor het centrum betekent het een toename van het zoekverkeer, een toename van de parkeervraag en hierdoor een verder verminderende verkeersveiligheidsituatie. Volledigheidshalve dient deze situatie afgezet te worden tegen de situatie waarbij er eveneens een toename plaatsvindt van 2,1 naar 3,0 bezoekers per jaar, maar waarbij er geen spreiding van de coffeeshops plaatsvindt; de vergelijking van de referentiesituatie met referentie+. Op dat moment zal het bezoekersaantal bezoek in zijn geheel voor rekening van het centrum komen. De verkeersoverlast nabij de coffeeshops in het centrum zullen in termen van parkeerdruk, zoekverkeer en verkeersveiligheid, nog sterker toe gaan nemen.

RESUMEREND

Gesteld kan worden dat bij de spreiding van de coffeeshops, modelmatig en op stedelijk niveau, geen grote verschuivingen zijn waar te nemen in de verkeersstromen. Kijkend naar de nieuwe locaties voor de coffeecorners zijn deze locaties verkeerskundig gezien goed inpasbaar en vangen het verkeer af aan de randen van de stad. Voor het centrum zijn modelmatig eveneens geen grote verschuivingen waar te nemen. Echter, in de directe omgeving van de huidige coffeeshops zijn de verkeerseffecten evident maar moeilijk meetbaar. Er zal bij spreiding van de coffeeshops minder overlast in het centrum zijn omdat de parkeerdruk vermindert. Dit vrijgekomen aanbod van parkeervoorzieningen kan worden gebruikt voor reguliere centrumbezoekers. Ook zal het zoekverkeer merkbaar afnemen ten gunste van de verkeersveiligheid.

Als er niet uitgegaan wordt van 2,1 maar 3,0 miljoen bezoekers per jaar hebben de coffeecorners voldoende ruimte en afwikkelingscapaciteit om deze groei op te vangen. Voor de centrumlocaties zal de overlast in termen van parkeerdruk, zoekverkeer en verkeersveiligheid toenemen. Hierbij dient echter in beschouwing te worden genomen dat indien er niet wordt overgegaan tot de spreiding van de coffeecorners, de verkeersproblemen ten aanzien van zoekverkeer, verkeersveiligheid en parkeerdruk nog verder zullen toenemen. Daarom is het voornemen om de zeven coffeeshops uit het centrum vanuit verkeerskundig oogpunt aanbevelingswaardig.

BIJLAGE 1

Modelberekeningen mer-coffeecorners⁴

Het model maakt geen onderscheid naar activiteiten en/of ritten die gerelateerd zijn aan de coffeeshops. Daarom zijn enkele aanpassingen nodig om de berekeningen voor de verschillende situaties uit te voeren. De aanpak en uitgangspunten worden hierna besproken.

Algemene uitgangspunten

- § Verplaatsen coffeeshops heeft alleen invloed op autoritten.
- § Berekeningen worden alleen voor de avondspits uitgevoerd (maatgevende periode).
- § Het maatgevende aantal bezoekers is gebaseerd op maximum aantal bezoekers op vrijdag aan de coffeecorners. Alle drie de gevallen vallen samen met de getelde bezoekers tussen 20.00 en 21.00 uur. Deze periode komt niet overeen met de avondspits uit het verkeersmodel. Deze periode is gebruikt omdat bij de tellingen niet ieder uur geteld is, maar op een aantal momenten (zie ook rapportage 'Nulmeting overlast en bezoek coffeeshops Maastricht' van Intraval en OWP Research). In overleg met de gemeente Maastricht (Toby Leurs) zijn daarom de maximum aantal bezoekers op vrijdag gebruikt.
- § Naast het toevoegen van drie zones voor de coffeecorners worden geen netwerkwijzigingen gedaan. Voor 2009 wordt uitgegaan van het netwerk van 2004 en voor 2022 wordt het netwerk van 2020 gebruikt;
- § Per jaar (2009 en 2022) worden vier alternatieven/varianten uitgewerkt: referentie, spreiding, referentie gevoeligheidsanalyse (referentie+) en spreiding gevoeligheidsanalyse (spreiding+).

Zones coffeeshops centrum en coffeecorners

Omdat het verkeersmodel geen individuele huizen en bedrijven onderscheid, wordt gebruik gemaakt van zones. Een zone is een herkomst en bestemming waarin de verkeersproductie (vertrekken) en -attractie (aankomsten) van een gebied wordt geaggregeerd. De coffeeshops die verdwijnen uit het centrum bevinden zich in de zones 37, 55, 66, 185, 394 en 427. Voor de coffeecorners zijn drie nieuwe zones gemaakt om duidelijk onderscheid te kunnen maken tussen de coffeecorners en de rest van het verkeer. Ook is hierdoor de ligging en aantakking op het netwerk goed. De gebruikte zones zijn 422, 423 en 442. Voor de specifieke coffeeshops en coffeecorners staat in de tabellen tot welke zone ze behoren.

Tabel 9

Zonemutaties in het
verkeersmodel

Coffeeshop	Adres	Zone
Mississippi	Wilhelminakade	55
Smokey	Wilhelminakade	55
Missouri	Hoogbrugstraat 31	427
Cool Running	Brusselsestraat 35	37
Slow Motion	Bourgognestraat 10a	66
Black Widow	Boscherweg 165	394
Fantasia	St.Annalaan 3a	185

⁴ Bron: Goudappel Coffeng

Coffeecorner	Zone
Köbesweg	422
François de Veyestraat	442
Brusselseweg	423

Maken HB-matrices 2009 en 2022

HB-matrices zijn tabellen met daarin het aantal ritten van alle herkomsten (zones) naar alle bestemmingen (zones) en visa versa. Het bestaande verkeersmodel maakt gebruik van basisjaar 2004 en prognosejaar 2020. De HB-matrices van het basisjaar en prognosejaar worden opgehoogd naar 2009 en 2022. De gemeente Maastricht heeft aangegeven dat een groei van 1,5% per jaar gehanteerd moet worden.

Hierdoor is de 2009 HB-matrix gelijk aan de 2004 HB-matrix met een algemene groei van 7,5%. Voor 2022 is dit een algemene groei van 3,0% ten opzichte van de 2020 HB-matrix. De referentiesituaties worden gebaseerd op deze HB-matrices, mits de verdeling van het verkeer van / naar de coffeeshops klopt.

Controle distributiepatroon zones coffeeshops

Omdat het verkeersmodel niet expliciet rekening houdt met bezoekers van coffeeshops is het nodig om het distributiepatroon te controleren. De belangrijkste reden hiervoor is om te voorkomen dat het in vervolgstappen tot problemen leidt bij het verwijderen of toevoegen van ritten als gevolg van het verplaatsen van coffeeshops. De distributie van de bezoekers aan de coffeeshops is aangepast zodat het overeenkomt met de enquête (zie ook tabel 4.1 rapportage 'Nulmeting overlast en bezoek coffeeshops Maastricht' van Intraval en OWP Research). Hierbij is de kolom bezoeken aangehouden omdat dit betrekking heeft op het aantal autoritten. De correctie heeft direct plaatsgevonden in de HB-matrices. Er is geen gebruik gemaakt van een riteindenmodel (gebruikt sociaal-economische gegevens en ritproductiefactoren om aantal autoritten te bepalen) omdat de specifieke informatie die daarvoor nodig is niet bekend / geschikt is. De ontstane HB-matrices voor 2009 en 2022 worden voor de referentiesituaties gebruikt.

Spreidingsalternatieven maken

De spreidingsalternatieven worden gebaseerd op de referentiesituaties. Het verschil is dat uit de betreffende zones in het centrum een deel van het verkeer wordt verwijderd en bij de coffeecorner wordt toegevoegd. Hierbij wordt de distributie aangehouden zoals die in de vorige paragraaf is beschreven. Het aantal ritten is gebaseerd op de resultaten van de tellingen. Het aantal bezoekers aan een coffeecorner is als volgt vertaald naar autoritten:

$$(\text{autobezoekers coffeecorner}) * 2 * (\text{aandeel autobezzoekers}) / (\text{personen/auto})$$

Hierbij is de factor 2 gebruikt omdat het verkeersmodel uitgaat van een avondspitsperiode van 2 uur. Uit de telling is eveneens gebleken dat 77% met de auto komt en dat de bezetting gemiddeld 1,84 personen per auto is. Naast het toevoegen van de ritten aan de zones van coffeecorners wordt hetzelfde aantal ritten verwijderd uit de zones van de coffeeshops. Er zijn geen gegevens van de afzonderlijke coffeeshops (alleen van de coffeecorners). In overleg met de gemeente Maastricht is aangenomen dat de verdeling van bezoekers per coffeecorner evenredig is voor de betreffende coffeeshops.

Voor de coffeeshops die naar de Köbbesweg verhuizen is dit een derde en voor de andere coffeeshops is dit de helft. De verwijderde en toegevoegde autoritten (door het verplaatsen van de coffeeshops) staan in de tabel hieronder.

Tabel 10

Verwijderde en toegevoegde autoritten

Coffeeshop	Adres	Autoritten verwijderd
Mississippi	Köbbesweg	29
Smokey	Köbbesweg	29
Missouri	Köbbesweg	29
Cool Running	François de Veyestraat	37
Slow Motion	François de Veyestraat	37
Black Widow	Brusselseweg	27
Fantasia	Brusselseweg	27

Coffeecorner	Zone
Köbesweg	88
François de Veyestraat	74
Brusselseweg	54

Gevoeligheidsalternatieven maken

De gevoeligheidsalternatieven (referentie+ en spreiding+) wordt conform de bovenstaande methodiek ontwikkeld. Het verschil is dat wordt uitgegaan van 3.0 miljoen bezoekers per jaar in plaats van de huidige 2.1 miljoen. Om dit te modeleren wordt voor zowel de referentiesituaties als spreidingsalternatieven het aantal autoritten dat gerelateerd is aan de coffeeshops vermenigvuldigd met 3.0/2.1. Voor de referentie gevoeligheidsanalyse worden de extra ritten toegevoegd aan de zones van de bestaande coffeeshops (zones 37, 55, 66, 185, 394 en 427). Voor spreidingsalternatief gevoeligheidsanalyse worden de ritten toegevoegd aan de zones 422, 423 en 442.

BIJLAGE 2

Telpunten: intensiteiten en IC-waarden

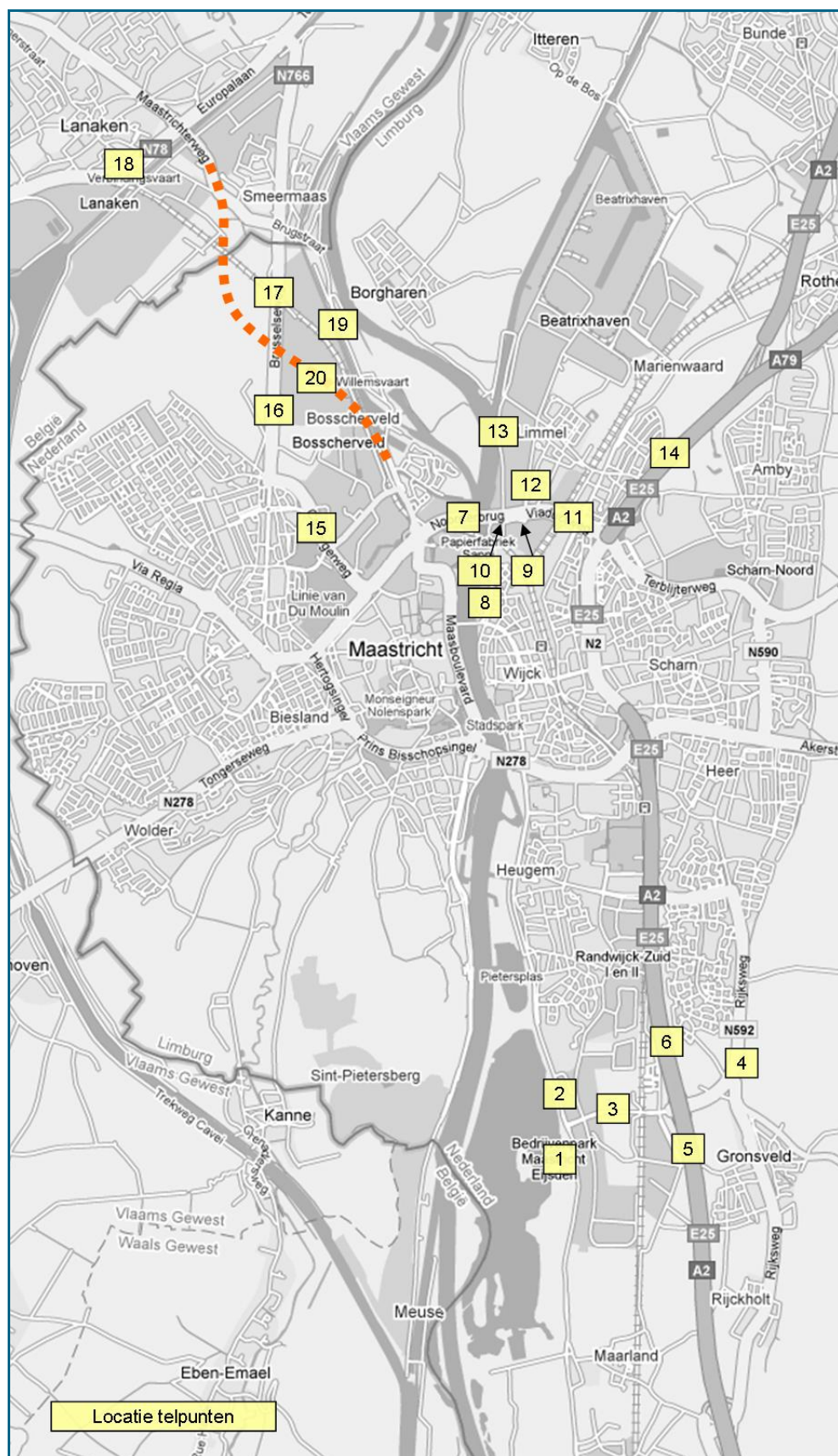
Intensiteiten: motorvoertuigen per avondspits (2 uur).

I/C waarden: gerelateerd aan de avondspits op het maatgevende wegvak.

Bij de situatie spreiding is uitgegaan van spreiding van de coffeeshops uitgaande van 2,1 miljoen bezoekers op jaarbasis. Bij de situatie spreiding + is uitgegaan van 3,0 miljoen bezoekers per jaar. De verkeersintensiteiten zijn afgerond.

Telpunt		Intensiteiten HS 2009	IC- waarde HS 2009	Intensiteiten ref 2022	IC- waarde ref 2022	Intensiteiten ref+ 2022	IC- waarde ref+ 2022
<i>Locatie Köbbesweg</i>							
1	Hoge Weerd	580	0,14	860	0,20	870	0,21
2	Hoge Weerd	970	0,25	1.670	0,43	1.730	0,44
3	Köbbesweg	570	0,15	1.770	0,47	1.800	0,48
4	Rijksweg	1.580	0,27	1.830	0,35	1.810	0,36
5	A2	4.800	0,32	8.440	0,62	8.460	0,62
6	A2	4.720	0,34	9090	0,63	9070	0,63
<i>Locatie François de Veyestraat</i>							
7	Noorderbrug	7.930	0,86	10.660	1,17	10.670	1,17
8	Franciscus Romanusweg	2.370	0,46	1.980	0,37	1.980	0,37
9	Nieuweweg	410	0,13	990	0,16	990	0,16
10	Franciscus Romanusweg	1.890	0,36	1.850	0,35	1.970	0,37
11	Viaductweg	7.090	0,95	8.890	1,22	8.840	1,23
12	Willem Alexanderweg	1.760	0,38	1.640	0,40	1.740	0,43
13	Borgharenweg	1.040	0,19	680	0,13	780	0,15
14	A2	13.360	0,62	20.780	1,06	20.780	1,06
<i>Locatie Brusselseweg</i>							
15	Cabergerweg	1.960	0,49	940	0,26	950	0,26
16	Brusselseweg	2.180	0,39	2.010	0,40	2.020	0,40
17	Brusselseweg	2.180	0,39	1.830	0,31	1.840	0,31
18	N78	1.370	0,12	1.530	0,11	1.540	0,11
19	Boscherweg	1.400	0,26	350	0,07	380	0,09
20	Route Breatrixhaven	-	-	2.790	0,65	2.780	0,63

Telpunt		Intensiteiten spreiding 2022	IC-waarde spreiding 2022	Intensiteiten spreiding+ 2022	IC-waarde spreiding+ 2022
<i>Locatie Köbbesweg</i>					
1	Hoge Weerd	870	0,21	880	0,21
2	Hoge Weerd	1.750	0,44	1.770	0,45
3	Köbbesweg	1.880	0,49	1.920	0,49
4	Rijksweg	1.850	0,37	1.840	0,36
5	A2	8.460	0,62	8.490	0,62
6	A2	9.070	0,63	9.130	0,63
<i>Locatie François de Veyestraat</i>					
7	Noorderbrug	10.720	1,17	10.970	1,18
8	Franciscus Romanusweg	1.990	0,37	2.000	0,37
9	Nieuweweg	990	0,16	990	0,16
10	Franciscus Romanusweg	1.910	0,35	1.990	0,36
11	Viaductweg	8.880	1,23	8.880	1,22
12	Willem Alexanderweg	1.680	0,40	1.680	0,40
13	Borgharenweg	690	0,13	690	0,13
14	A2	20.340	1,06	20.270	1,06
<i>Locatie Brusselseweg</i>					
15	Cabergerweg	930	0,28	1.000	0,28
16	Brusselseweg	2.020	0,40	2.040	0,40
17	Brusselseweg	1.870	0,32	1.860	0,32
18	N78	1.550	0,12	1.550	0,12
19	Bosscherweg	350	0,07	350	0,07
20	Route Breatrixhaven	2.840	0,65	2.850	0,65



BIJLAGE 3

Ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke ontwikkelingen	Aantal	Eenheid	Type
Brusselsepoort	500		woningen
	10.000	m2 bvo	kantoren
	15.000	m2 bvo	PDV
Lanakerveld	400		woningen
	45.000	m2 bvo	bedrijven
F de Vrijstraat	5.000	m2 bvo	bedrijven
Beatrixhaven	12.500	m2 bvo	bedrijven
Zinkwit - Limmel	12.500	m2 bvo	PDV
A2 traverse	320		woningen
	30.000	m2 bvo	kantoren
Geusselt	550		appartementen
	1.000	m2 bvo	detail/food
	1.000	m2 bvo	horeca
	73.000	m2 bvo	kantoren
	6.200	m2 bvo	sport
Heer	4.500	m2 bvo	detailhandel
Eijsen-Noord	500		woningen
	25	ha bruto	bedrijven
Vliegveld MAA	92.000	m2 bvo	bedrijven
Maastricht-Eijsden	125.000	m2 bvo	bedrijven
Europaplein	50.000	m2 bvo	kantoren
Belvedere (fase 1)	2.100		woningen
	30.000	m2 bvo	PDV/GDV/leisure
	41.000	m2 bvo	kantoren
Belvedere (fase 2)	2.200		woningen
	32.000	m2 bvo	kantoren
	36.000	m2 bvo	bedrijven
Dousberg	225		vakantie-appartementen
	100	kamers	hotel
	160		woningen
Tapijnkazerne	400		woningen
Ambyerveld	140		woningen
Station	15.000	m2 bvo	kantoren
Randwyck-campus	330		(studenten)woningen
Randwyck-noord	20.000	m2 bvo	kantoren
Malberg	300		woningen
Hazendans	35		woningen
Pottenberg	50		woningen
Campagne	100		woningen
Caberg/Malpertuis	700		woningen
Boschpoort/Raccordement	425		woningen

Ruimtelijke ontwikkelingen	Aantal	Eenheid	Type
City & kwartieren	350		woningen
Céramique	230		woningen
Wyck	100		woningen
Wyckerpoort	300		woningen
Heugemerveld	150		woningen
Heugem	110		woningen
Heer	300		woningen
Scharn	200		woningen
Ambyerveld	225		woningen
Hagerhof	60		woningen

BIJLAGE 7

Deelrapportage geluid

Akoestisch onderzoek ten behoeve van
spreiding Maastrichtse coffeeshops

Gemeente Maastricht

18 november 2009

Inhoud	Blz.
1 Inleiding	2
2 Wettelijk kader	3
3 Uitgangspunten	4
3.1 Algemeen	4
3.2 Verkeersgegevens	4
3.3 Rekenmethode	5
4 Rekenresultaten	6
5 Conclusie	8
Bijlage 1:	figuren planlocaties
Bijlage 2:	verkeersgegevens
Bijlage 3:	invoergegevens rekenmodellen
Bijlage 4:	rekenresultaten

1 Inleiding

De gemeente Maastricht is voornemens coffeeshops uit het centrum van de stad te verplaatsen naar een drietal locaties aan de rand van de stad. Het betreft de locaties Brusselseweg, Kobbeweg en Francois de Veyestraat. In verband hiermee zullen de intensiteiten van de lichte motorvoertuigen op het aanliggende wegennet oplopen.

Het onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van goede ruimtelijke ordening en geeft een onderbouwing van het milieuaspect 'geluid'.

Doel is het berekenen van de toename van de geluidsbelasting op maatgevende geluidsgevoelige bestemmingen, veroorzaakt door de verkeersaantrekkende werking van de plannen. Hierbij zal de situatie zonder de nieuwe ontwikkeling in de huidige situatie (2009) en de situatie met de nieuwe ontwikkeling (2022) als uitgangspunt dienen.

In de figuren van bijlage 1 zijn de drie planlocaties weergegeven.

2 Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) is slechts van toepassing wanneer er sprake is van een fysieke wijziging aan de weg, waarbij de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer. In dat geval zullen er maatregelen moeten worden getroffen om deze toename van de geluidsbelasting ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen teniet te doen. Op geen van de drie locaties vindt een fysieke wijziging aan de weg plaats, waardoor het regiem van de Wgh niet van toepassing is.

Het beleid van de gemeente Maastricht stelt echter dat in veel gevallen de geluidstoename veroorzaakt wordt door een toename van het verkeer als gevolg van planontwikkeling. Zonder dat er sprake is van een fysieke wijziging aan de weg. Indien de toename van het verkeer leidt tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer zal eveneens gekeken moeten worden naar de mogelijkheden tot het treffen van maatregelen om de toename teniet te doen. Een toename van de geluidsbelasting tot 48 dB (de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh) wordt hierbij als zondermeer toelaatbaar geacht.

3 Uitgangspunten

3.1 Algemeen

Verwacht wordt dat met name voor de locaties Francois de Veyestraat en Kobbesweg het verkeer zich voornamelijk tussen de coffeeshops en autosnelweg A2 zal bewegen. Voor de Kobbesweg zal bij het verlaten van de locatie zelfs sprake zijn van een verplichte rijrichting richting autosnelweg. Voor de locatie Francois de Veyestraat zijn de berekeningen uitgevoerd voor de Franciscus Romanusweg, omdat woningen hier dicht bij de weg gelegen zijn. Hoewel dit onwaarschijnlijk lijkt is er van uitgegaan dat alle bezoekers van de coffeeshop over de Franciscus Romanusweg zullen rijden. Dit kan beschouwd worden als een worst-case scenario.

3.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de relevante wegen zijn afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeente Maastricht, daarnaast is voor de toekomstige situatie gebruik gemaakt van telgegevens van het aantal coffeeshop bezoekers. In tabel 1 zijn de etmaalintensiteiten weergegeven voor de verschillende locatie en scenario's. Een volledig overzicht van de verkeersgegevens, inclusief verdelingen, is weergegeven in bijlage 2.

Tabel 1
Etmaalintensiteiten

Locatie	Scenario	Etmaal intensiteit
Brusselseweg	2009	13552
Brusselseweg	2022	11420
Brusselseweg	2022 spreiding	12085
Brusselseweg	2022 spreiding +	12354
Kobbesweg	2009	2420
Kobbesweg	2022	2427
Kobbesweg	2022 spreiding	3499
Kobbesweg	2022 spreiding +	3933
Franciscus Romanusweg	2009	14953
Franciscus Romanusweg	2022	12770
Franciscus Romanusweg	2022 spreiding	13658
Franciscus Romanusweg	2022 spreiding +	14024

De wettelijke rijsnelheid is 50 km/uur op de Kobbesweg en de Franciscus Romanusweg en deels 50 en deels 70 km/uur op de Brusselseweg. De wegdekverharding bestaat overal uit asfalt (DAB, referentiewegdek).

Opgemerkt wordt dat de etmaalintensiteit in 2022 voor de Brusselseweg en de Franciscus Romanusweg aanmerkelijk lager zijn dan in 2009. Voor de Brusselseweg wordt dit veroorzaakt doordat ontsluiting van deze weg in de toekomst plaats zal gaan vinden via de nieuw aan te leggen Bosscherlaan. Voor de

Franciscus Romanusweg wordt dit veroorzaakt door het afsluiten van de Wilhelminabrug voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van autobussen en taxi's). In de berekeningen is hiermee rekening gehouden.

3.3 Rekenmethode

De berekeningen zijn uitgevoerd met Geonoise (v5.43) conform Standaard Rekenmethode II, zoals beschreven staat in hoofdstuk 3 (bijlage III) Weg, uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

In de berekeningen wordt met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden, zoals afstandsreducties, reflecties, afscherming en bodem- en luchtdemping. Er is gerekend met één reflectie en een sectorhoek van twee graden.

De rekenmodellen zijn ingevoerd ten opzichte van het Rijksdriehoekscoördinatenstelsel. De berekeningen zijn uitgevoerd op 1.5, 5 en 7.5 meter hoogte. De invoergegevens van de rekenmodellen zijn opgenomen in bijlage 3.

4 Rekenresultaten

Voor de toekomstige scenario's zijn de geluidsbelastingen berekend en vergeleken met de huidige situatie. Onderstaande tabellen geven per locatie de belangrijkste maatgevende rekenpunten weer. Voor een volledig overzicht van de rekenresultaten wordt verwezen naar bijlage 4.

Tabel 2
Geluidsbelastingen en verschillen ten opzichte van huidige situatie (in dB Lden)
voor de Brusselseweg (inclusief correctie artikel 110g Wgh)

Id.	Hoogte [m]	Scenario						
		2009	2022		2022 spreiding		2022 spreiding +	
		geluids belasting	geluids belasting	toename	geluids belasting	toename	geluids belasting	toename
01	1.5	63.82	63.08	-0.74	63.35	-0.47	63.43	-0.39
11	5	68.81	68.07	-0.74	68.33	-0.48	68.41	-0.40

Tabel 3
Geluidsbelastingen en verschillen ten opzichte van huidige situatie (in dB Lden)
voor de Kobbeweg (inclusief correctie artikel 110g Wgh)

Id.	Hoogte [m]	Scenario						
		2009	2022		2022 spreiding		2022 spreiding +	
		geluids belasting	geluids belasting	toename	geluids belasting	toename	geluids belasting	toename
01	5	35.05	35.07	0.02	36.90	1.85	37.57	2.52
02	1.5	32.01	32.03	0.02	33.91	1.90	34.58	2.57

Tabel 4
Geluidsbelastingen en verschillen ten opzichte van huidige situatie (in dB Lden)
voor de Franciscus Romanusweg (inclusief correctie artikel 110g Wgh)

Id.	Hoogte [m]	Scenario						
		2009	2022		2022 spreiding		2022 spreiding +	
		geluids belasting	geluids belasting	toename	geluids belasting	toename	geluids belasting	toename
06	1.5	64.72	63.92	-0.80	64.38	-0.34	64.50	-0.22
08	1.5	60.61	59.82	-0.79	60.28	-0.33	60.40	-0.21

Voor de locaties Brusselseweg en Franciscus Romanusweg is er geen sprake van een toename van 2 dB. Door de geplande verkeersaanpassingen zal op beide locaties de geluidsbelasting voor 2022 (autonoom) aanzienlijk afnemen. De geplande realisatie van de coffeeshops heeft weliswaar een toename van de geluidsbelasting tot gevolg, maar de geluidsbelastingen in 2022 (zowel scenario spreiding als scenario spreiding +) blijven nog steeds onder het geluidsniveau van 2009. Bij het scenario spreiding + is de toename ten opzichte van 2022 autonoom maximaal 0.6 dB voor de Franciscus Romanusweg en 0.4 dB voor de Brusselseweg. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming is sprake van een toename van de geluidsbelasting.

Voor de locatie Kobbeweg neemt de geluidsbelasting tengevolge de scenario's spreiding en spreiding + toe ten opzichte van 2022 autonoom. De geluidsbelasting neemt met maximaal 2.57 dB toe voor het scenario 2022 spreiding +. De berekende geluidsbelasting blijft echter ruimschoots onder de 48 dB (de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh), waardoor deze toename acceptabel geacht wordt.

Het onderzoeken van maatregelen is voor geen enkele locatie aan de orde.

5 Conclusie

De gemeente Maastricht is voornemens coffeeshops uit het centrum van de stad te verplaatsen naar een drietal locaties aan de rand van de stad. Het betreft de locaties Brusselseweg, Kobbeweg en Francois de Veyestraat. In verband hiermee zullen de intensiteiten van de lichte motorvoertuigen op het aanliggende wegennet oplopen.

Voor de locaties Brusselseweg en Franciscus Romanusweg is er geen sprake van een toename van 2 dB of meer. De geluidsbelasting bij de Kobbeweg neemt met maximaal 2.57 dB toe voor het scenario 2022 spreiding +. De geluidsbelasting blijft hier echter ruimschoots onder de 48 dB, waardoor deze toename acceptabel geacht wordt. Het onderzoeken van maatregelen is voor geen enkele locatie aan de orde.

Vanuit het milieuaspect 'geluid' zijn er geen bezwaren tegen realisatie van dit plan.

Bijlage 1

Figuren planlocaties

Locatie Kobbesweg

MET WIT AANGEGEVEN: *INDICATIE* LIGGING GEBOUW



Locatie Brusselseweg

MET WIT AANGEGEVEN: *INDICATIE* LIGGING GEBOUW



Locatie Francois de Veyestraat

PLANGEBIED IS BESTAAND PAND, DWZ. ONDERSTAAND RODE VLAK IS
COFFEECORNERGEBOUW



Bijlage 2

Verkeersgegevens

Bijlage 3

Invoergegevens rekenmodellen

Bijlage 4

Rekenresultaten

BIJLAGE 8

Deelrapportage lucht

Luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van
spreiding Maastrichtse coffeeshops

Inhoud Blz.

1	Inleiding	2
2	Wettelijk kader	3
2.1	Wet milieubeheer	3
2.2	Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)	4
2.2.1	Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)	4
2.3	Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007	4
2.4	Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007	5
2.4.1	Inleiding	5
2.4.2	Rekenmethoden	5
2.4.3	Rekenafstanden	5
2.4.4	Zeezoutcorrectie	5
2.4.5	Toepasbaarheidsbeginselen blootstellingscriterium	6
2.5	Besluit gevoelige bestemmingen	6
3	Uitgangspunten	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Rekenmethode	7
4	Rekenresultaten	8
5	Conclusie	10

- Bijlage 1: figuren planlocaties
Bijlage 2: verkeersgegevens en uitgangspunten
Bijlage 3: rekenresultaten

1 Inleiding

De gemeente Maastricht is voornemens 7 coffeeshops uit het centrum van de stad te verplaatsen naar een drietal locaties aan de rand van de stad. Het betreft de locaties Brusselseweg, Kobbeweg en Francois de Veyestraat. Om een beeld te krijgen wat de invloed van het plan is op de luchtkwaliteit ter plaatse van het plan en de omgeving is voorliggend luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

Doel is het berekenen en toetsen van de luchtverontreinigende stoffen afkomstig van de verkeersaantrekkende werking door het plan op de omgeving. De berekende waarden voor de verschillende stoffen worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5.

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Deze twee stoffen liggen in Nederland het dichtst bij de gestelde grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Overschrijdingen van de andere genoemde stoffen komen in Nederland nauwelijks meer voor. Fijn stof en stikstofdioxide zullen dus bepalen of er rond planontwikkeling een luchtkwaliteitsprobleem is. In dit onderzoek is alleen ingegaan op de concentraties van deze stoffen.

De Wet luchtkwaliteit geeft aan dat gestelde grenswaarden in acht genomen moeten worden. Daar waar al een overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, mag door realisatie van het plan geen verslechtering optreden.

De concentraties worden deels bepaald door de ter plaatse heersende achtergrondconcentraties.

In de figuren van bijlage 1 zijn de drie planlocaties weergegeven.

2 Wettelijk kader

Bij Wet van 11 oktober 2007 (tot wijziging van de Wet milieubeheer) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (fijn stof (PM₁₀)), koolmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆) in de lucht. Deze normen zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en gebaseerd op de waarden in de tot voor kort van kracht zijnde Europese Kaderrichtlijn en dochterrichtlijnen voor luchtkwaliteit.

Een grenswaarde geeft de kwaliteit aan, die op een aangegeven tijdstip tenminste moet zijn bereikt. Een plandrempeel is het kwaliteitsniveau, dat bij overschrijding aanleiding geeft tot het opstellen van een plan, waarin aangegeven wordt op welke wijze kan worden voldaan aan bepaalde waarden. De voor dit onderzoek relevante plandrempeel- en grenswaarden zijn in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1
Grenswaarden en plandrempeelwaarden Wet milieubeheer

Stof	Type norm	Plandrempeel	Grenswaarde	
		2009	2009	2011/2015 ²⁾
zwaveldioxide (SO ₂)	24-uursgemiddelde dat 3 keer per jaar overschreden mag worden in µg/m ³	--	125	125
zwevende deeltjes (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie in µg/m ³	--	40	40
	24-uursgemiddelde dat 35 keer per jaar overschreden mag worden in µg/m ³	--	50	50
koolmonoxide (CO)	8-uursgemiddelde concentratie in mg/m ³	--	10	10
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie in µg/m ³	42	--	40
	uurgemiddelde dat 18 keer per jaar overschreden mag worden in µg/m ³	210 ¹⁾	200	200
	jaargemiddelde concentratie in µg/m ³	6	10	5

1) Geldt alleen voor drukke wegen (tenminste 40.000 mvt/etmaal); voor overige wegen moet voor 2010 aan de grenswaarde worden voldaan.

2) Voor fijn stof (PM₁₀) midden 2011, voor stikstofdioxide (NO₂) 1 januari 2015 (zie hierna, onder NSL).

Op 11 juni 2008 is de nieuwe Europese Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (20 mei 2008) gepubliceerd. Daarmee zijn de oude kaderrichtlijn en de dochterrichtlijnen komen te vervallen. Een belangrijke toevoeging in de nieuwe Europese richtlijn is een grenswaarde voor het meest schadelijke fijn stof, PM_{2,5}. Vanaf 2015 dient te worden voldaan aan een jaargemiddelde grenswaarde van 25 µg/m³.

Vooralsnog wordt PM₁₀ nog als maatgevend gezien bij overschrijdingen van de grenswaarden. Wanneer de grenswaarde voor PM₁₀ niet wordt overschreden zal dat ook het geval zijn voor PM_{2,5}. Er vindt op dit moment nog onderzoek plaats naar de concentraties en toetsing van PM_{2,5}. De nieuwe richtlijn is daarom nog niet in zijn geheel geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.

2.1 Wet milieubeheer

Op 15 november 2007 is de zogenoemde Wet luchtkwaliteit, hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm), in werking getreden ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit 2005. In deze wet is gestreefd naar meer flexibiliteit als het gaat om de koppeling van luchtkwaliteitseisen en ruimtelijke

ontwikkelingen. Deze flexibiliteit is met name terug te vinden in een verdeling in projecten die wel of niet in betekenende mate ((N)IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit. NIBM-projecten hoeven niet langer getoetst te worden aan de grenswaarden.

Tegelijk met het inwerking treden van het nieuwe hoofdstuk 5 in de Wet milieubeheer zijn nieuwe regelingen van kracht geworden. Alle regelingen onder het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn hiermee komen te vervallen.

2.2 Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Om te kunnen voldoen aan de grenswaarden heeft het ministerie van VROM het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ontwikkeld. Het NSL is een samenhangend pakket van ruimtelijke en infrastructurele projecten en maatregelen van Rijk en regio's, die de luchtkwaliteit verbeteren. Ook staan in het NSL financiële middelen van het Rijk voor de maatregelen die gemeenten en provincies nemen. Tenslotte bevat het NSL een onderzoeksysteem waarmee gevolgd kan worden of de maatregelen inderdaad het beoogde effect hebben.

Op 7 april 2009 heeft de Europese Commissie Nederland uitstel ('derogatie') verleend voor fijn stof (PM_{10}) tot midden 2011 en voor stikstofdioxide (NO_2) tot 1 januari 2015, omdat het NSL voldoende garandeert dat hiermee binnen de gestelde termijnen wel aan de grenswaarden kan worden voldaan. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

2.2.1 Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)

In het Besluit niet in betekenende mate en de daarop gebaseerde Regeling niet in betekenende mate (luchtkwaliteitseisen) is geregeld welke projecten niet meer getoetst hoeven te worden. Na verlening van derogatie en de inwerkingtreding van het NSL per 1 augustus 2009 is de definitie van NIBM verschoven van 1% naar 3% van de grenswaarde. Projecten, die maximaal 3% van de grenswaarde (= $1,2 \mu g/m^3$ voor zowel NO_2 als PM_{10}) bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit vallen onder de definitie van NIBM en hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wm. De 1%- of 3%-bijdrage is in de Regeling NIBM voor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouwlocaties, omgezet in eenduidige kengetallen, die de criteria vormen of wel of niet sprake is van een NIBM-project.

2.3 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Op 15 november 2007 is eveneens de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 in werking getreden. Op grond van artikel 5.16 Wm kunnen projecten in overschrijdingssituaties, die in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit, toch doorgang vinden door toepassing van de regeling projectsaldering. Deze regeling gaat ervan uit dat per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit. In het eerste lid van artikel 5.16 Wm wordt de minister de mogelijkheid geboden om nadere regels te stellen. Dit is nu gebeurd in de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007. De Regeling sluit zo veel mogelijk aan bij de (oude) Regeling saldering luchtkwaliteit 2005.

2.4 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

2.4.1 Inleiding

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (kortweg: Rbl2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling vereist ook een plan met maatregelen om een goede luchtkwaliteit te bewerkstelligen in geval van overschrijding.

In de regeling zijn gestandaardiseerde rekenmethodes opgenomen om concentraties van diverse luchtverontreinigende stoffen te kunnen berekenen. In de regeling zijn ook voorschriften opgenomen voor metingen met betrekking tot meetplaatsen en analyse.

2.4.2 Rekenmethoden

Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie standaardrekenmethoden (SRM) met ieder een toepassingsgebied waarbinnen gebruik mag worden gemaakt van de betreffende methode. De eerste twee methoden zijn, elk met hun eigen randvoorwaarden, geschikt voor het in kaart brengen van het effect van voertuigbewegingen op de luchtkwaliteit langs wegen. De derde methode beschrijft dat voor het berekenen van het effect van industriële bronnen op de luchtkwaliteit van de omgeving het Nieuwe Nationaal Model toegepast dient te worden.

In paragraaf 4.2 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl) staan de algemene regels voor het door middel van berekeningen bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs wegen. Artikel 71, eerste lid, geeft aan dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs wegen bepaald moeten worden volgens SRM 1 of 2, al naar gelang het toepassingsgebied.

2.4.3 Rekenafstanden

Tevens is in de wijziging op de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (van 19 juli 2008) opgenomen, dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs wegen voor zowel stikstofdioxide (NO_2) als fijn stof (PM_{10}) worden bepaald op maximaal 10 meter van de wegrand. Voor deze wijziging was de maximale rekenafstand voor stikstofdioxide (NO_2) 5 meter van de wegrand.

2.4.4 Zeezoutcorrectie

Een deel van de achtergrondconcentratie van het fijn stof (PM_{10}) heeft een natuurlijke herkomst. Om hier rekening mee te houden is een aftrek voor fijn stof van natuurlijke bronnen vastgesteld, alvorens aan de grenswaarden te toetsen. Dit wordt de zeezoutaftrek genoemd. In artikel 35, zesde lid, en bijlage 4 van de Rbl2007 is de hoogte van de aftrek voor fijn stof (PM_{10}) vastgelegd. De zeezoutaftrek op het jaargemiddelde voor fijn stof (PM_{10}) in de gemeente Maastricht bedraagt $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Voor fijn stof (PM_{10}) geldt naast een jaargemiddelde grenswaarde ook een 24-uurgemiddelde grenswaarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per etmaal. Deze (etmaalgemiddelde) grenswaarde mag maximaal 35 keer in een jaar worden overschreden. Het blijkt dat de invloed van de in de buitenlucht aanwezige concentratie zeezout, op het aantal dagen waarop de concentratie van fijn stof (PM_{10}) de dagwaarde

van 50 µg/m³ overschrijdt, voor nagenoeg heel Nederland gelijk is. Derhalve geldt een vaste aftrek van zes dagen voor de dagnorm van fijn stof (PM₁₀).

2.4.5 Toepasbaarheidsbeginselen blootstellingscriterium

Met de wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 van 19 december 2008 is het zogenaamde 'toepasbaarheidbeginsel' geïntroduceerd. Dit beginsel geeft aan op welke plaatsen de luchtkwaliteitseisen toegepast moeten worden: de werkingssfeer en de beoordelingssystematiek. Dit is een uitwerking van bijlage III van de Richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa.

Op basis van artikel 2, derde lid van de regeling vindt geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats:

- op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft en waar geen bewoning is;
- op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen. Een uitzondering hierop zijn publiek toegankelijke plaatsen;
- op de rijbaan van wegen en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

Op grond van artikel 22, eerste lid sub a van de regeling vindt beoordeling van de luchtkwaliteit alleen plaats op plaatsen waar significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Het betreft blootstelling gedurende een periode, die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur) significant is. Op plaatsen waar geen sprake is van significante blootstelling wordt de luchtkwaliteit niet beoordeeld. De toelichting van de Rbl2007 geeft een nadere uitleg voor hetgeen verstaan kan worden onder 'blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde significant is'.

2.5 Besluit gevoelige bestemmingen

Op 15 januari 2009 is het Besluit "gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" in Staatsblad nr. 14 gepubliceerd, waarna het besluit op 16 januari in werking getreden is. Met deze AMvB wordt de bouw van zogenaamde 'gevoelige bestemmingen', zoals een school, in de nabijheid van (snel)wegen beperkt.

3 Uitgangspunten

3.1 Algemeen

Het plan heeft een verkeersaantrekkende werking op de luchtkwaliteit langs de ontsluitingswegen. De luchtkwaliteit is berekend ter plaatse van de Brusselseweg, de Kobbesweg en de Franciscus Romanusweg (voor locatie Francois de Veyestraat) voor wat betreft de relevante stoffen NO₂ en PM₁₀.

De ervaring leert dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor deze stoffen, ook voldaan wordt aan de grenswaarden van andere stoffen uit het de Wet Milieubeheer, deze concentraties bevinden zich ruim onder de grenswaarden. Uit algemene ervaring in Nederland is gebleken dat de andere in de Wet Milieubeheer genoemde componenten geen knelpunten veroorzaken. In jurisprudentie is deze motivering eerder als voldoende gewaarmerkt.

Beschouwd zijn de jaren 2009, 2010, 2015 en 2020. De onderzochte scenario's zijn: autonoom, spreiding en spreiding +. Hierbij is het scenario spreiding gebaseerd op een totaal aantal bezoekers voor alle drie de locaties van 2.1 miljoen per jaar en het scenario spreiding + op 3 miljoen bezoekers per jaar.

De beoordelingshoogte is 1.5 m boven het maaiveld.

3.2 Rekenmethode

De berekeningen van de luchtkwaliteit langs de relevante wegen/wegdelen zijn uitgevoerd conform het gestelde in de "Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007".

De luchtkwaliteit is berekend met het programma CARII (versie 8.1). De uitgangspunten/invoergegevens voor de modellen (verkeersgegevens etc.) zijn opgenomen in bijlage 2.

Conform voornoemde regeling zijn de rekenpunten gesitueerd op 10 meter vanaf de rand van de weg. Binnen de te onderzoeken gebieden staan langs de Brusselseweg en de Franciscus Romanusweg woningen, die binnen voornoemde 10 meter zijn gesitueerd. De dichtst bij de weg gelegen woning ligt respectievelijk op een afstand van 7 en 2 meter van de wegrand. Derhalve is voor deze wegen respectievelijk op 7 en 2 meter van de wegrand gerekend.

Door het invoeren van rijksdriehoekscoördinaten wordt door CARII rekening gehouden met de lokale achtergrondconcentraties. Door MNP (Milieu en Natuur Planbureau) worden GCN-kaarten berekend met een resolutie van 1x1 km. Deze Grootchalige Concentratiegegevens Nederland worden toegepast als benadering van de achtergrondconcentratie. In de rekenresultaten worden de ter plaatse heersende achtergrondconcentraties weergegeven.

Voor de berekeningen is verder uitgegaan van de meerjarige meteorologische condities. En er is rekening gehouden met de ter plaatse toepasbare zeezoutaf trek.

4 Rekenresultaten

De berekeningsresultaten voor de 10 situaties (autonoom 2009, autonoom 2010, 2010 spreiding, 2010 spreiding +, autonoom 2015, 2015 spreiding, 2015 spreiding +, autonoom 2020, 2020 spreiding en 2020 spreiding +) zijn opgenomen in bijlage 3.

In tabel 2a t/m d zijn de resultaten van de berekeningen voor de concentraties NO₂ en PM₁₀ voor de wegen Brusselseweg, Kobbeweg en Franciscus Romanusweg opgenomen.

Tabel 2a
Rekenresultaten 2009 in µg/m³

Weg	2009	
	NO ₂	PM ₁₀
Brusselseweg	29,4	23,8
kobbeweg	18,7	21,1
Fr. Romanusweg	40,8	26,8

*grenswaarde NO₂: pas vanaf 2015, plandrempel NO₂: 42 µg/m³ grenswaarde PM₁₀: 40 µg/m³

Tabel 2b
Rekenresultaten 2010 in µg/m³

Weg	2010 aut.		2010 spreiding		2010 spreiding +	
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
Brusselseweg	27,9	23,6	28,2	23,7	28,3	23,7
kobbeweg	17,7	20,9	17,8	20,9	17,8	20,9
Fr. Romanusweg	39,1	26,2	39,8	26,5	40,1	26,5

*grenswaarde NO₂: pas vanaf 2015, plandrempel NO₂: 42 µg/m³, grenswaarde PM₁₀: 40 µg/m³

Tabel 2c
Rekenresultaten 2015 in µg/m³

Weg	2015 aut.		2015 spreiding		2015 spreiding +	
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
Brusselseweg	23,6	22,1	23,8	22,1	23,9	22,2
kobbeweg	15,3	20,0	15,3	20,1	15,3	20,1
Fr. Romanusweg	32,9	24,0	33,5	24,2	33,7	24,2

*grenswaarde NO₂: 40 µg/m³, grenswaarde PM₁₀: 40 µg/m³

Tabel 2d
Rekenresultaten 2020 in µg/m³

Weg	2020 aut.		2020 spreiding		2020 spreiding +	
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
Brusselseweg	17,4	20,1	17,6	20,1	17,7	20,2
kobbeweg	12,4	18,5	12,5	18,6	12,5	18,6
Fr. Romanusweg	23,7	21,4	24,1	21,6	24,3	21,6

*grenswaarde NO₂: 40 µg/m³, grenswaarde PM₁₀: 40 µg/m³

In 2009 geldt nog geen grenswaarde voor NO₂ maar geldt een plandrempel van 42 µg/m³, hieraan wordt voldaan. In 2015 gaat grenswaarde in voor NO₂, maar in 2010 wordt hieraan al voldaan. Verder is er geen sprake van overschrijdingen.

Uit de rekenresultaten volgt dat langs geen enkele in beschouwing genomen weg de grenswaarden vermeld in de Wet luchtkwaliteit (Wm, hoofdstuk 5) worden overschreden.

De verlaging in de loop der tijd van de concentraties NO₂ en PM₁₀ wordt vooral veroorzaakt door de afname van het achtergrondniveau maar ook door afname van de verkeersintensiteiten en in mindere mate door een afname van de emissies van de voertuigen.

De maximale toename van het scenario 2010 spreiding + (worst-case scenario) ten opzichte van de autonome situatie 2010 bedraagt voor NO₂ maximaal 1 µg/ m³. Voor PM₁₀ is dit maximaal 0.3 µg/ m³. Deze toename is niet in betekenende mate (NIBM). Dit houdt in dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging van de omgeving.

Vooralsnog wordt PM₁₀ nog als maatgevend gezien bij overschrijdingen van de grenswaarden. Uitgangspunt hierbij is nu dat wanneer de grenswaarde voor PM₁₀ niet wordt overschreden dit ook het geval zal zijn voor PM_{2,5}. Op dit moment wordt nog onderzocht of dit uitgangspunt klopt. Als gevolg van dit onderzoek zijn wijzigingen in de wijze van beoordelen van PM_{2,5} nog mogelijk. De nieuwe Richtlijn is daarom nog niet in zijn geheel geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving (bron: Voortgangsrapportage Luchtkwaliteitsplan Maastricht, 22 september 2009).

5 Conclusie

Het doel van het onderzoek naar de luchtkwaliteit is het vaststellen van de luchtkwaliteit (met NO₂ en PM₁₀ als belangrijkste stoffen) langs de relevante wegen, indien de ontwikkelingen gerealiseerd zijn/worden.

De situaties die nader bekeken zijn, zijn de situaties autonoom 2009, autonoom 2010, 2010 spreiding, 2010 spreiding +, autonoom 2015, 2015 spreiding, 2015 spreiding +, autonoom 2020, 2020 spreiding en 2020 spreiding +.

De luchtkwaliteit is onderzocht langs de wegen, waarop de invloed van het spreidingsplan coffeeshops nog merkbaar kan zijn. Het onderzoek is uitgevoerd conform het gestelde in de “Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007”. De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma CARII.

Uit de rekenresultaten volgt dat voor de situatie autonoom 2009 voor NO₂ de 40 µg/m³ op één locatie licht overschreden wordt. In 2009 geldt echter nog geen grenswaarde voor NO₂, maar een plandrempel van 42 µg/m³. Hieraan wordt wel voldaan. De grenswaarde voor NO₂ gaat in 2015 in, maar in 2010 wordt hieraan al voldaan. Verder is er geen sprake van overschrijdingen. Uit de rekenresultaten volgt dat langs geen enkele in beschouwing genomen weg de grenswaarden vermeld in de Wet luchtkwaliteit (Wm, hoofdstuk 5) worden overschreden.

De verlaging in de loop der tijd van de concentraties NO₂ en PM₁₀ wordt vooral veroorzaakt door de afname van het achtergrondniveau maar ook door afname van de verkeersintensiteiten en in mindere mate door een afname van de emissies van de voertuigen.

De maximale toename van het scenario 2010 spreiding + (worst-case scenario) ten opzichte van de autonome situatie 2010 bedraagt voor NO₂ maximaal 1 µg/ m³. Voor PM₁₀ is dit maximaal 0.3 µg/ m³. Deze toename is niet in betekenende mate (NIBM). Dit houdt in dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging van de omgeving.

Vanuit het milieuaspect 'luchtkwaliteit' zijn er geen bezwaren tegen realisatie van dit plan.

Bijlage 1

Figuren planlocaties

Locatie Kobbesweg

MET WIT AANGEGEVEN: *INDICATIE* LIGGING GEBOUW



Locatie Brusselseweg

MET WIT AANGEGEVEN: *INDICATIE* LIGGING GEBOUW



Locatie Francois de Veyestraat

PLANGEBIED IS BESTAAND PAND, DWZ. ONDERSTAAND RODE VLAK IS
COFFEECORNERGEBOUW



Bijlage 2

Verkeersgegevens en uitgangspunten

Bijlage 3

Rekenresultaten

BIJLAGE 9

Deelrapportage externe veiligheid

Risicoanalyse transport gevaarlijke stoffen en
externe veiligheid in relatie tot spreiding
Maastrichtse coffeeshops

20 november 2009

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel en probleemstelling	2
2	Beoordelingskaders	3
2.1	Plaatsgebonden risico	3
2.2	Groepsrisico	4
3	Risicoanalyse transport gevaarlijke stoffen	6
3.1	Situaties	6
3.2	Uitgangspunten	7
3.2.1	Rekenmodel	7
3.2.2	Transportintensiteit	7
3.2.3	Invloedsgebied	7
3.2.4	Personendichtheden	8
4	Risico doorgaand wegverkeer	9
4.1	Locatie Brusselseweg	9
4.1.1	Plaatsgebonden risico	9
4.1.2	Groepsrisico	9
4.1.3	Verantwoordingsplicht	10
4.2	Locatie Francois de Veyestraat	11
4.2.1	Plaatsgebonden risico	11
4.2.2	Groepsrisico	11
4.2.3	Verantwoordingsplicht	13
5	Conclusie transport gevaarlijke stoffen	14
Bijlage 1:	figuren planlocaties	
Bijlage 2:	transportgegevens	
Bijlage 3:	bezoekers aantallen coffeeshops	
Bijlage 4:	rekenresultaten	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Maastricht is voornemens een aantal coffeeshops van de binnenstad te verplaatsen naar 3 locaties aan de rand van de stad. De ligging van de plangebieden zijn weergegeven in bijlage 1. De initiatiefnemer, gemeente Maastricht, moet de beleidskeuzes in het bestemmingsplan verantwoorden. Op basis van de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geldt immers een onderzoeksplicht. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en het zorgvuldigheidsbeginsel is externe veiligheid een aspect dat in de plantoelichting aan de orde moet komen.

Hierbij gaat het om vervoer van gevaarlijke stoffen in nabijheid van de huidige of toekomstige locaties.

1.2 Doel en probleemstelling

Doel van dit rapport externe veiligheid is onderbouwen of het mogelijk is te voldoen aan de normstelling voor externe veiligheid bij planontwikkeling. De centrale vragen voor dit onderzoek zijn:

1. Voorziet het plan in realisatie (beperkt) kwetsbare bestemmingen binnen de normcontour voor het plaatsgebonden risico?
2. Wat is de verandering van het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling van de plannen?

2 Beoordelingskaders

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op een verantwoordelijke situering van kwetsbare bestemmingen en activiteiten waarbij ongevallen met effecten op de omgeving niet kunnen worden uitgesloten. Dit betreft uitsluitend ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het normatieve begrip veiligheid is in dit beleid geoperationaliseerd door het te kwantificeren met behulp van het begrip risico. Risico bestaat uit twee elementen: kans en effect. De vermenigvuldiging van deze twee elementen resulteert in het risico.

De omvang van de risico's voor de omgeving wordt aangeduid met de begrippen groepsrisico (GR) en plaatsgebonden risico (PR, voorheen individueel risico genaamd). Het verschil tussen de normen is dat het GR rekening houdt met het aantal aanwezige personen, terwijl bij het PR uitgegaan wordt van de permanente onbeschermd aanwezige van één persoon. Voor deze maten van aanvaarbaarheid van risico zijn op nationaal niveau normen vastgesteld. In het nieuwe en bestaande beleid wordt voor het PR een puur kwantitatieve methode gehanteerd en voor het GR een mix van kwalitatief en kwantitatief.

Het huidige beleid voor het maken van de afweging bij ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen berust op de 1996 vastgestelde Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) [TK, 1995-1996, 24611, nr. 2]. Door middel van de Circulaire RNVGS [Stcr, 2004, nr. 146] is dit beleid verder geoperationaliseerd. Op basis van dit huidige rijksbeleid moet decentraal rekening gehouden worden met externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen langs verkeersassen. In de Circulaire RNVGS zijn de normen opgenomen zoals weergegeven in tabel 1. Deze moeten in acht worden genomen bij omgevingsbesluiten. Het vaststellen van een bestemmingsplan is in de circulaire gedefinieerd als omgevingsbesluit. Er is geen harde grenswaarde voor het GR vastgesteld, maar een oriënterende waarde.

2.1 Plaatsgebonden risico

Onder het plaatsgebonden risico (PR) wordt verstaan: de kans per jaar op het overlijden van één fictief persoon ten gevolge van een ongeval. Een PR van een bepaalde waarde kan rond een inrichting of een vervoersas als lijn op de kaart worden weergegeven, als zogenaamde risicocontour.

Voor deze contourafstanden PR gelden harde normen: in een nieuwe situatie mag bijvoorbeeld een woonhuis niet binnen een 10^{-6} /jaar-contour liggen. (10^{-6} /jr is een verkorte schrijfwijze voor eens per miljoen jaar, vandaar het jargon '10 min 6' voor 1/1.000.000).

Tabel 1

Normen voor het plaatsgebonden risico bij de verschillende situaties bij transport [Stcr, 2004, nr. 146]

		vervoersbesluit	omgevingsbesluit
bestaande situatie		grenswaarde PR 10^{-5} /jr streven naar PR 10^{-6} /jr	grenswaarde PR 10^{-5} /jr streven naar PR 10^{-6} /jr
nieuwe situatie	kwetsbaar	grenswaarde PR 10^{-6} /jr	grenswaarde PR 10^{-6} /jr
	beperkt kwetsbaar	richtwaarde PR 10^{-6} /jr	richtwaarde PR 10^{-6} /jr

2.2 Groepsrisico

Het tweede risico in de externe veiligheid is het groepsrisico (GR), dat is gedefinieerd als de kans per jaar dat een groep van tenminste een bepaald aantal mensen het dodelijk slachtoffer is van een ongeval.

De aard en de hoeveelheid gevaarlijke stoffen bepalen in welke mate ongewenste effecten kunnen optreden. De ernst van deze effecten neemt af met de afstand. Buiten de zogenoemde effectafstand is de verstoring verwaarloosbaar. Mensen binnen de effectafstand (zoals omwonenden) zijn blootgesteld aan een verhoogd gevaar. Deze mate van blootstelling wordt bij externe veiligheid uitgedrukt in de kans op dodelijke effecten. Het gaat daarbij ten eerste om de grootte van het effect, dat samenhangt met de gevaareigenschappen van een stof (giftigheid, opslagwijze, hoeveelheid en dergelijke). Ten tweede wordt, onder meer bij ruimtelijke ordening, ook meegewogen de kans dat een dergelijk effect optreedt. Dit hangt samen met de activiteiten die tot een ongeval kunnen leiden (opslag, overslag, vervoer en dergelijke). Beide componenten worden tot uitdrukking gebracht wanneer gevaren worden uitgedrukt in risico's. Door een risico wordt een gevaar gekwantificeerd (in een getalswaarde uitgedrukt) en onder meer vergelijkbaar gemaakt met normen. Zowel de bronkant (inrichtingen met - of vervoer van gevaarlijke stoffen), als de blootgestelde kant (personen in de omgeving) bepalen de hoogte van een GR.

Uit de grootte van het invloedsgebied¹ en het aantal aanwezigen (of zogenoemde populatiedichtheid) volgt het aantal mogelijke slachtoffers bij een ongeval. Dit is één van de resultaten die nodig is voor de rampenbestrijding en wordt bijvoorbeeld gebruikt voor het vaststellen van de grootte van de operationele prestatie van hulpverleningsdiensten.

Het is verder nuttig te benadrukken dat alleen personen binnen een effectafstand kunnen bijdragen aan een GR: buiten het effectgebied is de kans op blootstelling immers nihil.

Het GR maakt geen onderscheid tussen kwetsbare en niet-kwetsbare objecten. Dit geldt voor zowel het Bevi als de circulaire RNVGS. In het huidige beleid is geen harde grenswaarde vastgesteld, maar een oriënterende waarde. Het bevoegde gezag in kwestie mag in bijzondere gevallen van deze oriënterende waarde afwijken, mits het daarvoor een onderbouwing geeft. De oriëntatiewaarde voor het GR bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment gemeten per kilometer en per jaar:

- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 slachtoffers;
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1000 slachtoffers;
- enz. (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

Aangezien er meerdere groepsgroottes kunnen bestaan, is een GR een verzameling van meerdere kansen, die meestal worden uitgezet in een zogenaamde groepsrisicografiek. Voor deze groepsrisicohoogte geldt een oriëntatiewaarde (is hetzelfde als: oriënterende waarde): naarmate deze norm sneller wordt genaderd of zelfs wordt overschreden, gelden zwaardere eisen aan de verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht groepsrisico is vastgelegd in de Circulaire RNVGS en nader uitgewerkt in de concept Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico. Wanneer het

¹ Het invloedsgebied is ingevolge het Bevi en de circulaire RNVGS gedefinieerd als de 1% letaliteitsgrens, met uitzondering van de LPG tankstation waarvoor de 100% letaliteitsgrens geldt.

groepsrisico stijgt als gevolg van een ruimtelijk plan moet het bevoegd gezag invulling geven aan deze verantwoordingsplicht.

3 Risicoanalyse transport gevaarlijke stoffen

3.1 Situaties

De gemeente is voornemens een aantal coffeeshops van de binnenstad te verplaatsen naar een drietal locaties aan de rand van de stad. Deze 3 locaties zijn:

- Locatie Brusselseweg
- Locatie Köbbesweg
- Locatie Francois de Veyestraat

Op de huidige locaties zijn een aantal coffeeshops gelegen aan transportroutes van gevaarlijke stoffen. Voor wegtransport betreft het de coffeeshops Fantasia (St. Annalaan 3a), Mississippi (Wilhelminakade) en Smokey (Wilhelminakade). Voor watertransport betreft het de coffeeshops Mississippi en Smokey. Voor transport over het spoor betreft het de coffeeshops Black Widow (Bosscherweg 165) en Slow Motion (Bourgognestraat 10a) (bronnen: Flexiweb, kaarten externe veiligheidscontouren en transport gevaarlijke stoffen).

Voor de nieuwe locatie Kobbesweg zijn geen berekeningen noodzakelijk. De Circulaire RNVGS stelt dat geen beperkingen gesteld hoeven te worden aan het ruimtegebruik in het gebied dat op een afstand van meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. De Kobbesweg is namelijk geen weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, dit geldt ook voor de overige wegen in de directe omgeving. De afstand van het spoor (waarover wel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt) tot de locatie aan de Kobbesweg bedraagt ongeveer 340 meter.

Voor de nieuwe locaties Brusselseweg en Francois de Veyestraat geldt dat over deze wegen (Brusselseweg) respectievelijk in de nabijheid van deze wegen (Francois de Veyestraat) wel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

In dit hoofdstuk is de hoogte van het GR ten gevolge van dit wegtransport bepaald. Daarnaast is ook het PR berekend.

Zowel de stijging als hoogte van het groepsrisico van de relevante weg moet inzichtelijk worden

Voor beide locaties zijn twee scenario's doorgerekend:

- | | |
|------------|-----------------------|
| Scenario 1 | zonder invulling plan |
| Scenario 2 | met invulling plan |

Voor de locatie Francois de Veyestraat is aanvullend een extra scenario doorgerekend, dit betreft:

- | | |
|------------|--|
| Scenario 3 | met invulling plan (prognose AVV 2020) |
|------------|--|

3.2 Uitgangspunten

3.2.1 Rekenmodel

De ministeries van VROM en V&W willen dat risicoberekeningen voor transportassen worden uitgevoerd met RBMII. Dit rekenprogramma is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat door AVIV ontwikkeld als opvolger van IPORBM, ook wel bekend als 'de risicomal'. IPORBM was alleen geschikt voor indicatieve berekeningen, en volgens de AGS (Adviesraad gevaarlijke stoffen) is RBMII evenmin geschikt voor plantoetsing. Echter, doordat alleen het computerprogramma (en niet de functionele documentatie, zoals implementatiewijze van gekozen modellen) bekend is gemaakt, is er momenteel geen alternatief.

RBM II berekent op basis van een aantal invoerparameters, zoals bevolkinggegevens, ongevalgegevens en aantallen transporten gevaarlijke stoffen, de externe risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de binnenwateren. Met dit instrument zijn gemeenten, provincies, regionale directies van Rijkswaterstaat en advies- en ingenieursbureaus in staat om op eenduidige wijze en conform CPR 18 transportrisicoberekeningen uit te voeren.

Met de rekenresultaten kan worden aangetoond in hoeverre het vervoer van gevaarlijke stoffen over een bepaalde transportroute voldoet aan de in het externe veiligheidsbeleid vastgestelde normering. De berekeningen kunnen worden uitgevoerd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor en over binnenwateren.

3.2.2 Transportintensiteit

De gegevens voor de transportintensiteit zijn van diverse instanties afkomstig in onderstaande tabel staat weergegeven waar de transportintensiteit vandaan komt voor welke transportroute.

Tabel 1
Afkomst transportintensiteiten

Brusselseweg	LPG-vergunningen gemeente
Francois de Veyestraat	LPG-vergunningen gemeente
Franciscus Romanusweg	LPG-vergunningen gemeente
Noorderbrug	Tellingen vervoer gevaarlijke stoffen op de weg 2006 & 2007 AVV
Viaductweg	Tellingen vervoer gevaarlijke stoffen op de weg 2006 & 2007 AVV

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van het aantal transportbewegingen per stof en per weg.

3.2.3 Invloedsgebied

Uit de rapportage van de letale effecten blijkt dat voor wegen een invloedsgebied (1% letaliteitgrens) aangehouden kan worden van 230 meter. Voor de spoorweg geldt een invloedsgebied (1% letaliteitgrens) van 410m. Dit is de effectafstand van het grootse scenario. In dit onderzoek is de populatie tot minimaal 230 m van de weg ingevoerd in het model.

3.2.4 Personendichtheden

Voor de bepaling van persoondichtheden is aansluiting gezocht bij de 'Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 1', deel 6: Aanwezigheidsgegevens en ervaringsgegevens. In onderstaande tabel staan de aannames opgenomen.

Tabel 2

Aannames persoonsdichtheden

Ruimtelijke bestemming	Aantal aanwezigen			% Binnen/Buiten	
		Dag (8.00-18.30)	Avond + Nacht (18.30-8.00)	Dag (8.00-18.30)	Avond + Nacht (18.30-8.00)
Woningen/woonwagens	2.4 persoon per woning	70%	100%	90%/10%	99%/1%
Bedrijven/industrie	40 personen per hectare	100%	21%	78%/22%	11%/10%
Agrarisch buitengebied	1 persoon per hectare	100%	21%	0%/100%	11%/10%
Sport en recreatie buiten	25 personen per hectare (extensief gebruik)	95%	19%	0%/95%	0%/19%
Coffeeshops	Gemiddeld aantal bezoekers*			90%/10%	90%/10%
	• Brusselseweg	292	284		
	• Fr. de Veyestraat	397	384		

* Op basis van tellingen zijn het aantal toekomstige bezoekers per locatie bepaald. In bijlage 3 zijn deze tellingen opgenomen.

4 Risico doorgaand wegverkeer

Het risico van het doorgaand verkeer op de wegen ontstaat door de passage van vrachtauto's/wagons beladen met gevaarlijke stoffen en de aanwezigheid van personen in de omgeving van de wegen. In dit hoofdstuk wordt de uitkomst van de berekening met het programma RBMII gepresenteerd. De berekende resultaten zijn weergegeven in de rapportages in bijlage 4.

4.1 Locatie Brusselseweg

Voor het vaststellen van het plaatsgebonden risico en groepsrisico zijn drie situaties doorberekend.

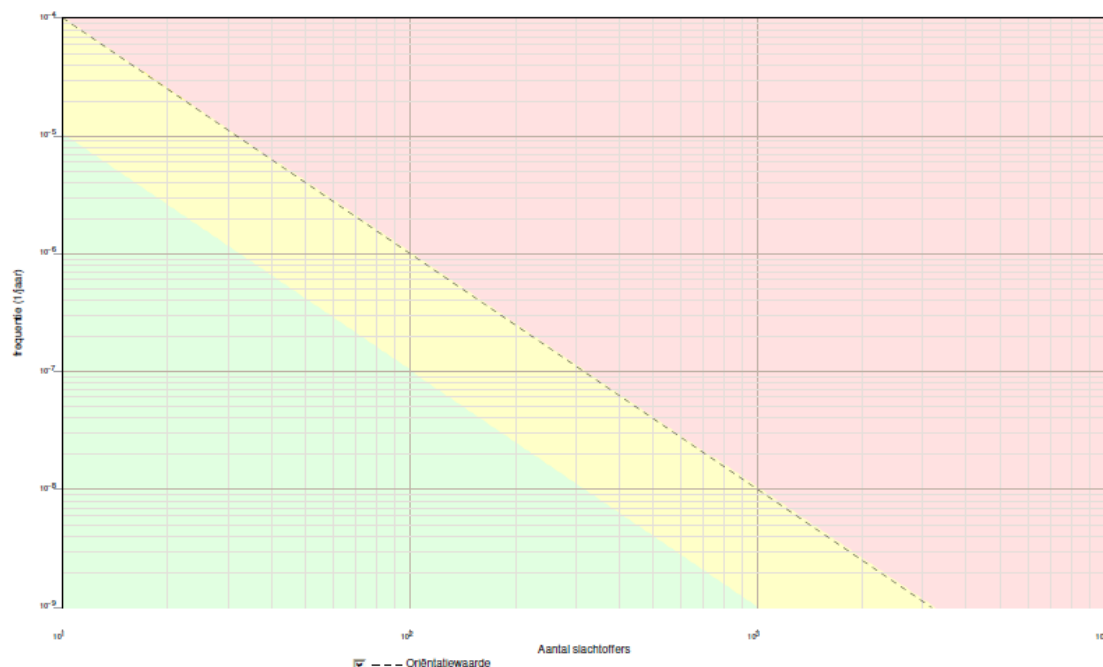
Scenario 1 zonder invulling plan
Scenario 2 met invulling plan

4.1.1 Plaatsgebonden risico

De maximale afstand van de PR-contouren tot het hart van de aangelegde rijbaan van de Brusselseweg is berekend. Wat betreft het plaatsgebonden risico is er voor beide scenario's geen sprake van een 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-7} of 10^{-8} contour die over het plan loopt.

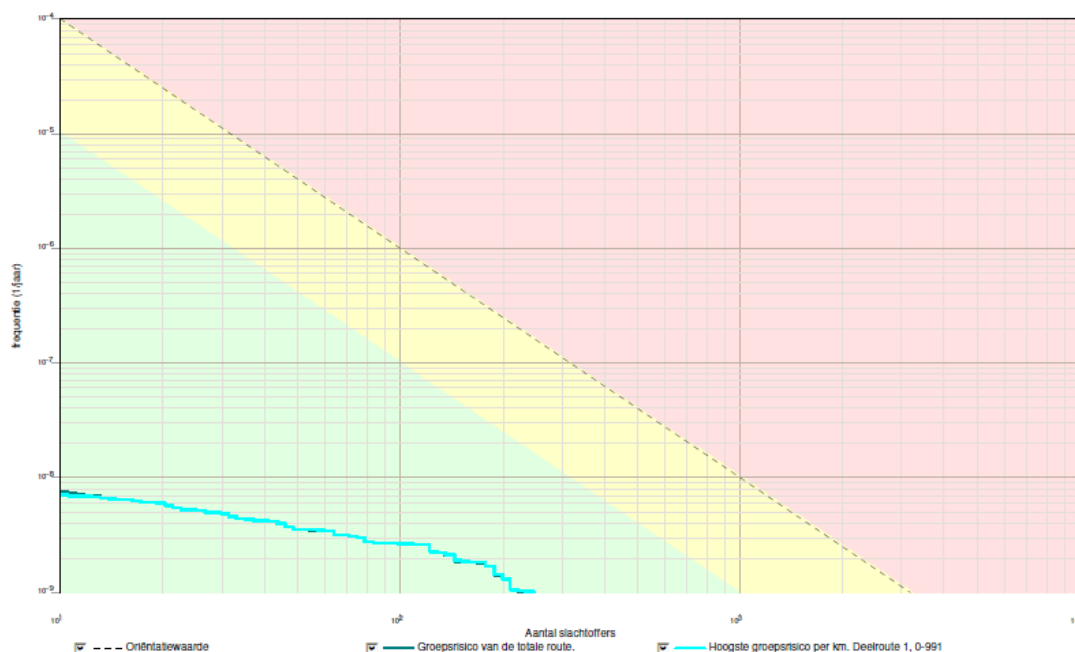
4.1.2 Groepsrisico

Scenario 1:



Uit de bovenstaande figuur blijkt dat de oriënterende waarde voor het GR nergens wordt overschreden. Het GR van de gemodelleerde kilometer wegvak is 0 maal de oriënterende waarde.

Scenario 2:



Uit de bovenstaande figuur (licht blauwe lijn) blijkt dat de oriënterende waarde voor het GR nergens wordt overschreden. Het GR van de gemodelleerde kilometer wegvak is 0.006 maal de oriënterende waarde.

4.1.3 Verantwoordingsplicht

Het verschil door plaatsing van de coffeeshop is zichtbaar in de grafiek. De plaatsing levert een lichte toename van het groepsrisico ten opzichte van de uitgangssituatie op. Het groepsrisico blijft evenwel ruim onder de oriënterende waarde. De verantwoordingsplicht geldt in beginsel voor elke wijziging van de externe veiligheid die een verhoging van het groepsrisico betekent. Het aspect zelfredzaamheid² is in dit geval een punt dat extra aandacht verdient bij de verantwoording. Inzake de verantwoordingsplicht verwijzen wij naar de 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico'. Het bevoegd gezag moet deze verhoging van het groepsrisico verantwoorden.

4.2 Locatie Francois de Veyestraat

Voor het vaststellen van het plaatsgebonden risico en groepsrisico zijn drie situaties doorberekend.

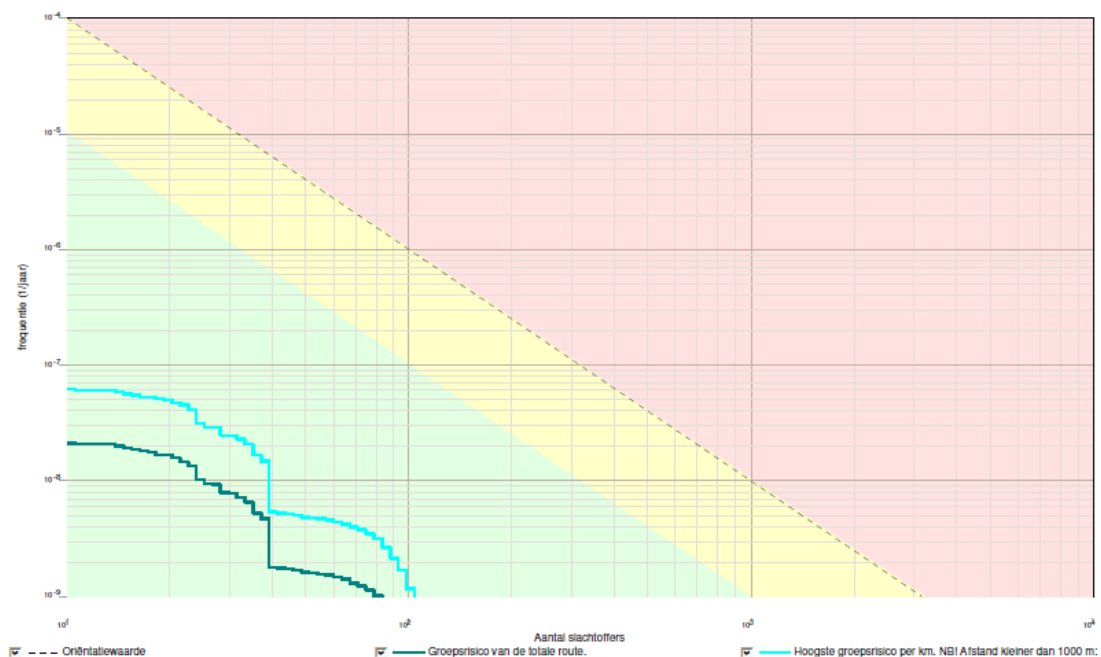
Scenario 1	zonder invulling plan
Scenario 2	met invulling plan
Scenario 3	met invulling plan (prognose AVV 2020)

4.2.1 Plaatsgebonden risico

De maximale afstand van de PR-contouren tot het hart van de aangelegen rijbanen van de Franciscus Romanusweg, de Noorderbrug en de Viaductweg zijn berekend. Wat betreft het plaatsgebonden risico is er voor alle drie de scenario's geen sprake van een 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-7} of 10^{-8} contour die over het plan loopt.

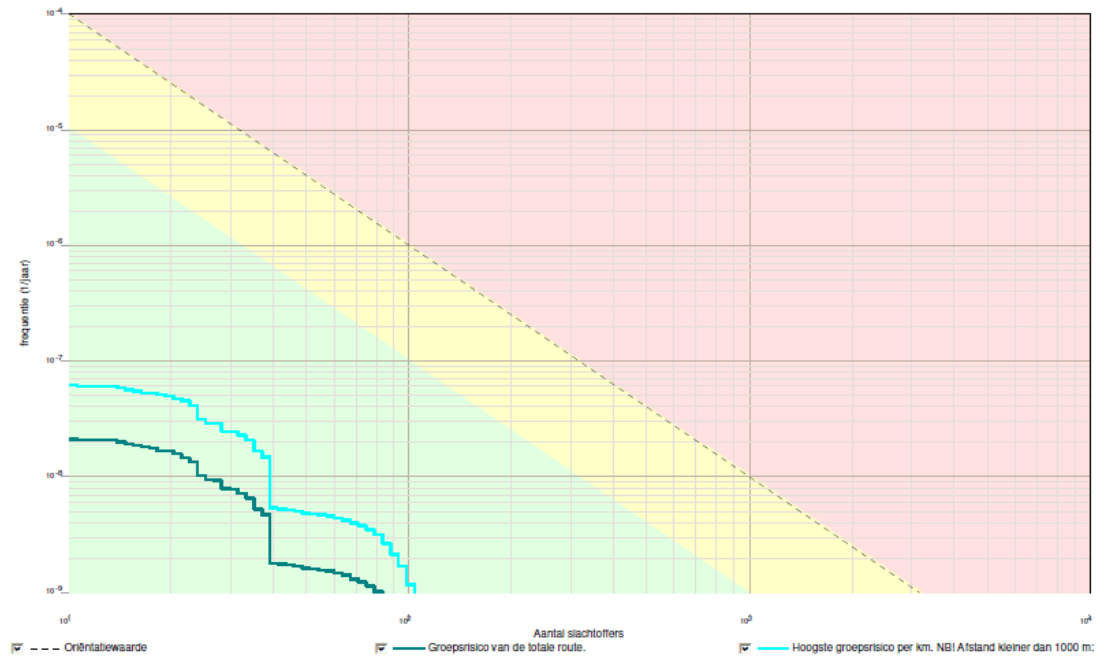
4.2.2 Groepsrisico

Scenario 1:



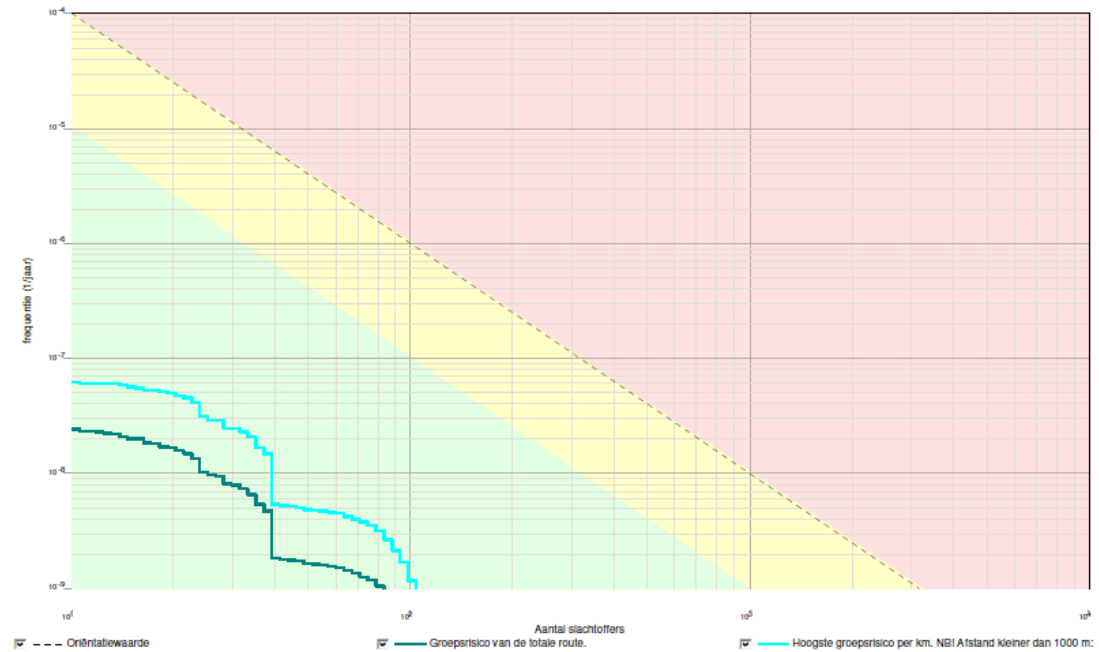
Uit de bovenstaande figuur (licht blauwe lijn) blijkt dat de oriënterende waarde voor het GR nergens wordt overschreden. Het GR van de gemodelleerde kilometer wegvak is 0,003 maal de oriënterende waarde

Scenario 2:



Uit de bovenstaande figuur (licht blauwe lijn) blijkt dat de oriënterende waarde voor het GR nergens wordt overschreden. Het GR van de gemodelleerde kilometer wegvak is 0,003 maal de oriënterende waarde

Scenario 3:



Uit de bovenstaande figuur (licht blauwe lijn) blijkt dat de oriënterende waarde voor het GR nergens wordt overschreden. Het GR van de gemodelleerde kilometer wegvak is 0,003 maal de oriënterende waarde

4.2.3 Verantwoordingsplicht

Het verschil door realisatie van de coffeeshop is niet zichtbaar in de grafiek. De plaatsing levert geen toename van het groepsrisico ten opzichte van de uitgangssituatie op. Het groepsrisico blijft onder de oriënterende waarde. De verantwoordingsplicht geldt voor elke wijziging van de externe veiligheid die een verhoging van het groepsrisico betekent. De verantwoordingsplicht is hier dus niet aan de orde.

5 Conclusie transport gevaarlijke stoffen

Locatie Brusselseweg

De norm voor het PR wordt niet overschreden.

In beide scenario's blijft het groepsrisico ver beneden de oriënterende waarde. De normwaarde voor het GR stijgt als gevolg van de planontwikkeling van 0 naar 0,006 maal de oriënterende waarde. Het bevoegd gezag moet deze verhoging van het groepsrisico verantwoorden.

Locatie Köbbesweg

Voor de locatie Köbbesweg zijn geen berekeningen noodzakelijk. De Circulaire RNVGS stelt dat geen beperkingen aan het ruimtegebruik gesteld hoeven te worden in het gebied dat op een afstand van meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. De afstand van het spoor tot de locatie aan de Köbbesweg bedraagt ongeveer 340 meter.

Locatie Francois de Veyestraat

De norm voor het PR wordt niet overschreden.

In alle drie de situaties blijft het groepsrisico beneden de oriënterende waarde. Ook geldt dat de normwaarde voor het GR niet stijgt als gevolg van de planontwikkeling. De verantwoordingsplicht is hier dus niet aan de orde.

Bijlage 1

Figuren planlocaties

Locatie Kobbesweg

MET WIT AANGEGEVEN: *INDICATIE* LIGGING GEBOUW



Locatie Brusselseweg

MET WIT AANGEGEVEN: *INDICATIE* LIGGING GEBOUW



Locatie Francois de Veyestraat

PLANGEBIED IS BESTAAND PAND, DWZ. ONDERSTAAND RODE VLAK IS
COFFEECORNERGEBOUW



Bijlage 2

Transportgegevens

Bijlage 3

Bezoekers aantallen coffeeshops

Bijlage 4

Rekenresultaten

BIJLAGE 10

Toets aan de richtlijnen

Richtlijnen vastgesteld door bevoegd gezag		Waar in het MER?
2	Achtergrond en besluitvorming	
2.1	Nut en noodzaak	
	In de startnotitie is in hoofdstuk 1 de aanleiding voor het voornemen gegeven en is in hoofdstuk 2 het spreidingsbeleid verder toegelicht. Deze probleembeschrijving kan worden overgenomen in het MER. Maak hierbij ook inzichtelijk hoeveel bezoekers alleen voor de coffeeshop komen en voor hoeveel bezoekers de coffeeshop onderdeel uitmaakt van een bezoek aan de stad Maastricht.	Hoofdstuk 1 en 2 Paragraaf 2.3, Hoofdstuk 8
2.2	Wet- en regelgeving en beleid	
	In paragraaf 5.2.1 van de startnotitie is weergegeven welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het voornemen. Dit kan overgenomen worden in het MER. Geef daarbij in het MER aan welke voorwaarden voor het voornemen hieruit voortvloeien. Beschrijf ook de ontwikkelingen in het beleid en de wet- en regelgeving op het gebied van de softdrugs, voor zover dat relevant is voor de te onderzoeken effecten in het MER. De commissie denkt bijvoorbeeld aan het voorgenomen Limburgse pasjessysteem.	Zie hoofdstuk 7 Zie paragraaf 4.4.2
2.3	Te nemen besluit(en)	
	Het MER wordt geschreven ten behoeve van de bestemmingsplanwijzigingen. Geef in het MER weer welke besluiten nog meer genomen moeten worden om de Coffeecorners te kunnen realiseren.	Naast het vaststellen van bestemmingsplannen zijn het verlenen van een omgevingsvergunning en een exploitatievergunning de belangrijkste besluiten
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	
3.1	3.1 Algemeen	
	De voorgenomen activiteit betreft het verplaatsen van zeven bestaande coffeeshops naar drie nieuwe locaties aan de randen van de stad. Beschrijf de voorgenomen activiteit zo uitgebreid als nodig is om een goede effectbeschrijving mogelijk te maken. Geef in ieder geval inzicht in: de per locatie te verwachten bezoekersaantallen en verblijfsduur. Geef hierbij aan op welke uitgangspunten en aannames deze prognose is gebaseerd. Beschrijf en motiveer de	Zie paragraaf 2.4

Richtlijnen vastgesteld door bevoegd gezag	Waar in het MER?
verdeling van bezoekers over de dag, de week en het jaar en over de verschillende vervoerswijzen; ▪ de beoogde toe- en afvoerroutes zowel voor wegverkeer als overig verkeer; ▪ de aantallen en de locatie van de parkeerplaatsen; ▪ de beoogde voorzieningen, bijvoorbeeld horecagelegenheden, op of nabij het terrein van de Coffeecorners.	
3.2 Locatiekeuze en alternatieven	
In hoofdstuk 3 van de startnotitie is uitvoerig ingegaan op de locatiekeuze. Uit drieëntwintig potentiële zoekgebieden zijn vier geschikte locaties gekozen. Dit zijn: ▪ Köbbesweg ▪ François de Veijestraat nummer 9-11. ▪ Beatrixhaven ▪ Brusselseweg De François de Veijestraat betreft een tijdelijke locatie in afwachting van een definitieve locatie in de Beatrixhaven. Deze definitieve locatie is afhankelijk van een nog te nemen beslissing over de ontsluiting van de Beatrixhaven en wordt om die reden niet in dit MER meegenomen. De overige negentien gebieden voldeden om diverse redenen niet aan de gestelde criteria. Met het inzichtelijk maken van de criteria en het scoren van de diverse locaties, is het locatiekeuzeproces inzichtelijk gemaakt. Dit kan overgenomen worden in het MER. Realisatie van de drie Coffeecorners wordt het spreidingsalternatief genoemd. Gezien het reeds doorlopen locatiekeuzeproces zijn er naast het spreidingsalternatief, het meest milieuvriendelijk alternatief en het referentiealternatief geen andere alternatieven die onderzocht hoeven te worden in het MER. Geef in het MER aan welke situatie ontstaat als bijvoorbeeld slechts twee van de drie locaties gerealiseerd worden als Coffeecorner, of als blijkt dat er geen Coffeecorner gerealiseerd wordt in de Beatrixhaven.	Paragraaf 2.2 Paragraaf 4.3 gaat in op wat de effecten zijn bij meer bezoekers. Andere gevoeligheidsanalyses zijn niet uitgevoerd. Zie ook hoofdstuk 4.
3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief	
In een besluit-MER is het wettelijk verplicht om een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) op te nemen. Voor het onderhavige voornemen ziet de Commissie niet direct aanknopingspunten voor een mma in de vorm van een locatiealternatief. Geef in het MER daarom aan op welke manier de Coffeecorners op een milieuvriendelijke wijze kunnen worden ingericht en uitgevoerd, ondermeer op het aspect bereikbaarheid en het beperken van overlast voor omwonenden.	Paragraaf 2.4 hoofdstuk 6

Richtlijnen vastgesteld door bevoegd gezag		Waar in het MER?
3.4	Referentie	
	De milieueffecten van het spreidingsalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief dienen vergeleken te worden met een referentiealternatief. Dit referentiealternatief bestaat uit de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd. Ga hiervoor uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. In hoofdstuk 4 van de startnotitie is de bestaande toestand van het milieu op de drie voorgenomen locaties beschreven. Op de autonome ontwikkeling is in de startnotitie nog niet ingegaan.	Hoofdstuk 5 Hoofdstuk 3 en 5
4	Milieugevolgen	
	In het MER dient voor de verschillende alternatieven (spreidingsalternatief, mma en referentiealternatief) per locatie en voor het totaal aangegeven te worden wat de milieugevolgen zijn. Hierbij kan het beoordelingskader uit § 5.2.2 van de startnotitie gehanteerd worden. In onderstaande paragrafen wordt dit beoordelingskader aangevuld.	Paragraaf 5.1.1
4.1	Sociale veiligheid	
	Sociale veiligheid is een belangrijk aspect in het MER. Verbetering van de sociale veiligheid is de hoofddoelstelling van het voornemen. Geef in het MER aan welke effecten verwacht worden op de nieuwe locaties en in hoeverre het voornemen positieve effecten heeft op de sociale veiligheid in de binnenstad. In de startnotitie is aangegeven welke criteria in het MER beoordeeld worden bij het aspect veiligheid en sociale samenhang. De Commissie adviseert om in overleg met bewoners en personen van nabij de Coffeecorners gelegen bedrijvigheid te bepalen of hiermee op alle voor deze groepen relevante criteria wordt ingegaan. Ga in het kader van 'veiligheid en sociale samenhang' in ieder geval ook in op de relatie tussen coffeeshops en andere activiteiten die problemen kunnen veroorzaken, zoals het gebruik of het handelen in harddrugs. Ga in op de vraag in hoeverre en op welke wijze drugsrunners zich zouden kunnen verplaatsen naar en in de omgeving van de Coffeecorners en welke maatregelen hier zo nodig tegen getroffen kunnen worden.	Paragraaf 5.2 Paragraaf 5.2 Paragraaf 5.2
4.2	Bezoekersaantallen en verkeer	

	Richtlijnen vastgesteld door bevoegd gezag	Waar in het MER?
	De bezoekersaantallen van de coffeeshops en de vervoerswijze zijn in belangrijke mate bepalend voor omgevingseffecten zoals luchtkwaliteit en geluidshinder en voor de sociale veiligheid. Beschrijf in het MER: ■ Hoe de verdeling van het aantal bezoekers van de coffeeshops zal zijn over de dag, de week en het jaar, inclusief een inschatting van de waarschijnlijke herkomst van de bezoekers (als totaal en voor de drie nieuwe locaties). ■ Tot welke totale aantallen bezoekers dit leidt en wat het maximale aantal personen is dat gelijktijdig aanwezig zal zijn. ■ Het huidige gebruik en de toe- en afnames van autoverkeer op het wegennet, ook in de omliggende (buitenlandse) gemeenten⁶. ■ In hoeverre de gegenereerde verkeersstroom samenvalt met bestaande knelpunten tijdens de spits en of dit kan leiden tot ongewenst sluipverkeer. ■ Van wat voor vervoerswijze de bezoekers naar verwachting gebruik maken, hoe de gemiddelde verblijfsduur is en tot welke aantallen parkeerplaatsen dit per locatie leidt. ■ Welke vermindering van verkeers- en parkeerdruk in het centrum van Maastricht zal ontstaan. ■ In hoeverre het gegenereerde verkeer effect heeft op verkeersveiligheid (waaronder de veiligheid van fietsers), geluidshinder (§ 4.3) en luchtkwaliteit (§ 4.4). Ga bij al deze berekeningen uit van het prognosejaar 2020 of later. Geef aan op welke gegevens de prognoses gebaseerd zijn.	Paragraaf 2.3 en 2.4 Par. 1.1.1 herkomst bezoekers. Paragraaf 2.3 Bijlage 3 Deel-rapportage Verkeer Bijlage 3 Deel-rapportage Verkeer Paragraaf 2.4.1 Paragraaf 5.3 Paragrafen 5.3 en 5.4 Paragraaf 2.4.1 en bijlage 3 Deel-rapportage Verkeer
4.3	Geluid	
	Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting door verkeer op gevoelige bestemmingen en de geluidbelastingen ten gevolge van de nieuwe locaties voor het bepalende prognosejaar (tien jaar na realisatie van de nieuwe coffeeshops). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006. Beschouw hierbij: ■ De hoofdinfrastructuur. ■ De te wijzigen en/of nieuw aan te leggen infrastructuur. ■ Alle overige relevante infrastructuur. Geef in het MER vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB (uitgedrukt in de Europese dosismaat Lden) in stappen van 5 dB de aantallen geluidbelaste bestemmingen (waaronder woningen) weer. Vermeld daarnaast op welke afstand van de wegas de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Presenteer deze informatie op een contourenkaart.	Paragraaf 5.3 Paragraaf 5.4 Contourenkaart niet opgenomen omdat er nauwelijks toename is van geluidsoverlast en omdat de voorkeurswaarde niet wordt overschreden.

	Richtlijnen vastgesteld door bevoegd gezag	Waar in het MER?
	Geef aan in hoeverre geluidoverlast kan ontstaan door activiteiten op het terrein van de Coffeecorners.	Wel berekeningen voor maatgevende objecten opgenomen. Overlast wordt gezien de ligging van de Coffeecorners ten opzichte van geluidsgevoelige bestemmingen niet verwacht. Wordt verder meegenomen in omgevingsvergunning. Daarnaast wordt een handhavingsprotocol opgesteld om geluidhinder van komende, vetrekkende en/of op het terrein aanwezige bezoekers te voorkomen.
4.4	Luchtkwaliteit	
	Volg voor de beschrijving van de effecten op de luchtkwaliteit de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer van 15 november 2007 en de aanpassing van december 2008. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan 35 de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Beschrijf de uitgangspunten voor de berekeningen, zoals de aannames ten aanzien van het model voor de luchtkwaliteitsberekeningen en de input hiervoor, zoals verkeersintensiteit of samenstelling. Geef in het MER inzicht in de concentratieniveaus van fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) en eventuele overschrijdingen van 40 grenswaarden zowel voor de referentie als voor de verschillende locaties. De analyse moet reiken tot tien jaar na datum van – beoogde- besluitvorming over het initiatief. Voor PM2,5 zal de analyse zich kunnen beperken tot een indicatie van de mogelijke concentraties, vanwege de diverse onzekerheden. De indicatie kan gebruikt worden als risico-inschatting of het bereiken van de toekomstige grenswaarde door het voornemen belemmerd wordt. Indien maatregelen moeten worden genomen om de PM10-concentraties te reduceren, geef dan aan hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM2,5-concentraties.	Paragraaf 5.4 n.v.t.

Richtlijnen vastgesteld door bevoegd gezag		Waar in het MER?
	Het is niet te verwachten dat de grenswaarden en richtwaarden voor de overige stoffen zoals beschreven in hoofdstuk 5 van de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie aan om in het MER 15 met een heldere onderbouwing aan te geven of overschrijding van deze grenswaarden in dit gebied uitgesloten is.	
4.5	Natuur en Landschap	
	Ga in het MER in op de inpassing van de Coffeecorners in het landschap rondom de Köbbesweg en de Brusselseweg. Denk hierbij aan verlichting, groenbeheer, natuur op het terrein en het voorkomen van een industriële uitstraling.	Zie paragrafen 2.4.2 en 2.4.4
5.	Overige aspecten	
	Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieuinformatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.	

BIJLAGE 11

Nota van inspraakreacties n.a.v. ter inzage legging concept MER

Nota van reacties in het kader van vooroverleg t.b.v. concept MER en concept voorontwerp bestemmingsplannen voor spreiding Maastrichtse Coffeeshops, vastgesteld door Burgemeester en Wethouders van Maastricht op 11 mei 2010.

Toelichting:

- *Overheden (korteidshalve 0 met volgnummer).*
- *Andere instanties (korteidshalve A met volgnummer).*

0-1. Gemeente Meerssen, namens Burgemeester en wethouders, hoofd van de afdeling Bouwen & Milieu, Postbus 90, 6230 AB Meerssen, brief d.d. 7 januari 2010 met kenmerk 2009/11340, ingekomen 8 januari 2010

0-1. Inhoud reactie

1. De gemeente Meerssen streeft er naar vóór 22 januari a.s. het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht nader te berichten.

0-1A. Gemeente Meerssen, Burgemeester en wethouders, Postbus 90, 6230 AB Meerssen, brief d.d. 8 februari 2010 met kenmerk 2009/11340, ingekomen 10 februari 2010

0-1.a. Inhoud reactie

2. De gemeente Meerssen constateert dat locatie aan de Francois de Veyestraat tijdelijk is en dat de gemeente Maastricht zoekt naar een definitieve locatie in de Beatrixhaven. De gemeente Meerssen verzoekt om de gemeente tijdig te betrekken bij de locatie in de Beatrixhaven.

0-1.b. Reactie van gemeente

1. Deze MER-procedure is gericht op de realisatie van drie Coffeecorner: Coffeecorner Noord (Francois de Veyestraat), Coffeecorner West (Brusselseweg) en Coffeecorner Zuid (Köbbesweg).
De (in de nabije toekomst te realiseren) Coffeecorner Beatrixhaven is niet in deze MER meegenomen.
Niettemin zal tijdig met de gemeente Meerssen afstemming plaatsvinden bij de zoektocht naar een definitieve Coffeecornerlocatie in de Beatrixhaven.

0-1.c. Aanpassingen in rapportages

1. *Nee.*

0-2. Waterschap Roer en Overmaas, namens het dagelijks bestuur, secretaris/directeur, Postbus 185, 6130 AD Sittard, brief d.d. 13 januari 2010 met kenmerk 201000240, ingekomen 14 januari 2010.

0-2.a Inhoud reactie

Algemeen:

Waterschap Roer en Overmaas geeft aan dat binnen de plangebieden geen primaire wateren of zuiveringstechnische werken zijn gelegen.

Aangezien het beheer en onderhoud van waterhuishoudkundige voorzieningen essentieel is voor een goede werking ervan adviseert waterschap Roer en Overmaas om in de waterparagraaf aandacht hieraan te besteden.

Om verontreiniging van het infiltreren afstromende hemelwater te voorkomen adviseert waterschap Roer en Overmaas om bij de bouw enkel gebruik te maken van duurzame, niet-uitlogende bouwmaterialen. Tevens adviseert het waterschap om het gebruik van strooizout en chemische onkruidbestrijdingsmiddelen te beperken.

Köbbesweg

Realisatie van het plan zal een toename van het verhard oppervlak tot gevolg hebben. In het plan is geen informatie opgenomen over de wijze waarop het hemelwater dat afstroomt van deze oppervlakken wordt verwerkt. Het waterschap verzoekt de gemeente Maastricht bij het dimensioneren van de waterhuishoudkundige voorzieningen uit te gaan van een maatgevende bui met een herhalingsdij van gemiddeld 25 jaar (35 mm in 45 minuten), met een doorkijk naar 100 jaar (45 mm in 30 minuten). Er heeft inmiddels overleg plaatsgevonden met het Waterschap, waarbij is afgesproken dat bij de ontwikkeling Köbbesweg de uitgangspunten van de waterparagraaf Bestemmingsplan Bedrijventerrein Maastricht-Eijsden gehanteerd kunnen worden. Deze ontwikkeling vindt namelijk in dit gebied plaats en met deze aanpak heeft het Waterschap eerder ingestemd.

François de Veijestraat

Waterschap Roer en Overmaas geeft een positief wateradvies.

Brusselseweg

In het plan is vermeld dat het hemelwater in het plangebied zal worden afgekoppeld. De daarbij genoemde uitgangspunten komen overeen met de richtlijnen van waterschap Roer en Overmaas voor het dimensioneren waterhuishoudkundige voorzieningen. Waterschap Roer en Overmaas adviseert echter nader uit te werken op welke wijze een en ander zal worden gerealiseerd. In de waterparagraaf is vermeld dat een noodoverlaat of leegloop naar het nabij gelegen oppervlaktewater de Zouw kan worden gerealiseerd. Het is daarbij van belang dat het water voldoende wordt gebufferd om dan vertraagd te worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Waterschap Roer en Overmaas wijst erop dat voor een overloop op de Zouw een vergunning of melding in het kader van de Waterwet benodigd is.

0-2.b Reactie van gemeente

Wij zullen in de waterparagraaf van de MER en de bestemmingsplannen bij de beschrijving van de huidige situatie opnemen dat er geen primaire wateren of zuiveringstechnische werken in het plangebied zijn gelegen.

Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van niet-uitlogende bouwmaterialen. Het gebruik van strooizout en chemische onkruidbestrijdingsmiddelen wordt beperkt.

In het bestemmingsplannen voor de locaties Köbbesweg en Brusselseweg wordt opgenomen dat afstromend hemelwater zal worden opgevangen voor een maatgevende neerslaggebeurtenis met een herhalingsstijd van $T=25$ (35 mm in 45 minuten) en dat bij een neerslaggebeurtenis met een herhalingsstijd van $T=100$ (45 mm in 30 minuten) wateroverlast dient te worden voorkomen. De wijze waarop deze berging zal worden ingericht zal in een later stadium worden uitgewerkt. In deze bestemmingsplannen zal worden opgenomen dat een dergelijke uitwerking dient te gebeuren in overleg met het waterschap. Er zal een subparagraaf beheer en onderhoud in de waterparagraaf van deze bestemmingsplannen worden opgenomen.

In de waterparagraaf van bestemmingsplan Köbbesweg zal worden aangegeven dat de effluentleiding die loost op de Zeep niet binnen het plangebied ligt, ditzelfde geldt voor de genoemde waterkeringen. De verwijzing naar de effluentleiding zal worden verwijderd.

In de waterparagraaf van bestemmingsplan Brusselseweg zal worden opgenomen dat de waterberging die is gedimensioneerd op $T=25$ een bufferende en vertragende werking zal hebben en bij $T=100$ zal overstorten. Daarnaast zal worden opgenomen dat een watervergunning nodig is.

0-2.c Aanpassingen in rapportages

In paragraaf 4.7.2, 'Oppervlaktewater' zullen wij in de waterparagraaf van de bestemmingsplannen Köbbesweg en Brusselseweg de volgende frase opnemen: *"Binnen het plangebied zijn geen primaire wateren of zuiveringstechnische werken gelegen. Het beekje "de Zeep" loost ten noorden van het plangebied op de Maas. Ten westen van het plangebied stroomt een effluentleiding van de RWZI Heugem samen met de Zeep. Deze effluentleiding is permanent watervoerend."*

Aan paragraaf 4.7.4, 'Wateroverlast', van de toelichting van bestemmingsplan Köbbesweg wordt de volgende tekst toegevoegd:

In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water en de watertoets dient voldoende waterberging aangelegd te worden dat een neerslaggebeurtenis van $T=25$ (35 mm in 45 minuten) verwerkt kan worden. Bij een neerslaggebeurtenis van $T=100$ (45 mm in 30 minuten) dient geen wateroverlast op te treden. Deze wateroverlast kan worden opgevangen door een bodempassage met infiltratievoorziening onder de parkeerplaats te realiseren of een bodempassage met geknepen infiltratievoorziening. Deze voorziening dient in overleg met het waterschap Roer en Overmaas verder uitgewerkt te worden. In het geval de voorziening met overstort wordt ontworpen dient een watervergunning te worden aangevraagd. De overstort wordt uitgevoerd met een knijpconstructie zodat er vertraagd wordt afgekoppeld.

Paragraaf 4.7.4, 'Wateroverlast', van de toelichting van bestemmingsplan Brusselseweg wordt als volgt aangepast:

... In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water en de watertoets dient voldoende waterberging aangelegd te worden dat een neerslaggebeurtenis van $T=25$ (35 mm in 45 minuten) verwerkt kan worden. Bij een neerslaggebeurtenis van $T=100$ (45 mm in 30 minuten) dient geen wateroverlast op te treden. ... Deze voorziening dient in overleg met het waterschap Roer en Overmaas verder uitgewerkt te worden. In het geval de voorziening met overstort wordt ontworpen dient een watervergunning te worden aangevraagd. De overstort wordt uitgevoerd met een knijpconstructie zodat er vertraagd wordt afgekoppeld.

Er zal voor de Köbbesweg en de Brusselseweg een subparagraaf beheer en onderhoud in de waterparagraaf worden opgenomen. Deze zal de volgende tekst bevatten:

In het plangebied zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van niet-uitlogende bouwmaterialen. Het gebruik van strooizout en chemische onkruidbestrijdingsmiddelen wordt beperkt.

Onder: hoofdstuk 2, paragraaf 2.4.1., algemene uitgangspunten en aannames voor de inrichting', (pag 21) toevoegen onder punt 6, subpunt 3, het geheel is van deugdelijk, duurzaam en niet uitlogend materiaal;

En 'hoofdstuk 6' Verdere mitigatie', paragraaf 6.2 (pag 109), vierde bullit: De nieuwe Coffeecornerlocaties moeten 'schoon, heel en veilig' ontworpen worden, waarbij gebruik wordt gemaakt van duurzame materialen, die voldoende onderhouden worden. (..... eind alinea) Bijkomend voordeel van het gebruik van duurzame, niet uitlogende bouwmaterialen is dat hiermee tevens verontreiniging vanuit afstromend hemelwater op het oppervlaktewater voorkomen wordt.

0-3. Gemeente Eijsden, namens burgemeester en wethouders, teamcoördinator AZ, Postbus 39, 6245 ZG Eijsden, brief d.d. 20 januari 2010 met kenmerk 2010U00239, ingekomen 21 januari 2010.

0.3.a Inhoud reactie

1. Negatieve gevolgen voor de gemeente Eijsden

Met onderstaande niet-limitatief geduide negatieve gevolgen wordt in de concept-MER en het Voorontwerp geen dan wel onvoldoende rekening gehouden:

Coffeecorner Zuid belemmert toekomstige (economische en maatschappelijke) ontwikkeling in de omgeving van de Coffeecorner. Voorts belemmert Coffeecorner Zuid huidig plaatsvindende ontwikkelingen. Bovendien wordt niet inzichtelijk gemaakt wat de cumulatieve effecten zijn van

Coffeecorner Zuid en van huidige en reeds bekende toekomstige ontwikkelingen.

2. Aan flora en fauna in de omgeving van Coffeecorner wordt onherstelbare schade toegebracht.
 3. De aanwezigheid van de grootste van de drie Coffeecorners tegen de gemeentegrens van gemeente Eijsden leidt tot aanzienlijke verkeersoverlast.
 4. Problemen van openbare orde en veiligheid tracht de gemeente Maastricht op te lossen door verplaatsing van de coffeeshops naar de stadsgrenzen. Coffeecorner Zuid grenst aan de gemeente Eijsden. De problemen van de gemeente Maastricht worden daardoor automatisch problemen van de gemeente Eijsden. Een buurgemeente belasten met openbare orde- en veiligheidsproblemen is ontoelaatbaar. Afgezien daarvan acht gemeente Eijsden discutabel of verplaatsing van coffeeshops door deze te verspreiden de problemen beter beheersbaar maakt.
 5. Beoordelen alternatieven
- Met verwijzing naar vermelde negatieve gevolgen verbaast het de gemeente Eijsden dat wederom niet op gedegen wijze is beoordeeld welke alternatieven er zijn voor realisatie Coffeecorners. Meer in het bijzonder de nuloptie en de voor de gemeente Eijsden minder ingrijpende varianten.

6. Strijd met nationaal beleid

Volgens gemeente Eijsden kan een grootschalige samenvoeging van coffeeshops, zoals wordt beoogd middels realisatie van Coffeecorner Zuid, niet meer geschieden sedert de Hoofdlijnenbrief drugsbeleid van 11 september 2009. Om die reden is een grootschalige Coffeecorner strijdig met het nieuwe beleid.

7. Conclusie

Gemeente Eijsden tracht het college van gemeente Maastricht in grote lijnen nogmaals in te laten zien waarom Eijsden gekant is tegen de realisatie van Coffeecorner Zuid. De negatieve gevolgen zullen omvangrijk zijn en de strijd met het recent vastgestelde nationale beleid is flagrant. Om die redenen verzoekt gemeente Eijsden met klem de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan voor Coffeecorner Zuid niet voort te zetten.

0-3.b. Reactie van de gemeente

Ad 1 Onvoldoende inzicht in cumulatieve effecten en belemmering toekomstige ontwikkelingen

De gemeente Maastricht heeft besloten de procedure milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) vrijwillig op te starten en in het milieuonderzoek in te gaan op de milieueffecten van de spreiding van de coffeeshops. In het concept MER is ingegaan op de cumulatie van effecten op het gebied van verkeer en het woon- en leefmilieu. Dit is gebaseerd op de bekende en vastgestelde besluiten zoals dat in het concept MER is beschreven. Daarnaast zijn ook de effecten van groei van het aantal bezoekers onderzocht. Het MER geeft op deze manier inzicht in de positieve en negatieve effecten die optreden nabij de in te richten Coffeecorners en in het centrum van Maastricht. Bij de gebieds- en effectbeschrijving is ook ingegaan op de huidige situatie en ontwikkelingen in de omgeving van de Coffeecorners en de wijze waarop negatieve effecten, bijvoorbeeld op het gebied van sociale veiligheid, voorkomen of beperkt kunnen worden.

Het is bekend dat er tussen de gemeente Eijsden en Maastricht verschillen bestaan in de wijze waarop de positieve en negatieve effecten gewogen worden. Los daarvan is op basis van de ingekomen reactie van de gemeente Eijsden niet duidelijk op welke (cumulatieve) effecten of ontwikkelingen, die onvoldoende zouden zijn beschreven, wordt gedomd. De opvatting dat er onvoldoende inzicht is gegeven in cumulatieve effecten en/of belemmeringen voor toekomstige ontwikkelingen wordt door de gemeente Maastricht niet gedeeld.

Het (definitieve) MER is gekoppeld aan de nieuwe bestemmingsplannen voor de Coffeecorners en vervult daarmee ook een functie bij de ruimtelijke onderbouwing van die bestemmingsplannen. Juist door die koppeling is inzicht in de cumulatieve effecten een essentieel onderdeel van de onderbouwing van die bestemmingsplannen.

Ad 2 Onherstelbare schade aan flora en fauna

De effecten van de realisatie van de Coffeecorners, zoals de locatie Köbbesweg, op de flora en fauna zijn beschreven in het concept MER. Ook is nader ingegaan op maatregelen om negatieve effecten te beperken, zoals de realisatie van een dassentunnel en een migratieroute voor dassen. In het concept MER is geconcludeerd dat het mogelijk is de aanwezige soorten te beschermen en te voldoen aan de regels uit de flora- en faunawet.

Ad 3 Verkeersoverlast

De locatie Köbbesweg is bewust gekozen ivm de directe relatie met de A2. Verkeer van en naar de Coffeecorner heeft slechts een afstand van zo'n 500 meter te overbruggen om het doel te bereiken. De verwachting is dan ook gerechtvaardigd dat er geen zoekverkeer terecht komt in de omliggende buurten. Deze locatie heeft met name een functie voor de bezoekers die vanuit België en Frankrijk in Eijsden de grens passeren en een coffeeshop willen bezoeken. Voordeel van deze locatie is dat de bezoekers van de coffeeshops eerder worden opgevangen en niet het onderliggend wegennet extra belasten. De enige weg die meer verkeer te verwerken krijgt is de Köbbesweg, maar dat is gezien de huidige intensiteiten en de capaciteit van de weg geen enkel probleem. Bezoekers uit Eijsden zullen weliswaar via de Oosterweg naar de Köbbesweg komen, maar aangezien deze bezoekers nu doorrijden naar de coffeeshops in het centrum zal de verkeersdruk niet toenemen.

Ad 4: Problemen van openbare orde en veiligheid

Van het verplaatsen van openbare orde- en veiligheidsproblemen van Maastricht naar Eijsden is in het geheel geen sprake.

Ter ontlasting van de ervaren softdruggerelateerde overlast in de Maastrichtse binnenstad zet Maastricht de Operatie Coffeecorner in, waarbij de overlast door het spreiden van een deel van de coffeeshops uit het centrum naar perifere locaties wordt ontvlecht (overlast van massaliteit bezoekersstromen en de hierdoor aangetrokken drugsrunners/dealers). Een en ander in combinatie met handhavingsarrangementen voor zowel de binnenstad als de nieuwe Coffeecornerlocaties waarbij uitgangspunt is dat overlast niet wordt verplaatst, maar zowel in de binnenstad als de nieuwe Coffeecornerlocaties wordt verminderd/zoveel mogelijk voorkomen.

In dit kader is aan Eijsden aangeboden een gezamenlijke nulmeting te doen en vervolgens een zelfde meting te verrichten vóór verplaatsing van coffeeshops naar de nieuwe Coffeecornerlocaties. Door op geregelde tijdstippen deze metingen te herhalen is een goede monitoring verzekerd en kan bij ongewenste effecten bijgestuurd/ingegrepen worden.

Opgemerkt dient te worden dat de basisgedachte onder het nieuwe beleid het uitgangspunt is dat het gebruik van cannabis aan een maatschappelijke behoefte tegemoet komt en als zodanig niet is uit te bannen. Sluiten van coffeeshops zal deze behoefte niet wegnemen, maar leiden tot een vlucht in het illegale circuit, met alle risico's van dien (slechtere kwaliteit cannabis, aanbod andere drugs, geen controle op leeftijdsgrens, etc.). Door alleen het inzetten van stringente handhaving in de binnenstad ("het knuppelen") zal de overlast zich verplaatsen naar de gebieden met de minste weerstand. In dit geval de Nederlandse en Belgische buurgemeenten. Dit waterbedeefte willen wij nu juist voorkomen door de combinatie "spreiden" en "handhaven".

Een en ander vanuit de context van de gezamenlijk in dit kader gemaakte afspraken in 1994. In dit jaar zijn namelijk op regionaal niveau afspraken gemaakt: de regionale cannabisbehoefte wordt geacommodeerd door de in Maastricht aanwezige coffeeshops/de heuvellandgemeenten voeren een nulbeleid: geen vestiging van coffeeshops op hun grondgebied. Door het concentreren van coffeeshops in Maastricht worden de buurgemeenten gevrijwaard van bezoekers van coffeeshops. Softdrugsbeleid blijft door deze afspraak echter een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

In de loop der jaren is gebleken dat ook een deel van de Euregionale cannabisbehoefte in Maastricht wordt opgevangen, als onderdeel van de grote stroom buitenlandse coffeeshoptoeristen.

Door met name deze explosieve groei van het coffeeshoptoerisme zijn de in 1994 gemaakte afspraken in een gewijzigde context komen te staan en is een (Eu-)regionale oplossing van de softdrugproblematiek gewenst. In 2005 (ondertekening Manifest van Maastricht) is nogmaals bevestigd (ook door de gemeente Eijsden) dat het softdrugsprobleem in Maastricht geen probleem van Maastricht is maar van de hele (Eu-)regio. Maastricht is dan ook een beroep blijven doen op de partners om mee te denken en hierin hun verantwoordelijkheid te nemen.

Gebleken is evenwel dat het moeilijk is vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid te komen tot een voor de gemeente Maastricht en buurgemeenten gemeenschappelijke oplossing/opstelling. Een en ander met als resultaat dat Maastricht binnen haar eigen grenzen een oplossing zoekt voor de ervaren softdrugsgelateerde overlast in de stad en wel op een dusdanige manier ontvlechten van de bezoekersstromen (en hierdoor aangetrokken overlast) middels het spreiden van coffeeshops moet hierbij (in combinatie met een adequate handhaving) leiden tot een vermindering van de overlast in de binnenstad en de nieuwe Coffeecornerlocaties. Uitdrukkelijk niet tot het verplaatsen van overlast naar buurgemeenten. De Coffeecorners vormen juist een belangrijke voorziening om het verplaatsen van overlast naar buurgemeenten tegen te gaan. Immers zoals opgemerkt, wanneer niet gespreid zou worden en alleen met ferme hand de drugsrunners en dealers de stad uitgejaagd worden, zal hun werkgebied zich verplaatsen naar de gebieden met de minste weerstand, de randgemeenten. De Coffeecorners zijn in deze zin aan te merken als opvangbuffers ter ontlasting van de binnenstad én de buurgemeenten. Deze Coffeecorners worden voorzien van zowel fysieke als niet-fysieke beheers- en handavingsmaatregelen ter voorkoming van overlast zowel op als in de omgeving van de Coffeecornerlocatie (zie hieromtrent het gestelde onder A3 ad 7 van deze Nota).

Op basis van de resultaten van het concept MER en de beschreven maatregelen verwachten we dat de Coffeecorners geen onbeheersbare/onaanvaardbare effecten op hun omgeving zullen hebben. De geopperde veronderstelling dat dit wel zo zal zijn is niet nader gemotiveerd, zodat we hier niet op verder in kunnen gaan anders dan te verwijzen naar de MER en de bestemmingsplannen.

Ad 5 Alternatieven voor het spreidingsbeleid

In het kader van de vormgeving van het Maastrichtse coffeeshopbeleid zijn de diverse mogelijkheden afgewogen. Zoals hiervoor onder 4 reeds opgemerkt is sluiten van coffeeshops in Maastricht niet als een reële optie beschouwd: het gebruik van cannabis is een maatschappelijke behoefte die als zodanig als zodanig niet is uit te bannen. Sluiten van coffeeshops zal deze behoefte niet wegnemen, maar leiden tot een vlucht in het illegale circuit, met alle risico's van dien (slechtere kwaliteit cannabis, aanbod andere drugs, geen controle op leeftijdsgrens, etc.). Door alleen het inzetten van stringente handhaving in de binnenstad ("het knuppelen") zal de overlast zich verplaatsen naar de gebieden met de minste weerstand. In dit geval de Nederlandse en Belgische buurgemeenten. Dit waterbedeffect willen wij nu juist voorkomen door de combinatie "spreiden" en "handhaven".

In 2005 bij de ondertekening van de Resolutie van Maastricht is door de ondertekenaars hiervan (waaronder het gemeentebestuur van Eijsden) vastgesteld dat sluiten van coffeeshops geen oplossing is voor de huidige problematiek:

"5 Van Nederlandse zijde wordt enerzijds gevreesd dat de aanpassing van het Nederlandse beleid aan de andere landen in de Euregio (het sluiten van de huidige coffeeshops) de toeloop op de coffeeshops zal doen beëindigen maar niet de behoefte aan cannabisproducten zal wegnemen en dat dit er toe zal leiden dat de illegale handel en productie zich nog sterker gaan verplaatsen naar de gehele Euregio".

In de startnotitie en het concept MER is aangegeven hoe tot de locatiekeuze van de Coffeecorners is gekomen. Op basis daarvan, de advies richtlijnen van de commissie m.e.r. en de vastgestelde richtlijnen zijn er geen andere locaties onderzocht dan de locaties zoals die in het concept MER zijn beschreven.

Ad 6 Strijd met nationaal beleid

Allereerst dient opgemerkt te worden dat geen sprake is van een grootschalige samenvoeging van coffeeshops. Op de Coffeecorner Köbbesweg worden drie coffeeshops gevestigd die individueel als zelfstandige coffeeshop blijven functioneren. Een samenvoeging van drie coffeeshops tot één grote is niet aan de orde.

Voorts dient opgemerkt dat het aantal m2 verkoopoppervlakte die de te verplaatsen coffeeshops thans in de binnenstad bezitten op de Coffeecornerlocatie niet zal worden vergroot.

Wel zal op de Coffeecornerlocaties aan dit verkoopoppervlakte een aantal m2 worden toegevoegd in verband met: het creëren van de op basis van de Tabakswet noodzakelijke rookruimte, het creëren van neutrale zones in verband met het toezicht en de handhaving van de gedoogcriteria, personeels- en andere niet voor publiek toegankelijke ruimten, (in pandige) droge horeca (om hongerige bezoekers op de locatie in de gelegenheid te stellen iets te eten en zo te voorkomen dat ze in de omgeving naar eetgelegenheden op zoek gaan), m2 voor beveiliging en toezicht (bewaking, parkeren) en sanitaire voorzieningen.

Deze voorzieningen zijn grotendeels thans ook bij de coffeeshops in de binnenstad aanwezig of zijn recentelijk aangebracht, ook bij de coffeeshops die op de nominatie staan om te worden verplaatst naar een van de Coffeecorners.

Dit alles met als doel om eventuele overlast van de coffeeshop/Coffeecorner voor de omgeving te voorkomen dan wel zo minimaal en beheersbaar mogelijk te houden.

Van nieuw beleid op landelijk niveau is geen sprake. De genoemde hoofdlijnenbrief drugsbeleid is door het thans demissionaire kabinet aan de Voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden met als doel deze in het kamerdebat waarin evaluatief de werking van het huidige drugsbeleid wordt besproken te betrekken. Los van de vraag welke conclusies in dit kamerdebat worden getrokken (voortzetting huidige beleid dan wel andere accenten) is dit onderwerp, door de val van het kabinet, als controversieel bestempeld (hetgeen aantoont dat de uitkomst van het debat niet vooraf ingeschat kan worden). Eerst na de landelijke verkiezingen zal de evaluatie van het drugsbeleid voor kamerbehandeling geagendeerd worden en zal het huidige drugsbeleid al dan niet worden voortgezet. Ook de nieuwe politieke verhoudingen in Den Haag zullen hierbij van belang zijn.

Kortom: het landelijke coffeeshopbeleid is tot op heden niet gewijzigd. Mocht dit in de toekomst wel gebeuren dan zullen de gevolgen hiervan ook in het Maastrichtse coffeeshopbeleid verankerd dienen te worden, waarbij wij er vooralsnog van uitgaan dat dit geen gevolgen heeft voor het ingezette spreidingsbeleid.

In dit verband wordt gewezen op de navolgende tekst op pagina 12 uit de genoemde Hoofdlijnenbrief Drugsbeleid van het Kabinet van september 2009: “Daarnaast kiest het Kabinet ervoor om gemeenten ruimte te bieden te experimenteren met een betere spreiding van coffeeshops, mogelijk ook over gemeentegrenzen heen. Hiervoor is goede afstemming tussen de verschillende betrokken lokale autoriteiten noodzakelijk”.

Het Maastrichtse spreidingsbeleid is niet ingezet vanuit de vraag “kleinschaligheid of grootschaligheid” maar wordt ingezet als instrument om de huidige overlast in de Maastrichtse binnenstad te ontvlechten. De grote aantallen cannabistoeristen en overige drugstoeristen zorgen momenteel voor parkeeroverlast, hinderlijk gedrag, verloedering, geluidsoverlast en rondzwervende personen in de binnenstad van Maastricht. Ze vormen ook een gevoelige doelgroep voor drugsrunners en dealers die hun vermeende klanten vaak agressief benaderen. Wetende dat ze snel in de dynamiek en hectiek van de Maastrichtse binnenstad kunnen wegvlugten, hetgeen de handhaving en dus overlastbeheersing bemoeilijkt.

Door ontrafeling van de geconcentreerd in de binnenstad aanwezige coffeeshops wordt de massaliteit van de bezoekersstromen (en de fysieke overlast hiervan) ontrafelt evenals de sociale overlast van met name drugsrunners en dealers, terwijl op de te vormen Coffeecorners vanuit een overzichtelijke, veilige en beheerste situatie eventuele overlast voorkomen c.q. tot een minimum beperkt kan worden. In Venlo, waarin spreiding reeds geëffectueerd is, zijn in dit kader positieve resultaten geboekt

De pilot ingezetenen criterium (Pilot woonlandbeginsel) en het plan “Limburg trekt z’n grens” zijn wel gericht op het terugbrengen van de massaliteit van het coffeeshoptoerisme. Of pilot en plan tot bruikbare instrumenten leiden om naast spreiding ook het coffeeshoptoerisme te ontmoedigen is thans nog voorwerp van rechterlijk (pilot ingezetenen criterium) en bestuurlijk (Limburg trekt z’n grens) beraad.

Ad 7 procedure vaststelling bestemmingsplan Coffeecorner Zuid niet voortzetten

Er zijn een aantal ontwikkelingen die van belang zijn voor de verdere uitvoering van het gemeentelijke coffeeshopbeleid in het algemeen en het spreidingsbeleid in het bijzonder. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de ontwikkelingen die hiervoor zijn benoemd en de recente uitspraak van de rechtbank Middelburg inzake coffeeshop Checkpoint te Terneuzen.

In ieder geval totdat de nieuwe raadscommissie en/of de raad zich (al dan niet besluitvormend) uitgesproken heeft over de ingezette koers van het spreidingsbeleid, wordt in de verdere uitvoering van het spreidingsplan Coffeecorner even pas op de plaats gemaakt.

0-3.c. Aanpassingen in de rapportage
Geen aanpassingen.

0-4. Thuis&Partners Advocaten, Postbus 2138, 6201 CA Maastricht, brief met kenmerk RS 2007.0390, d.d. 22 januari 2010, ingekomen 22 januari 2010 per email

0-4.a. Inhoud reactie

1. Ten aanzien van de overlast en de te verwachten bezoekersaantallen en de te verwachten effecten daarvan op de Belgische randgemeenten en haar bewoners wordt gesteld dat zal worden ingegaan op het huidige gebruik en toe- en afname van autoverkeer op het wegennet, ook in de omliggende (buitenlandse) gemeenten.
Uit het concept MER valt, naar de mening van de Belgische niet of in ieder geval in onvoldoende mate, af te leiden op welke wijze de te verwachten effecten het 'ingaan op het gebruik en de toe- en afname, ook in de (buitenlandse) gemeente' is gemeten.
2. Onder punt 6.3 van voornoemde reactie op de eerder ingediende zienswijze naar aanleiding van de startnotitie MER wordt gesteld dat er uitvoerige uiteenzetting is opgenomen ten aanzien van de locatiekeuze en dat naast het spreidingsalternatief, het meest milieuvriendelijke alternatief en het referentiealternatief geen alternatieven worden onderzocht.
Voor de Belgische gemeenten is dit onbegrijpelijk. Ondanks de vele mogelijke alternatieven wordt eenzijdig vergeleken tussen het referentiealternatief en het spreidingsalternatief. Alle andere mogelijkheden worden niet beschreven noch benoemd.
3. Daarnaast moet worden geconstateerd dat het nog in de reactie op de zienswijze met betrekking tot de startnotitie genoemde en te onderzoeken Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), in paragraaf 4.5 van het ontwerp MER, vrijwel met een penneestreek, zonder overtuigende motivering en onderbouwing, weggeschreven.
4. In hoofdstuk 5 van het ontwerp MER wordt wederom een te beperkt beoordelingskader gehanteerd.
Qua veiligheid en sociale samenhang (par. 5.2) wordt, anders dan voorgespiegeld, geen aandacht besteed aan de (mogelijke) effecten op de Belgische randgemeenten en hun bewoners. Hetzelfde geldt met betrekking tot de verkeers- en vervoerssituatie (par. 5.3).
5. Onder het kopje 'verkeer en vervoer' wordt, eveneens in paragraaf 8.2 op blz. 125 gesteld dat bezoekersaantallen zijn gebaseerd 'op de eenmalige inschatting uit het OWP onderzoek'. Reeds eerder en ook hiervoor is aangegeven dat dit een veel te beperkt onderzoek is.
6. Met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan 'Brusselseweg' moet worden opgemerkt dat de plannen om deze locatie door te zetten indruisen tegen alle toezeggingen die dienaangaande nog in een niet zo lang verleden zijn gedaan.
7. Gelet op de nieuwste ontwikkelingen op nationaal Nederlands niveau, verwezen zij bijvoorbeeld naar de 'Hoofdlijnenbrief drugsbeleid' d.d. 11 september 2009 (m.n. hoofdstuk 4 'Coffeeshopbeleid', moet zeer grote vraagtekens worden geplaatst bij het alsmaar doordenderen door de gemeente Maastricht voor wat betreft grootschalige Coffeecorners. Het opzetten van grootschalige Coffeecorners druist in ieder geval volledig in tegen de door de nationale Nederlandse overheid gepropageerde kleinschaligheid.
8. Ook valt aan ontwikkelingen elders (Terneuzen, Roosendaal, Bergen op Zoom) te zien dat grootschaligheid zeker niet de juiste oplossing is en dat er ook andere denkbare alternatieven zijn zoals sluiting of in ieder geval een uitsterfbeleid.

9. De Belgische gemeenten zijn nog steeds van mening dat in onvoldoende mate rekening is gehouden met hun belangen c.q. met de belangen van hun bewoners. Bovendien is, in het verlengde hiervan, niet of in onvoldoende mate onderzocht wat de effecten op de Belgische gemeenten en haar bewoners zullen zijn. Daarnaast wordt onvoldoende rekening gehouden met vergelijkbare situaties elders dan wel met het nationaal ingezette beleid.

0-4.b. Reactie gemeente

Ad1 Effecten verkeer in België

Het spreidingsbeleid van de coffeeshops leidt naar het oordeel van de gemeente Maastricht niet tot meer verkeer op het Belgische wegennet. Wat er verandert is dat de infrastructuur in de binnenstad wordt ontlast omdat de bezoekers aan de randen van de stad worden opgevangen. Door de gewijzigde locaties van de coffeeshops (centrum tov rand) kan een kleine verschuiving in routekeuze gedrag over het wegennet plaatsvinden, maar in zijn totaliteit is er geen sprake van toe- of afname van de intensiteiten als gevolg van de spreiding van de coffeeshops. De kleine verschuivingen komen naar voren in de uitgevoerde modelberekeningen. Hoewel het wegennet van de Belgische gemeenten grofmazig in het verkeersmodel is geïmplementeerd, het betreft hier voornamelijk rijkswegen, is de verwachting dat de Coffeecorner bezoekers ook voornamelijk van deze wegen gebruik blijven maken. Immers bij het maken van keuzes is nadrukkelijk gekozen voor locaties die goed ontsloten zijn direct vanaf het hoofdwegennet. Overigens wordt ook in de huidige situatie door de buitenlanders met name gebruik gemaakt van de hoofdinvalsroutes van de stad.

Ad 2 Alternatieven

Zie de reactie op punt 5, gemeente Eijsden

Ad 3 MMA is weggeschreven zonder nadere onderbouwing

In een besluit-MER is het wettelijk verplicht om een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) op te nemen. De planontwikkeling is vanaf het begin integraal opgepakt en in de ontwerpschetsen zijn de meeste milieuaspecten dan ook al in hoge mate geoptimaliseerd.

Ook de Commissie voor de m.e.r. ziet voor het onderhavige voornemen niet direct aanknopingspunten voor een MMA in de vorm van een locatiealternatief. Daarom is in het concept MER voor elke Coffeecorner beschreven welke maatregelen mogelijk zijn om negatieve effecten te voorkomen of te beperken. Een groot deel van deze maatregelen zijn een onderdeel (geworden) van de plannen voor de Coffeecorners, waardoor er geen sprake meer van een MMA dat wezenlijk afwijkt van de plannen (het voorkeursalternatief). Het MMA is dus niet weggeschreven.

Voorzover met MMA wordt bedoeld een andere variant dan het ingezette spreidingsplan, wordt opgemerkt dat de door de gemeenteraad gemaakte beleidskeuze om te spreiden in deze MER-procedure niet ter discussie staat, maar de uitvoering van deze spreidingskeuze richting concrete locaties.

Voor de duidelijkheid wordt opgemerkt dat in deze Nota van Reacties meermalen is aangegeven waarom de gemeenteraad van Maastricht kiest voor spreiden (in combinatie met handhaven) en niet voor sluiten en/of het eenzijdig "knuppelen".

Ad4 Te beperkt beoordelingskader, effecten v.w.b. sociale veiligheid en verkeer voor inwoners in België onvoldoende beschreven

In het concept MER is op basis van de startnotitie en de richtlijnen een beoordelingskader gehanteerd waarbij effecten op veiligheid en sociale samenhang en effecten op het gebied van verkeer expliciet onderdeel van zijn. Naast de te verwachte effecten voor die aspecten is in het MER ook ingegaan op maatregelen die genomen kunnen worden om negatieve effecten te voorkomen of te beperken.

Wij erkennen dat door de gehanteerde methodiek, te weten de vergelijking van alternatieven op stadsniveau, een samenvattende beschrijving van de effecten van sec een Coffeecorner ontbreekt en dat daarmee de indruk bestaat dat deze effecten niet in beeld zijn gebracht of worden gebagatelliseerd. Wij zullen daarom in het definitieve MER zo'n samenvattende beschrijving opnemen.

Ad 5 Inschatting bezoekersaantallen OWP-onderzoek

De stelling dat het OWP-onderzoek naar de bezoekersaantallen coffeeshops te beperkt is, wordt niet onderschreven. In de eerste plaats zijn Intraval en OWP gedegen en betrouwbare onderzoeksbureaus die in een groot aantal coffeeshopgemeenten in Nederland vergelijkbaar onderzoek gedaan hebben.

Er is voor ons geen reden om aan te nemen dat het onderzoek naar de bezoekersaantallen coffeeshops (Nulmeting overlast en bezoek Coffeeshops Maastricht, Intraval/OWP oktober 2008) niet op een gedegen en verantwoorde wijze is uitgevoerd. Verwezen wordt naar pagina 14 van dit onderzoek waarin de onderzoeksmethodiek op basis waarvan de bezoekersaantallen zijn vastgesteld zijn beschreven.

Naast het feit dat de onderzoeksresultaten (2,1 miljoen coffeeshopbezoekers per jaar/3,9 miljoen coffeeshopbezoeken per jaar) de massaliteit van het coffeeshopbezoek in Maastricht in beeld brengen, is op basis hiervan in combinatie met enquêtes onder de coffeeshopbezoekers te herleiden hoeveel bezoekers naar verwachting de toekomstige Coffeecornerlocaties zullen bezoeken.

Mede op basis van de uitkomsten van dit onderzoek is door het gemeentebestuur van Maastricht besloten (hoewel dit vanuit de MER-criteria niet verplicht is) op vrijwillige basis een MER op te stellen waarin de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen, zowel op de omgeving van de Coffeecorners als op de binnenstad zelf, onderzocht worden. Voor wat betreft de bezoekersaantallen is hierbij uitgegaan van zowel "autonome groeiscenario's" als "worstcase"-scenario's, uit welke scenario's blijkt dat de effecten van het Coffeecornerbezoek op de omgeving - ook in verkeerskundig opzicht - zeer beperkt zullen zijn.

Hierbij is natuurlijk van belang dat de onderzochte aantallen coffeeshoptoeristen thans reeds gebruik maken van de toevoerwegen vanaf de omliggende gemeenten/België naar de Maastrichtse binnenstad. Ook zonder aanwezigheid van de Coffeecorners nabij deze toevoerwegen wordt Maastricht en de aanpalende Nederlandse en Belgische grensgemeenten thans reeds geconfronteerd met de massaliteit van het coffeeshoptoerisme en de ervaren (verkeers-) overlast hiervan.

Ad 6 Toezeggingen Brusselseweg

In het kader van door Maastricht geïnitieerde overleggen om tot een gezamenlijke aanpak van de drugsgelateerde overlast in de (Eu-)regio te komen/breder draagvlak te generen voor het Maastrichtse spreidingsbeleid zijn informeel door personen over en weer handreikingen en toezeggingen onder voorwaarden gedaan, die – indien wederzijds geaccepteerd – een basis vormen om in formele besluitvorming te worden uitgewerkt.

Tot op heden zijn geen van deze informele uitingen door de gezamenlijke partijen geaccepteerd en in formele besluitvorming uitgewerkt. Ook niet ten aanzien van de Brusselseweg.

Nadien heeft de gemeenteraad van Maastricht in november 2008 andermaal de uitgangspunten van het Maastrichtse spreidingsbeleid bevestigd waarbij nadrukkelijk is vastgehouden aan het spreiden van een deel van de in de binnenstad aanwezige coffeeshops naar drie te realiseren Coffeecorners.

Ad 7 Strijd met nationaal beleid

Zie hiervoor ook onder punt 6 bij gemeente Eijsden.

De mogelijke overlast voor de omgeving (zie punt 7) is wel degelijk veel breder geïnventariseerd tijdens de schouw dan alleen voor de paar genoemde woningen. De mogelijke problemen met sluip- en vluchtverkeer zijn bijvoorbeeld meegenomen.

Ad 8 Ontwikkelingen elders/alternatieven

Verwezen wordt naar het hiervoor gestelde (weerlegging zienswijzen gemeente Eijsden) waarin enerzijds gemotiveerd is aangegeven dat feitelijk geen sprake is van grootschalige Coffeecorners. Het aantal m² verkoopoppervlak wordt niet uitgebreid/er is geen sprake van samenvoeging van coffeeshops). Anderzijds blijkt hieruit dat Maastricht sluiting, “knuppelen” en andere maatregelen heeft afgewogen en niet opportuun bevonden heeft. Door sluiting wordt de maatschappelijk niet meer uit te bannen cannabisbehoefte naar de illegaliteit verdreven met alle negatieve gevolgen van dien.

0-4.c. Aanpassingen in de rapportage

Opnemen samenvattende beschrijving effecten per Coffeecorner in het MER

0-5. VROM-inspectie, Postbus 850, 5600 AW Eindhoven, brief d.d. 25 januari 2010 met kenmerk 2010004604-JOH-Z, ingekomen 26 januari 2010

0-5.a. Inhoud reactie

Het plan “Kobbeweg” geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerking: gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB. De beide overige plannen geven geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Nationaal Ruimtelijk belang (10): bescherming en zorg voor het hoofdwatersysteem. VROM-inspectie geeft aan dat locatie op de verbeelding niet is aangemerkt als rivierbed.

Op grond van de op 17 december 2009 in werking getreden gewijzigde plankaarten behorende bij de beleidsregels grote rivieren is deze locatie aangewezen als “artikel 2a Wbr-gebied”. Deze gebieden maken, ofschoon er geen vergunningplicht bestaat, onderdeel uit van het rivierbed. Dit betekent dat het gebied bij hoogwater onder water kan staan. Bouwen in deze gebieden geschiedt op eigen risico. Het rijk is dan ook niet aansprakelijk voor eventueel optredende schade.

0-5.b. Reactie van gemeente

In het Bestemmingsplan Köbbesweg en in de MER zal worden opgemerkt dat bouwen in deze gebieden gebeurt op eigen risico.

0-5c. Aanpassingen in rapportages

In de waterparagraaf in de toelichting onder paragraaf 4.7.4 ‘Wateroverlast’ van bestemmingsplan Köbbesweg zal de volgende frase worden aangepast: *“Deze locatie ligt niet binnen het winterbed van de Maas. De Maas speelt als oppervlaktewater in de nabijheid van het plangebied een belangrijke rol.”*; door: *“Deze locatie ligt binnen het winterbed van de Maas. Op grond van de op 17 december 2009 in werking getreden gewijzigde plankaarten behorende bij de beleidsregels grote rivieren is de locatie Köbbesweg aangewezen als ‘Artikel 2a Wbr-gebied’. Dit betekent dat het gebied bij hoogwater onder water kan staan. Bouwen in deze gebieden geschiedt op eigen risico. Het Rijk is dan ook niet aansprakelijk voor eventueel optredende vervolgschade. Er geldt hier geen vergunningsplicht.”*

A-1. Boels Zanders Advocaten, Postbus 1750, 6201 BT Maastricht, brief met kenmerk HL/DR/1070527/02 d.d. 19 januari 2010, ingekomen 20 januari 2010.

A.1.a. Inhoud reactie

1. De betreffende locatie is eerder, in 2007 als tijdelijke locatie, in beeld geweest. Dat heeft geleid tot forse bezwaren uit de buurt en van de omringende Belgische buurgemeenten Lanaken, Riemst en Voeren.
2. Als we locatiecriteriën zoals opgenomen in hoofdstuk 3 (planbeschrijving) van de Toelichting bezien, is het volgende te constateren.
Onzeker is blijkbaar nog of de locatie beschikbaar is. Daarvoor is de verwerving van de gronden noodzakelijk.
3. Wat tevens opvalt, zie pagina hoofdstuk 4.10 van de Toelichting, is dat in 2008 de geurhinder van de rundveehouderij aan de Brusselseweg 671 nog een onoverkomelijk probleem voor deze locatie vormde.
4. Op dit moment is er nog volstrekte onzekerheid over de toepasselijkheid van het Activiteitenbesluit op de betreffende rundveehouderij en de beperking van de hindercirkel.
5. Onduidelijk is wat in de Toelichting op pagina 45 wordt bedoeld met de passage “met de huidige en toekomstige eigenaar zijn tot op heden geen koopovereenkomsten dan wel exploitatieovereenkomsten gesloten”. Problematisch in dat kader is daarenboven het feit dat er met betrekking tot de geplande locatie een pachtrelatie bestaat. Op grond van artikel 7:378 BW heeft de zittende pachter een voorkeursrecht hetgeen mogelijk een verkoop van de onroerende zaak aan de gemeente blokkeert.
6. De locatie is ook gezien de directe omgeving volstrekt ongeschikt.

7. Het is op grond van bovenstaande dat met klem wordt verzocht deze locatie niet verder uit te werken in het ontwerp-bestemmingsplan.
8. Als laatste wordt nog het navolgende opgemerkt. In het persbericht van de burgemeester van Maastricht van 12 juni 2008 is uitdrukkelijk aangegeven dat de locatie Brusselseweg 'on hold' zou worden gezet.

A-1.b. Reactie gemeente

Ad1 Eerdere bezwaren

Bij raadsbesluit van 18 november 2008 is besloten de realisering van tijdelijke Coffeecorners los te laten en de verdere uitvoering van het spreidingsbeleid gestalte te geven middels de realisatie van drie permanente Coffeecorners. Vanuit deze context zijn de destijds tegen deze tijdelijke Coffeecorners ingediende bezwaren niet-ontvankelijk verklaard.

Voor wat betreft de opmerking dat in 2008 door burgemeester Leers aan burgemeester Willen toezeggingen zijn gedaan, wordt verwezen naar het gestelde bij Ad 7 (zienswijzen Thuis&Partners namens Belgische gemeenten)

Ad2 en Ad 5 Beschikbaarheid locatie

De beschreven locatie is eigendom van de gemeente Maastricht en daarom beschikbaar. Er is geen sprake van een pachtrelatie, wel van een ingebruikgeving, die evenwel per direct kan worden beëindigd.

Ad 3 en Ad 4 Geurhinder veehouderij

Dit aspect is ook beschreven. Uitgaande van de voorgenomen aanpassing van de landelijke wetgeving (Activiteitenbesluit) is er geen sprake van een onoverkomelijk probleem. Tot op het moment dat er voldoende zekerheid is over deze aanpassing van de wetgeving of er geen sprake is van een overlap van de geurcontour met gebouwen waar mensen verblijven, wordt het bestemmingsplan voor de locatie Brusselseweg niet verder in procedure gebracht.

Ad6

In het concept MER en het voorontwerp bestemmingsplan is ingegaan op de effecten op de omgeving.

Ad7

Zie punt 3 en 4 en zie ook de reactie bij punt 7 gemeente Eijsden

Ad 8 Toezeggingen Brusselseweg

Zie het gestelde hieromtrent bij Ad 7 (zienswijzen Thuis&Partners namens Belgische gemeenten)

A-1.c. Aanpassingen in de rapportage

Geen aanpassingen.

A-2. Maatschap Caubergh, Brusselseweg 671, 6218 NA Maastricht, brief met datum 17 januari 2010, ingekomen 22 januari 2010.

A-2.a. Inhoud reactie

1. Het is zeer bezwaarlijk dat wij als bewoners van de directe omgeving niet geïnformeerd worden over ophanden zijnde wijzigingen van bestemmingsplannen. Wij moeten dit per toeval te weten komen en dit is een zeer onjuiste handelswijze.
2. In het geheel uw rapport, komt de veiligheid van de direct omwonenden zeer summier aanbod, terwijl veiligheid van omwonenden (in het centrum) het argument is om de locatie van de Coffeecorner te wijzigen. Indien wij hier niet veilig kunnen wonen en ons niet veilig kunnen voelen, brengt het voortbestaan van ons bedrijf aan de basis in gevaar.
3. De hindercirkel van 100m is nog steeds geldend en gelet op ons mogelijkheden voor de bedrijfsuitbreiding zullen wij ook steeds verzetten tegen enige bebouwing binnen 100 meter.
4. De toename van het verkeer als gevolg van de geschatte 210.000 bezoekers zal de doorstroming op de Brusselseweg volledig verstoren. Vrijwel dagelijks staan er nu reeds files tot in Smeermaas, als daarnaast ook nog vele coffeeshopsbezoekers de rijbaan moeten kruisen, zal dit funest zijn. Hier zal de beperkte voorsorteerstrook niet helpen. Alleen een volledige reconstructie van de verkeerssituatie kan mogelijk helpen, maar deze is niet voorzien voor 2022. De alternatieve coffeeshoplocatie aan de Bosscherweg wijst u af in verband met de verkeerssituatie, deze is echter niet verschillend van de Brusselseweg.
5. Het is zeer ongeloofwaardig dat de gemeente Maastricht, het aan de ene kant van de Brusselseweg gelegen landbouwgebied Zouwdal en aan de andere zijde gelegen Natuurgebied Belvédère promoot als wandel- en fietsgebied, gaat belasten met een bestemming Horeca en jaarlijks ruim 210.000 bezoekers en dito verkeer.
6. De beschermmaatregelen voor de das, met een leefgebied aan beide zijden van de Brusselseweg zijn onrealistisch, zeker met toenemend verkeer, extra wegen en volledige afscherming van het coffeeshopterrein.
7. In het rapport wordt de hinder van coffeeshops in het centrum afgezet tegen twee solitaire woningen, dit is feitelijk onjuist. De hinder zal, naast ons, bewoners Brusselseweg, ook de bewoners van de Kantoorweg en Smeermaas treffen. Tevens de kinderen die over de Brusselseweg naar de school in Smeermaas fietsen. Hier wordt geen of onvoldoende aan in uw rapport aan besteed.
8. In het rapport wordt geen woord over de vergoeding van huidige en toekomstige schade gerept, dit is onacceptabel voor ons.

A-2.b. Reactie gemeente

Ad 1 Onvoldoende communicatie bewoners directe omgeving

Voorafgaand aan de formele inspraak op de bestemmingsplannen (die nog moet volgen) is er diverse malen communicatie geweest met de bewoners in de directe omgeving, o.a. in de vorm van bijeenkomsten van de klankbordgroep. De inloopmiddag voor belangstellende burgers rondom de Startnotitie MER is daarenboven op de gebruikelijke wijze en kanalen gecommuniceerd.

Ad 2 Veiligheid

Het risico van sluipverkeer in de wijdere omgeving van de Brusselse weg is tijdens de schouw uitgebreid aan de orde gekomen. De vrees werd geuit dat drugsrunners de binnenwegen op zouden schieten, en dat er zo wilde achtervolgingen met de politie zouden ontstaan. Geheel ongegrond is die vrees waarschijnlijk niet; het buitengebied is hier, mede door de spoordijk, tamelijk onoverzichtelijk. Het verdient aanbeveling dit probleem op pag 47 van de rapportage te onderkennen. Dan landen de beheersmaatregelen ook beter.

Ad 3

Zie onder punt3/4 reactie Boels/Zanders advocaten

Ad 4

Vanwege leefbaarheid en luchtkwaliteit is ervoor gekozen om het verkeer aan de randen van Maastricht tegen te houden. Bovendien is er bij de verkeersberekeningen vanuit gegaan dat de spitsmomenten van bezoekers van de Coffeecorners en van de gewone weggebruiker gelijk zijn. Dit om een worstcase-scenario te creëren. In werkelijkheid ligt de bezoekerspiek van de Coffeecorners pas na de avondspits en zullen de intensiteiten op het wegvak dus lager zijn dan waar in berekeningen vanuit is gegaan. Bij het aansluiten van de Coffeecorners zal rekening worden gehouden met afslaande bewegingen. Dat houdt dat er een linksafstrook wordt aangelegd, zodat het doorgaande verkeer niet extra gehinderd wordt.

De drukte op de Brusselseweg zal afnemen door de toekomstige ontwikkeling van de Bosscherlaan. Aangezien de aanleg van de Bosscherlaan gekoppeld is aan de ontwikkelingen binnen Belvédère zullen de intensiteiten op de Brusselseweg maar beperkt toenemen bij het niet realiseren van de Bosscherlaan. De wachtrij die momenteel in de spitsperioden op de Brusselseweg ontstaat wordt veroorzaakt door het doseersysteem van de gemeente Maastricht. Het capaciteitsprobleem wordt dus niet veroorzaakt door de Brusselseweg, maar ligt verderop in het netwerk. Het verschil tussen de Bosscherweg en de Brusselseweg is duidelijk aanwezig. De Bosscherweg heeft een bijna volledige rechtstand, waardoor het overzicht een stuk beter is en handhaving makkelijker plaats kan vinden.

Ad5

Binnen het grondgebied van de gemeente Maastricht zijn een groot aantal functies aanwezig met elk zijn eigen waarden en kenmerken. Het gemeentelijk beleid is er o.a. op gericht om deze functies in samenhang te zien en waar nieuwe functies worden beoogd, zoals met deze Coffeecorner, worden zodanige maatregelen getroffen dat het behoud van de verschillende functies gewaarborgd blijft.

Ad6

Bij de inrichting van de coffeeshop zelf worden maatregelen genomen om de das nadrukkelijk te beschermen. Wat betreft de verkeersdruk op de Brusselseweg is ook bij verkeer aangegeven dat de toename als gevolg van de aanleg van de coffeeshop zelf verwaarloosbaar is.

Ad7

In het MER rapport zal duidelijker worden aangegeven welke woningen in de directe omgeving van de beoogde coffeeshop aanwezig zijn. Dit geldt ook voor het opnemen van een passage voor kinderen die over de Brusselseweg naar de school in Smeermaas fietsen.

Ad 8

Wat betreft de vergoeding van eventuele schade; dit maakt geen onderdeel uit van een MER rapport, zodat dit in dit kader terecht buiten beschouwing is gelaten.

A-2.c. Aanpassingen in de rapportage

Ad 2

Pag 31. onder 'aanvullende voorzieningen omgeving' aanvullende op laatste alinea "De onverharde wegen in de omgeving van de Brusselse weg zullen zoveel mogelijk ongeschikt gemaakt worden voor sluip- en vluchtverkeer van met name drugsrunners. Bijvoorbeeld door slagbomen te plaatsen. Ook zal er vaker in het buitengebied gepatrouilleerd worden.

Pag 47, paragraaf 4.2.1 Veiligheid en sociale samenhang, boven kopje 'veiligheidsgevoel': aanvullen bij alinea 'De locatie zelf kent qua situering en kenmerken weinig vluchtmogelijkheden. De plek wordt afgescheiden door een hekwerk en is daarnaast slecht bereikbaar vanwege hoogteverschillen. In de nabije omgeving is wel een aantal onverharde wegen, die nu vooral voor recreatief verkeer (wandelen, fietsen) gebruikt worden. Aandachtspunt is hoe deze wegen ongeschikt gemaakt kunnen worden voor drugsrunners.

Overig:

In het MER rapport zal duidelijker worden aangegeven welke woningen in de directe omgeving van de beoogde coffeeshop aanwezig zijn. Dit geldt ook voor het opnemen van een passage voor kinderen die over de Brusselseweg naar de school in Smeermaas fietsen.

A-3. Buurtraad Oud-Caberg, brief van 20 januari 2010

A-3.a. Inhoud reactie

1. De gekozen methodiek is gericht op het maken van een afweging tussen spreiding en geen spreiding. Daartoe is in de cruciale tabellen alleen op het globale niveau van de situatie in Maastricht in zijn algemeenheid vergeleken, niet per Coffeecorners.
2. Een tweede bezwaar van de gekozen methodiek is, dat er - behoudens een enkele uitzondering - de bestaande situatie met die van 2022 vergeleken wordt.
3. De gekozen methodiek wekt op deze punten de indruk de negatieve effecten op lokaal niveau te bagatelliseren.
4.
 - a. Hoe is de toch ferme reductie van rond de 50% van 3,9 miljoen bezoeken naar 2,1 miljoen bezoekers tot stand gekomen (p.3)?
 - b. Voor de Brusselseweg wordt uitgegaan van 210.000 bezoekers per jaar.
 - c. De laatste twee zinnen van pagina 26 zijn overigens niet erg helder.
 - d. Het lijkt ons inderdaad realistisch dat er ook een groeiscenario wordt doorgerekend.
5.
 - a. Ten aanzien van de verkeersoverlast wordt gebruik gemaakt van de IC-waarde. Die lijkt, zoals u het uitlegt, per weg een vaste waarde te hebben, onafhankelijk van het moment van de dag. Maar de intensiteit verschilt uiteraard sterk door de dag heen.
 - b. Hoe men het ook wendt of keert, de Brusselseweg gaat zwaarder belast worden de komende jaren als het spreidingsbeleid doorgaat.
 - c. Daarnaast is er nog het afslaan-effect, waarvan we de effecten dagelijks bij de Mediamarkt aan de Franciscus Romanusweg kunnen vaststellen.

6. Geluid

- a. Ook hier klemt het feit dat te gemakkelijk met 2022 wordt vergeleken.
- b. Is bij de verwachting van de geluidstoename ook rekening gehouden met het geluid van optrekkende en afremmende auto's?
- c. Bovendien vragen we ons af of de vigerende geluidswaarden aan de Brusselseweg niet nu reeds problematisch zijn, zodat aanpak noodzakelijk is.

7. Veiligheid

- a. Wij zijn overtuigd dat de veiligheid op het terrein van de Coffeecorner min of meer gegarandeerd is.
- b. Voor dit punt worden twee oplossingen gesuggereerd: strikte handhaving en het afsluiten van vluchtwegen rondom de coffeeshop.
- c. Daarbij komt nog een ander punt. Plaatsing van de coffeeshop aan de Brusselseweg veronderstelt volledige coöperatie van de Belgische overheid.
- d. Tenslotte is ons vanuit België ter ore gekomen dat zich daar inmiddels een behoorlijk contingent aan drugsrunners gevestigd heeft, alvast in afwachting van de komst van de Coffeecorners.
- e. Wij vinden het rapport op het punt van veiligheid beslist te onkritisch ten aanzien van de gesuggereerde oplossingen.

8. De omwonenden

Het is van belang nadrukkelijk op te merken dat er mensen wonen in de onmiddellijke nabijheid van de Coffeecorners. U noemt alleen de twee boerderijen die er pal tegenover liggen, alsmede het industrieterrein op 800 m. afstand. Maar het is echt nodig ook de veel nabijere buurtschap Kantoorweg te benoemen, die schuin tegenover de Coffeecorner ligt aan de overzijde van het spoor.

A.3 Reactie gemeente

Ad 1

Het doel van het MEr is inderdaad om deze afweging te kunnen maken. Waar noodzakelijk is daarnaast op locatie niveau beschreven wat de eventuele gevolgen kunnen zijn.

Zie hiervoor bijvoorbeeld de betreffende paragrafen in het rapport over: verkeer, sociale veiligheid en natuur.

Ad 2

Conform de startnotitie is naar de huidige en toekomstige situatie gekeken, waarbij 2022 als toekomstig zichtjaar is aangehouden. Dit aangezien in het kader van bestemmingsplanmethodiek met een planhorizon van 10 jaar wordt gewerkt.

Ad 3

Zie antwoord onder 1. Eventuele effecten en maatregelen zijn opgenomen in betreffende paragrafen.

Ad 4

Vr. 4a: Deze vraag berust mogelijk op een misverstand, er is namelijk geen sprake van een reductie. Er wordt onderscheid gemaakt in “bezoekers” en “bezoeken”. Uit onderzoek in de vorm van enquêtes, waarnemingen en interviews is bepaald dat 3,9 miljoen “bezoeken” aan de huidige coffeeshops worden afgelegd. Omdat veel bezoekers meerdere coffeeshops per bezoek “aandoen” ligt het ingeschatte aantal “bezoekers” lager en wordt dat ingeschat op 2,1 miljoen.

Vr. 4b: Inderdaad.

Vr. 4c: Ter verduidelijking, geconstateerd is dat de Brusselseweg, Francois de Veijestraat en Köbbesweg respectievelijk 54, 74 en 88 extra voertuigbewegingen genereren. Deze bewegingen verdwijnen in het referentiemodel uit het centrum. Feitelijk worden deze voertuigbewegingen van de bestaande coffeeshops onttrokken aan de zones van het verkeersmodel in het centrum en toegevoegd aan de zones in de rand nabij de Coffeecorners.

Vr. 4d: er is gekeken naar een groeiscenario. Het betreft dan de + variant die uitgaat van een groei van 2,1 miljoen naar 3 miljoen bezoekers per jaar.

Ad 5

Vr. 5a: de IC waarde is de verhouding tussen intensiteit en capaciteit en geeft dan ook de mate aan waarin een weg belast is. Bij het bepalen van de IC waarde wordt altijd de spitsperiode als uitgangspunt genomen waardoor een maximale belasting wordt weergegeven. Buiten de spits is dit getal lager en dan ook niet bepalend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Vr 5b: De belasting van de Brusselseweg zal als gevolg van de realisering van de Bosscherlaan in de toekomst afnemen. Deze afname bedraagt volgens de modelberekeningen tijdens de spitsperiode zonder spreiding 350 verkeersbewegingen en bij spreiding 310 verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie.

Vr. 5c: Bij het aansluiten van de Coffeecorners zal rekening worden gehouden met afslaan bewegingen. De intensiteiten richting de Coffeecorners zijn een stuk lager en tevens meer gespreid over de dag dan de bezoekersaantallen van de Mediamarkt. Vergelijkbare problemen zijn hier dan ook niet te verwachten.

Ad 6

Zie ook antwoord onder 1. Bij de methodiek is aan de hand van kengetallen, zoals die landelijk gehanteerd worden, berekent wat de eventuele geluidseffecten zijn. Wat betreft geluid blijkt dat aan de eisen wordt voldaan en derhalve geen verplichting bestaat om aanvullende maatregelen te nemen. In het kader van verdere mitigatie zijn in het rapport mogelijke maatregelen opgenomen.

Ad 7

In de vormgeving, ontwerp en inrichting van de Coffeecornerlocaties wordt middels fysieke beheersmaatregelen reeds voorgesorteerd op het voorkomen van eventuele overlast. Het betreft zowel verkeerskundige maatregelen (op- en aanrit, oprijstroken, parkeervoorzieningen), veiligheidsmaatregelen (omheining, 24-uurstoezicht, verlichting etc.) als functionele maatregelen (openstellingstijden locatie, sanitair, eetgelegenheid etc.). In de MER zijn deze maatregelen omschreven waarbij natuurlijk nog steeds afstemming en overleg met de omgeving (klankbordgroepen) gezocht wordt om waar nodig tot een nadere verfijning van deze maatregelen te komen. De gemeentelijke intentie is dan ook – ook nadat de Coffeecorner feitelijk gerealiseerd is – met de omgeving in gesprek te blijven om eventuele overlast- en onveiligheidssituaties van adequate maatregelen te voorzien.

Voor wat betreft de vrees voor overlast van drugsrunners, dealers etc. in de nabijheid van de Coffeecornerlocaties wordt omgemerkt dat vanuit politie-oogpunt de drie Coffeecornerlocaties, mede in relatie tot hun directe omgeving, als “beheersbaar” zijn beoordeeld.

Beheersbaar, welke term natuurlijk verder moet worden uitgewerkt in combinatie met – waar nodig en gewenst – een adequaat toezicht en een stringente handhaving. Uitgangspunt hierbij is dat voor de vormgeving van afspraken hieromtrent een gezamenlijke verantwoordelijkheid rust op alle betrokkenen: gemeente, politie, justitie, coffeeshophouders en de bewoners (vertegenwoordiging) en bedrijven in de directe omgeving van de coffeeshops.

De inzet van de gemeente is er hierbij niet alleen op gericht een veilige en beheersbare Coffeecorner te realiseren, maar ook om de leefbaarheid en veiligheid in de directe omgeving van de Coffeecornerlocaties niet dan wel zo weinig mogelijk te laten verslechteren. Hierbij is het van belang om een goed onderscheid te kunnen maken tussen de leefbaarheids- en veiligheidssituatie zoals die thans in de omgeving van de Coffeecornerlocaties aanwezig is en de verwachte invloed hierop door de ingebruikname van deze Coffeecornerlocaties.

Als basis hiervoor zal op initiatief van de gemeente - bij de verdere uitwerking, de huidige overlast- en onveiligheidsgevoelens in de omgeving van zowel de huidige Coffeecornerlocaties in de binnenstad als de omgeving van de Coffeecornerlocaties van een geactualiseerd beeld worden voorzien. (Vertegenwoordigers van) bewoners en bedrijven zullen nadrukkelijk hierbij betrokken worden.

Op deze wijze wordt in beeld gebracht welke subjectieve overlast- en onveiligheidsgevoelens momenteel (voor effectivering van de spreidingsvoornemens) in de omgeving van de huidige coffeeshops/voorgenomen Coffeecornerlocaties leven. Politie en justitie worden verzocht de resultaten hiervan te objectiveren.

Op basis van de resultaten hiervan kunnen indien nodig – nog vóór de spreiding – vanuit openbare orde en veiligheid bijgestelde beheers- en handavingsmaatregelen worden genomen en kan anderzijds bij de verdere uitwerking van de Coffeecornerlocatie en afspraken met de omgeving hiervan op mogelijke verwachtingen voorgesorteerd worden. Een en ander om de huidige vrees van de omgeving te objectiveren en vanuit heldere afspraken weg te nemen.

Op deze wijze kan gericht ingegaan worden (op onderdelen wellicht zelfs vóór effectuering van de spreiding) op zowel de thans gevoelde overlast als de verwachte overlast van de Coffeecornerlocaties op hun omgeving.

Zo is vanuit de buurt Sint Maartenspoort de vrees geuit voor het ontstaan van looproutes vanaf het station naar de Coffeecorner Francois de Veyestraat en van mogelijk zwerfgedrag van dealers/drugsrunners in de omgeving (buurt en omgeving Griendpark).

Het gerucht dat in België drugsrunners zich vestigen is – los van het feit dat het een gerucht betreft – niet bekend. Mocht dit wel zo zijn dan is de vraag of dit enige relatie heeft met het spreidingsbeleid van Maastricht of dat drugsrunners worden aangetrokken door de illegale handel die kennelijk dus ook los van de Maastrichtse spreidingsplannen – reeds in België aanwezig is.

Ad 8

In het MER rapport zal duidelijker worden aangegeven welke woningen in de directe omgeving van de beoogde coffeeshop aanwezig zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat in de MER bij de locatiekeuze “woonwijk” als locatiecriterium is gehanteerd. Dit is iets anders dan een paar woningen die op enige afstand van de locatie gelegen zijn.

A.3.c. Aanpassingen in de rapportage

In het MER rapport zal worden aangegeven dat het cluster van verspreide woonbebouwing aan de Kantoorweg in de buurt van de beoogde Coffeecornerlocatie Brusselseweg is gelegen. Dit cluster is echter niet aangemerkt als woonwijk, zoals bedoeld bij de gehanteerde criteria voor de locatiekeuze.

A-4. Rob Raeven (Nora) namens Sim (Köbbesweglocatie), brief ingekomen 22 januari 2010

A.4.a. Inhoud reactie

Voor omwonenden en omliggende bedrijven belangrijk en te weinig mee rekening gehouden.

SIM zijn tegen de verplaatsing naar de Köbbesweg. Indien deze Coffeecorner toch gerealiseerd wordt, dan pleiten ze voor een verkeersregeling (desnoods via stoplichten i.v.m. verkeersdruk, toename 2000 auto's) en voor openbare camera's overal in een straal van ruim 1 km (drugsrunners) en opvolging van beelden.

A.4.b. Reactie gemeente

Ter ontlasting van de ervaren softdruggerelateerde overlast in de Maastrichtse binnenstad zet Maastricht de Operatie Coffeecorner in, waarbij de overlast door het spreiden van een deel van de coffeeshops uit het centrum naar perifere locaties wordt ontvlecht (overlast van massaliteit bezoekersstromen en de hierdoor aangetrokken drugsrunners/dealers). Een en ander in combinatie met handhavingsarrangementen voor zowel de binnenstad als de nieuwe Coffeecornerlocaties waarbij uitgangspunt is dat overlast niet wordt verplaatst, maar zowel in de binnenstad als de nieuwe Coffeecornerlocaties wordt verminderd/zoveel mogelijk voorkomen.

In dit kader is aan de gemeente Eijsden aangeboden een gezamenlijke nulmeting te doen en vervolgens een zelfde meting te verrichten vóór verplaatsing van coffeeshops naar de nieuwe Coffeecornerlocaties. Door op geregelde tijdstippen deze metingen te herhalen is een goede monitoring verzekerd en kan bij ongewenste effecten bijgestuurd/ingegrepen worden. Vertegenwoordigers van bewoners en bedrijven zullen nadrukkelijk hierbij betrokken worden.

Zie ook onze reactie bij Eijsden ad 3, 4 en 5 en buurtraad Oud-Caberg bij ad 7.

A.4.c. Aanpassingen in de rapportage

Geen aanpassingen.