

Bestemmingsplan A2 Traverse

Bijlage 7. Nota van antwoord

**Bijlage 1 bij het Raadsvoorstel en – besluit
nr. 88-2010 tot vaststelling van het
bestemmingsplan A2 Traverse**

NOTA VAN ANTWOORD

1 Inleiding en leeswijzer

De Groene Loper is vertaald in een (Ontwerp-)Tracébesluit en in (Ontwerp-)Bestemmingsplannen (OBP). Vanaf 6 september tot en met 18 oktober 2010 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzenprocedure hun mening geven op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse en het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De stap was nodig voor de bovengrondse inrichting van de ondertunneling tussen Geusselt en Europaplein, de nieuwe ontsluitingsweg en het nieuwe vastgoed voor het bedrijventerrein Beatrixhaven en natuurcompensatie in de Landgoederenzone.

Voor u ligt de Nota van Antwoord op beide Ontwerp-Bestemmingsplannen. In deze nota geeft het college een voorstel voor de beantwoording van de binnengekomen zienswijzen op de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard.

1.1 Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen

Het project A2 Passage Maastricht wordt gerealiseerd op grond van: het Tracébesluit A2 Passage Maastricht (TB), dat is vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Milieu (in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie), en; de door de gemeenteraad van Maastricht vastgestelde bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Mariënwaard.

Het TB ziet, kort samengevat, op de wijziging van de autosnelweg A2 tussen km 251, 9 (knooppunt Kruisdonk) en km 258, 3 (aansluiting Randwijck) en bevat alle daarmee direct samenhangende maatregelen.

In de bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Marienwaard zijn enerzijds de maatregelen opgenomen die vanwege de beperkte reikwijdte van de Tracéwet geen onderdeel kunnen zijn van het TB. Het betreft onder andere het vastgoed, de landgoederenzone en de ontsluitingsweg Beatrixhaven.

Daarnaast is met de vaststelling van de bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Marienwaard, voor het daarin opgenomen plangebied, voldaan aan de verplichting van de raad van de gemeente Maastricht op grond van artikel 15, lid 8 Tracéwet om een bestemmingsplan overeenkomstig het TB vast te stellen¹. Deze bestemmingsplannen bieden vervolgens voor het daarin opgenomen plangebied het juridisch-planologisch kader voor de aanpassing van autosnelweg A2/N2 en daarmee samenhangende maatregelen.

Op grond van artikel 15, lid 8, Tracéwet kunnen slechts zienswijzen tegen onderdelen van het ontwerp-bestemmingsplan worden ingediend welke niet reeds zijn vastgelegd in het TB. Bezwaren die betrekking hebben op onderdelen van het bestemmingsplan welke reeds in het TB zijn vastgelegd, kunnen niet meer in het kader van de bestemmingsplanprocedure aan de orde komen. Deze bezwaren hadden naar voren kunnen en moeten worden gebracht in de procedure aangaande het TB. Zienswijzen

¹ Voor zover het TB betrekking heeft op maatregelen buiten het plangebied van de bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Marienwaard geldt dat in een later stadium gevolg zal worden gegeven aan de verplichting van art. 15, lid 8 Tracéwet om een bestemmingsplan overeenkomstig het TB vast te stellen.

tegen de ontwerp-bestemmingsplannen die betrekking hebben op onderdelen van het TB zullen om deze reden buiten behandeling worden gelaten.”

1.2 Nota van Antwoord

De gemeente Maastricht heeft alle binnengekomen zienswijzen verzameld en gebundeld (de gebundelde zienswijzen, zonder persoonsnamen en adressen van participanten, zijn te downloaden via

<http://www.maastricht.nl/web/Projecten/Projecten/Projecten-tonenop/A2-Maastricht.htm>

Iedere indiener van zienswijzen heeft een uniek nummer gekregen op basis waarvan men de eigen zienswijze terug kan vinden. Het nummer komt, indien men ook tegen het Ontwerp tracébesluit een zienswijze heeft ingebracht, overeen met het nummer dat men in het kader van de Nota van Antwoord op het Ontwerp Tracebesluit gekregen heeft. Het nummer is per begeleidende brief bekend gemaakt.

De zienswijzen zijn geanalyseerd en samengevat. Indien (een deel van) de zienswijze betrekking heeft op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse, dan staat (dit deel van) de zienswijze inclusief de beantwoording daarvan in de Nota van Antwoord bij Bestemmingsplan A2 Traverse. Hetzelfde geldt voor het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard.

In deze Nota van Antwoord komt u het begrip ‘reclamant’ tegen. Hiermee worden de indieners van zienswijzen bedoeld. Het woord ‘reclamant’ kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen. In de Nota van Antwoord bij het Tracébesluit wordt niet gesproken van ‘reclamant’, maar van ‘participant’.

2 Publieksparticipatie bij A2 Maastricht

In 2003 zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW), de gemeenten Maastricht en Meerssen en de Provincie Limburg begonnen met de voorbereidingen voor één totaalplan voor stad en snelweg, voor voetgangers, fietsers en automobilisten, voor inwoners en bezoekers, voor infrastructuur en stadsontwikkeling. Dat totaalplan is de Groene Loper van consortium Avenue2 geworden, bekend uit de stadsbrede consultatieronde eind 2008/begin 2009. Dit integraal gebiedsontwerp:

- verbetert de bereikbaarheid van Maastricht en de doorstroming op de A2;
- verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid in omliggende buurten;
- biedt nieuwe kansen voor A2-buurten, door stedelijke vernieuwing en opheffing van barrières.

Het besluitvormingsproces van A2 Maastricht is een gecombineerde aanpak van wettelijke procedures met de juridisch verplichte zienswijzenprocedure en extra consultatierondes met niet juridisch verplichte zienswijzenprocedures. Tussen 2004 en 2009 konden geïnteresseerden vijf keer reageren op de voorbereidingen en ontwerpplannen voor A2 Maastricht. Op de website van het Projectbureau A2 Maastricht (www.a2maastricht.nl) staat een processchema dat inzicht geeft in de procedures sinds 2004.

In 2008/2009 vond de laatste consultatieronde plaats binnen het project A2 Maastricht. Geïnteresseerden konden drie plannen voor stad en snelweg bekijken en erop reageren. In totaal bezochten ruim 3590 mensen het speciaal daarvoor ingerichte consultatiecentrum. Er zijn 261 reacties ingediend. Enkele reacties zijn namens of mede namens andere personen ingediend. Op de website www.a2maastricht.nl staat een totaaloverzicht van de resultaten uit de consultatieronde.

2.1 Heldere communicatie

Eén van de uitgangspunten van publieksparticipatie is heldere communicatie. Participanten moeten immers goed geïnformeerd zijn over de inhoud van het project, voordat zij hun mening hierover kunnen geven. Rondom de zienswijzenprocedure van de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard is veelvuldig gecommuniceerd. Hiervoor werden onder andere de volgende communicatiemiddelen ingezet: de nieuwsbrief Ma2stricht Actueel, persberichtgeving, advertenties, een publieksvriendelijke samenvatting van de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard en de websites www.ruimtelijkeplannen.nl, www.maastricht.nl en www.a2maastricht.nl. Ook vonden gedurende de hele inzage periode inloopbijeenkomsten plaats in het Informatiecentrum A2 Maastricht. Op een aantal dagen waren er specialisten aanwezig, die vragen konden beantwoorden. Ter plekke kon men een zienswijze indienen.

Voor het project A2 Maastricht is een speciaal informatiecentrum ingericht, met onder andere een maquette en film van het totaalplan de Groene Loper en een animatie van de bouwmethode. Tijdens de inzageperiode stonden in het Informatiecentrum ook informatiepanelen met daarop de belangrijkste inhoud van de Ontwerp-Bestemmingsplannen.

In totaal bezochten ruim 150 personen het Informatiecentrum tijdens de inlooptdagen voor de ontwerp bestemmingsplannen.

Tot slot vindt stelselmatig overleg plaats met het A2-Buurtenplatform en A2-Bedrijvenplatform. Zie www.a2maastricht.nl voor samenstelling en werkwijze.

3 OTB/MER A2 Passage Maastricht

3.1 Waarop reageren?

De Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard bevatten onder meer de volgende onderwerpen:

- Het vastgoed langs de A2 Traverse: woningen, kantoren en kleine bedrijvigheid;
- De Groene Loper en de parklaan;
- Nieuwe ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven;
- Het vastgoed (bedrijven) nabij bedrijventerrein Beatrixhaven;
- Natuurcompensatie

Onder meer op de website www.a2maastricht.nl stond tijdens de zienswijzenprocedure Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard een speciaal Wegwijsoverzicht: een overzicht met onderwerpen waarop men kon reageren. Op deze manier konden participanten makkelijk nagaan of er onderwerpen waren die hun belangen raakten.

3.2 Aard en aantal zienswijzen

Op de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard zijn in totaal 120 zienswijzen ontvangen door de gemeente Maastricht: 42 zienswijzen hiervan zijn doorgestuurd vanuit het Ontwerp-Tracébesluit en milieueffectrapport (OTB/MER), omdat ze ook betrekking hebben op de Ontwerp-Bestemmingsplannen voor de A2 Traverse en Mariënwaard. Enkele zienswijzen zijn namens meerdere personen ingediend. Ook zijn sommige gelijke zienswijzen door verschillende personen ingediend. De indieners zijn grotendeels afkomstig uit Maastricht. Een kleiner deel komt uit Meerssen en een enkeling uit een andere plaats in Nederland. Ongeveer een kwart van de zienswijzen is afkomstig van organisaties (ondernemers-, bewonersverenigingen, scholen, overheidsinstanties, natuur- en milieuorganisaties) en bedrijven uit de omgeving.

3.3 Beantwoording zienswijzen

Het college stelt voor de binnengekomen zienswijzen te beantwoorden. Deze antwoorden staan in de Nota van Antwoord die voor u ligt. De reclamanten krijgen hiermee antwoord op hun vragen of opmerkingen. Slechts indien de zienswijze heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan, wordt dit in de beantwoording uitdrukkelijk vermeld. Voor de overige zienswijzen geldt dat deze niet hebben geleid tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

Iedere reclamant heeft zoals gezegd een nummer gekregen. Dit nummer is per brief toegezonden. In deze Nota van Antwoord treft u ook een schematisch overzicht (Bijlage I) aan, waarin alle reacties per Ontwerp-Bestemmingsplan zijn terug te vinden. Aan de hand van het toegezonden nummer én dit schema, vindt een reclamant eenvoudig terug op welke pagina('s) hij zijn zienswijze(n) met antwoord vindt. De inhoudelijke reacties zijn onderverdeeld in drie categorieën:

- Reacties ingediend tegen het OTB die geen betrekking hebben op het TB, maar op het Ontwerp-Bestemmingsplan;
- Reacties ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse;
- Reacties die geen betrekking hebben op Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse.

Zo vindt u het antwoord op uw ingezonden zienswijze:

Per brief heeft u een reclamantnummer gekregen.

Ga naar Hoofdstuk 5 Bijlage 1: schematisch overzicht reacties.

In de allereerste kolom 'Persoonlijk nummer van reclamant/zienswijze' zoekt u uw reclamantnummer op.

Heeft u uw reclamantnummer gevonden, dan kijkt u in de rij daarachter welke cellen gevuld zijn met een nummer (het zogenaamde reactienummer). Een voorbeeld: u heeft reclamantnummer 15 toegekend gekregen. U vindt dan een gevulde cel onder thema 'Reacties ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse.': hier staat reactienummers 31. Verder vindt u een ingevulde cel onder thema 'Reacties die geen betrekking hebben op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard': hier staat reactienummer 24. Dat betekent dat u de antwoorden op uw ingezonden zienswijzen die betrekking hebben op het Ontwerp-Bestemmingsplan Traverse terugvindt onder nummer 31 van hoofdstuk 4 van de Nota van Antwoord behorende bij het Ontwerp-Bestemmingsplan Traverse en dat u de antwoorden op uw ingezonden zienswijzen die betrekking hebben op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard onder nummer 31 van hoofdstuk 4 van de Nota van Antwoord behorende bij het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard vindt. Onder de vetgedrukte samenvatting van de ingediende zienswijze, vindt u vervolgens het antwoord van het bevoegd gezag. Soms treft u meerdere

reclamantnummers aan bij een bepaalde zienswijze. Dit betekent dat meerdere personen dezelfde zienswijze hebben ingediend.

3.4 Vervolg

Mede op basis van de zienswijzen heeft de gemeenteraad de bestemmingsplannen vastgesteld. De gemeente maakt naar verwachting het vaststellingsbesluit bekend op 24 december 2010 in de gemeentelijke dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, in de Staatscourant en op de websites www.ruimtelijkeplannen.nl, www.maastricht.nl en www.a2maastricht.nl.

Personen, die op de Ontwerp-Bestemmingsplannen hebben gereageerd, ontvangen een persoonlijk bericht van de gemeenteraad over het definitieve besluit. Voor belanghebbenden is het vervolgens mogelijk om in beroep te gaan tegen het besluit. Dit kan te zijner tijd bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De termijn voor het indienen van een beroepsschrift bedraagt 6 weken vanaf de dag na die waarop het vaststellingsbesluit ter inzage is gelegd. Het besluit is digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl en wordt in ieder geval ter visie gelegd bij het gemeenteloket en het Informatiecentrum A2 Maastricht aan de President Rooseveltlaan 101 te Maastricht.

4 Inhoudelijke reacties

4.1 Reacties ingediend tegen het OTB die geen betrekking hebben op het TB, maar op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. Deze reacties zijn doorgestuurd naar het college van B en W van Maastricht.



Zienswijzen: 10, 18, 19, 25, 32, 34, 41, 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 107

1. Zienswijzen: 75

Een reclamant wil graag een veilige (liefst ongelijkvloerse) fietsoversteek noord-zuid aan de oostzijde van de Meerssenerweg met de Viaductweg ter hoogte van de Meerssenerweg.

Reactie: De gevraagde voorziening valt buiten de begrenzing van het bestemmingsplan. Er is geen reden om het plangebied te verruimen om de voorziening mogelijk te maken. De grootste verkeersstromen (verkeer van en naar de A2) kruisen het kruispunt namelijk ongelijkvloers waardoor een goede oversteekbaarheid is gewaarborgd en de noodzaak van een fietstunnel daarom niet aanwezig is. Bovendien brengt een fietstunnel sociale onveiligheid met zich mee en is door de aanwezigheid van een zeer complex en uitgebreid netwerk van kabels en leidingen in de directe omgeving van de kruising zeer kostbaar. Voor fietsers blijft een vrijliggend fietspad met verkeersregelininstallatie aanwezig. Hiermee is een veilige oversteek voor fietsers gegarandeerd.

2. Zienswijzen: 75, 32

Enkele reclamanten willen geen oversteek voor auto's tussen de Adelbert van Scharnlaan en de Heerderdwardsstraat. Zij zien geen noodzaak om deze doorgang te creëren.

Reactie: Het plan voorziet in een volledige aansluiting van de Heerderdwardsstraat en Adelbert van Scharnlaan op de parklaan. Deze aansluiting draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer in Maastricht-Oost. Wanneer dit onverhoopt leidt tot ongewenst sluipverkeer door de wijk, kan de gemeente Maastricht in een later stadium - bijvoorbeeld in het kader van dat Wijkontwikkelingsplan - maatregelen nemen.

3. Zienswijzen: 75

Een reclamant is tegen de mogelijkheid om af te slaan van de parklaan op de kruising Voltastraat-Professor Cobbenhagenstraat. Dit om sluipverkeer door de wijk te voorkomen.

Reactie: Afslaande bewegingen vanuit de parklaan dragen bij aan een verbeterde bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer in Maastricht-Oost. De uitgevoerde onderzoeken geven niet aan dat sluipverkeer zal ontstaan in de wijk. Wanneer dit onverhoopt anders blijkt, kan de gemeente Maastricht in een later stadium gepaste verkeerscirculatiemaatregelen nemen.

4. Zienswijzen: 10

Een reclamant vindt het wenselijk dat op de zuidelijke tunnelmond een landmark wordt geplaatst. Bijvoorbeeld een Cradle to Cradle futuristisch gebouw om de binnenkomst in Maastricht te markeren.

Reactie: In het stedenbouwkundig concept wordt de entree van de stad vanuit het zuiden bepaald door de bebouwing van Randwyck-Noord (aan de westzijde) en de Sibemaweg (aan de oostzijde). Om de overgang tussen snelweg en stad verder te markeren is nieuwe bebouwing langs de Akersteenweg voorzien. Ter plekke 'verdwijnt' de snelweg als het ware onder de stad. Een sterkere accentuering van de stadsentree wordt niet nodig gevonden. Overigens is het door regelgeving niet mogelijk een gebouw anders dan een dienstengebouw nabij of op de tunnel(mond) te plaatsen.

5. Zienswijzen: 19

Volgens een reclamant moet er een autoroute komen tussen de Adelbert van Scharnlaan en de Heerderweg.

Reactie: Het plan voorziet in een volledige aansluiting van de Heerderdwarsstraat en Adelbert van Scharnlaan op de parklaan. Deze aansluiting draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer in Maastricht-Oost.

6. Zienswijzen: 58, 74, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners vragen aandacht voor de verbinding Adelbert van Scharnlaan/Heerderdwarsstraat in verband met mogelijk sluipverkeer. Dit thema zal in het Wijkontwikkelingsplan Wykerpoort aan de orde komen. Uitvoering van werkzaamheden aan deze verbinding, mag volgens de partijen pas starten als hierover overeenstemming is bereikt.

Reactie: Het plan voorziet in een volledige aansluiting van de Heerderdwarsstraat en Adelbert van Scharnlaan op de parklaan. Deze aansluiting draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer in Maastricht-Oost. Wanneer dit onverhoopt leidt tot ongewenst sluipverkeer door de wijk, kan de gemeente Maastricht in een later stadium, bijvoorbeeld in het kader van dat Wijkontwikkelingsplan, maatregelen nemen.

7. Zienswijzen: 58, 74, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners vrezen voor sluipverkeer van Wykerpoort/Nazareth via de parklaan naar Scharn/Heer. Nadere afspraken zijn noodzakelijk over de kwalificatie van het kruispunt parklaan/Voltastraat/Professor Cobbenhagenstraat. Bovendien bevreemdt het de reclamanten dat de plannen voor de parklaan nog zo onduidelijk zijn.

Reactie: Afslaande bewegingen vanuit de parklaan dragen bij aan een verbeterde bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer in Maastricht-Oost. Wanneer dit onverhoopt leidt tot ongewenst sluipverkeer door de wijk, kan de gemeente in een later stadium gepaste verkeerscirculatiemaatregelen nemen.

8. Zienswijzen: 79

Buurtplatform Randwyck vraagt zich af hoe de oost-westverbinding voor langzaam verkeer via de J.F. Kennedysingel en Akersteenweg in de toekomst wordt hersteld.

Reactie: Het Europaplein is als 'entree tot de stad' vormgegeven en de fietsroutes zijn geleid door bebouwd gebied. De bestaande fietspaden langs de J.F. Kennedysingel zijn als ongevalplekken aangewezen in het 'Fietsplan Maastricht' (conflict met op- en afritten).

De gekozen oplossing biedt tegelijk een grotere sociale veiligheid, doordat doorgaande routes via 'bewoond' gebied lopen. In het verdere ontwerpproces zullen deze routes verder geoptimaliseerd worden. Uitgangspunt hier is een goede aansluiting op de doorgaande fietsroutes. De bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen als MECC, bedrijven en scholen, blijft ook voor fietsers via veilige routes gegarandeerd. Het omleggen van bestaande fietspaden en fietsroutes met behoud van de fietsverbindingen die een fietser op dit moment heeft, kan ook aan de orde zijn. Bij het Europaplein is voor een dergelijke oplossing gekozen, door de fietsverbinding via de Groene Loper richting Avenue Ceramique te laten lopen. Fietsers kunnen van deze mogelijkheid gebruik maken. Ter hoogte van de Avenue Ceramique kan vervolgens gebruik worden gemaakt van de J.F. Kennedysingel om de Maas over te steken. In de verdere uitwerking van de plannen wordt deze opmerking meegenomen.

9. Zienswijzen: 34

De Fietsersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, geeft aan dat in de plannen onvoldoende aandacht is voor fietsroutes in het plangebied. Zij dient daartoe de volgende punten in:

- 1. Deze tracés moeten volgens de partij worden afgewogen en opgenomen in het besluit. Bij de Geusselt en Europaplein moeten doorgaande fietsroutes in stand worden gehouden c.q. alternatieven worden opgenomen die rechtstreeks en effectief zijn.**
- 2. Bovendien is het noodzakelijk dat aan de Parklaan fietspaden worden gerealiseerd voor fietsers die in woningen en winkels in de direct omgeving moeten zijn. Deze fietsers zullen geen gebruik maken van de recreatieve Groene Loper, maar behoefte hebben aan een snelle en veilige verbinding. Ook moeten de belangrijke radiale routes voorrang krijgen op de parklaan.**
- 3. Waar fietsers een ontsluitingsweg oversteken (parklaan, Ambyerstraat, Meerssenerweg) zijn verkeersveiligheidsmaatregelen nodig.**
- 4. De bond wenst dat de Groene Loper op korte termijn wordt doorgetrokken naar de Antoine Pinaylaan en de Professor Debyelaan in Randwyck en van daaruit verder naar het zuiden.**

Reactie:

Ad. 1. Bij de keuze voor deze tracés heeft de verkeersveiligheid een rol gespeeld. Immers, de huidige fietspaden langs de J.F. Kennedysingel zijn als ongevalplekken aangewezen in het 'Fietsplan Maastricht' (conflict met op- en afritten). De keuze om doorgaande fietsverbindingen los te koppelen van kruispunten met verkeersregelininstallaties biedt daarnaast een grotere sociale veiligheid, doordat doorgaande routes via 'bewoond' gebied lopen. Om deze redenen is niet gekozen voor bundeling van (doorgaande) fietsroutes met de hoofdooroutes, maar voor goed gedimensioneerde en veilige fietsroutes door een aantrekkelijke omgeving. Het Europaplein is als 'entree tot de stad' vormgegeven en de fietsroutes zijn door bebouwd gebied gelegd. Hierdoor vervallen de bestaande fietspaden langs de J.F. Kennedysingel die als ongevalplekken zijn aangewezen in het 'Fietsplan Maastricht' (conflict met op- en afritten). De gekozen oplossing biedt bovendien een grotere sociale veiligheid, doordat doorgaande routes via 'bewoond' gebied lopen. In het verdere ontwerpproces zullen deze routes verder geoptimaliseerd worden. Uitgangspunt hier is een goede aansluiting op de doorgaande fietsroutes. De bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen als MECC, bedrijven en scholen, blijft ook voor fietsers via veilige routes gegarandeerd.

Bij de Geusselt blijft fietsverkeer via meerdere passages mogelijk. Aan de zuidzijde van de Geusselt loopt de oostwest-verbinding via de parklaan. Aan de noordzijde kan gebruik worden gemaakt van de onderdoorgang aan de Severenstraat. Aan de westzijde van de Geusselt kunnen fietsers via de onderdoorgang bij de Kolonel Millerstraat de Viaductweg

passeren. Hiermee zijn ook voor fietsers voldoende mogelijkheden aanwezig om op een veilige manier de Geusselt te passeren.

Ad. 2. Het 'Fietsplan Maastricht' (september 2009) onderscheidt twee soorten fietspaden: hoofd fietsnet en aanvullend fietsnet. De parklaan maakt deel uit van het 'aanvullende fietsnet'. Het aanvullende fietsnet zijn de verbindende schakels met het hoofd fietsnetwerk. Voor de inpassing van het fietspad in de Groene Loper wordt hierbij rekening gehouden. Het belangrijkste is dat fietsverkeer op een veilige manier wordt afgewikkeld. Hierbij worden de richtlijnen van het CROW en uitgangspunten van Duurzaam Veilig aangehouden. Op dit moment worden de mogelijke kruispuntvormen voor de parklaan onderzocht. Duidelijk is dat er twee soorten kruispunten komen: geregelde kruispunten met verkeerslichten (Scharnerweg) en ongeregelde kruispunten. Voor beide varianten worden kruispuntoplossingen ontwikkeld. Het veilig laten oversteken van alle verkeersdeelnemers is hierbij het uitgangspunt

Ad. 3. Het veilig inrichten van de openbare ruimte is een belangrijk uitgangspunt binnen het ontwerp. Waar nodig zijn verkeersveiligheidsmaatregelen genomen om de veiligheid voor overstekende fietsers te waarborgen. Een voorbeeld hiervan is de gefaseerde oversteek op de Ambyerweg.

Ad. 4. Het doortrekken van deze fietsverbinding valt buiten de grenzen van het bestemmingsplan en buiten de scope van het project A2 Maastricht. De mogelijkheden die reclamant aandraagt, worden beoordeeld in het kader van de verdere ontwikkeling van Randwyck.

10. Zienswijzen: 25, 41

Voor de nieuw te realiseren kantoren is onvoldoende duidelijk of rekening is gehouden met het aantal nieuwe verkeersbewegingen en het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen. Reclamant verwacht dat de te bouwen kantoren voor de leegstand wordt gebouwd.

Reactie: In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met de nieuw te realiseren kantoren. Ook is in het plan rekening gehouden met de parkeerbalans. De afzonderlijke ontwikkelingen moeten overigens in hun eigen parkeerbehoefte voorzien, conform de gemeentelijke bouwverordening. Op deze manier wordt parkeeroverlast in de omliggende buurten voorkomen.

Op 26 januari 2010 heeft de gemeenteraad ingestemd met de ruimtelijke ontwikkelingsvisie 2010-2020, waarin het project A2 Maastricht als één van de acht prioritaire brandpunten is bestempeld. In de ruimtelijke ontwikkelingsvisie is rekening gehouden met de ontwikkelingen die tot 2020 in Maastricht zullen plaatsvinden op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en wonen. Woningkwaliteit en de ontwikkeling van het bevolkingscijfer zijn hierin meegenomen. Het programmatisch belang van de A2 Maastricht is tweevoudig: de realisatie van nieuwe hoofdwegeninfrastructuur (onder andere de tunnel) en gebiedsontwikkeling. De ruimtelijke meerwaarde van de A2 is driedig: de ontsluiting noord-zuid van de stad verbetert drastisch, net als de milieukwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van Maastricht-Oost. Het plan A2 Maastricht met bijbehorend vastgoed is daarmee als project opgenomen in de ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de hele stad Maastricht.

11. Zienswijzen: 18

Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg stelt dat de voorziene vastgoedontwikkeling ongewenst is ter plaatse van hun locatie. Bovendien is deze ontwikkeling niet in samenspraak met de stichting tot stand gekomen. De plannen zijn nadelig voor de uitbreiding en bedrijfsvoering van de onderwijsinstelling.

Reactie: De geplande vastgoedontwikkeling is bedoeld om de parklaan te 'begeleiden' en via bebouwing te komen tot de nodige continuïteit daarin. Het (ontwerp-)bestemmingsplan maakt, nadat de tijdelijke verkeersfunctie is vervallen, (mogelijke) bebouwing op terreinen in eigendom van de stichting mogelijk. De voorziene vastgoedontwikkeling wordt niet nadelig geacht voor de uitbreiding en bedrijfsvoering van de onderwijsinstelling.

12. Zienswijzen: 41

Een reclamant stelt dat gezien het stedenbouwkundig beeld van de stad hij zich niet kan voorstellen in welke verkeersstromen de openbaar vervoeras van de parklaan gaat voorzien. Dit blijkt volgens reclamant ook niet uit het plan.

Reactie: Het is mogelijk dat (delen van) de parklaan in de toekomst gebruikt gaan worden door de bus. Hiervoor worden echter geen aparte voorzieningen (zoals een busbaan) aangelegd. Deze verbinding zal onderdeel zijn van de OV-as oost die het station verbindt met Meerssen via de Geusselt en Amby. Verdere uitwerking zal plaatsvinden in het kader van de wijkontwikkeling noord-oost

4.2 Reacties ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse

Zienswijzen: 11, 15, 18, 22, 27, 29, 34, 37, 46, 52, 53, 58, 80, 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 124, 125, 128, 129, 130, 131, 132, 135, 141, 144, 145, 146, 149, 156, 157, 158, 159, 160, 161

13. Zienswijzen: 37

Een reclamant stelt dat de geplande hoogbouw langs de Groene Loper vele jaren in beslag zal nemen en van grote invloed is op de woningbouw in de wijken. Dit vanwege de daling van de bevolking en de woningkwaliteit.

Reactie: Op 26 januari 2010 heeft de gemeenteraad ingestemd met de ruimtelijke ontwikkelingsvisie 2010-2020, waarin het project A2 Maastricht als één van de acht prioritaire brandpunten is bestempeld. In de ruimtelijke ontwikkelingsvisie is rekening gehouden met de ontwikkelingen die tot 2020 in Maastricht zullen plaatsvinden op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en wonen. Woningkwaliteit en de ontwikkeling van het bevolkingscijfer zijn hierin meegenomen. Het programmatisch belang van de A2 Maastricht is tweevoudig: de realisatie van nieuwe hoofdwegeninfrastructuur (onder andere de tunnel) en gebiedsontwikkeling, mede voor stedelijk wonen (woonstad). De ruimtelijke meerwaarde van de A2 is driedig: de ontsluiting noord-zuid van de stad verbetert drastisch, net als de milieukwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van Maastricht-Oost. Het plan A2 Maastricht met bijbehorend vastgoed is daarmee als project opgenomen in de ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de gehele stad Maastricht.

14. Zienswijzen: 52

Ondernemers Initiatief Wyck en reclamanten stellen dat het ontwerp-bestemmingsplan niet voorziet in een adequate ontsluiting van Centrum-Oost (Wyck) waardoor Wyck slechter bereikbaar wordt. Er ontbreekt ten onrechte een afslag van de A2/N2 naar dit deel van het centrum.

Reactie: Doel van het totale plan is te voorzien in een leefbare en bereikbare omgeving. Wyck is via de A2 bereikbaar via de Meerssenerweg/Franciscus Romanusweg, Avenue Ceramique en vanuit Maastricht-oost aanvullend nog via de Scharnerweg. Daarnaast is het vanuit de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels niet gewenst om ongewenste weefbewegingen en (daardoor) verkeersonveilige situaties te creëren. Algemeen aanvaard is dat een afslag in een tunnel tot verkeersonveilige situaties kan leiden.

15. Zienswijzen: 52

Ondernemers Initiatief Wyck en reclamanten stellen dat met het wegvallen van de rechtstreekse afslag het verkeer met bestemming Centrum-Oost afgewikkeld moet worden via Franciscus Romanusweg (noord) en de Avenue Ceramique (zuid). Volgens de reclamanten ontstaat door deze verkeersdruk luchtvervuiling en een onaanvaardbaar niveau van geluidsoverlast.

Reactie: Door het plan neemt het verkeer op de Avenue Ceramique af. De geluidsoverlast neemt dus ook af. Momenteel rijden er zo'n 19.200 motorvoertuigen per etmaal over de Avenue Ceramique. Op grond van het verkeerskundig onderzoek wordt geprognoseerd dat tien jaar na aanleg van de tunnel er sprake zal zijn van slechts 11.900 motorvoertuigen per etmaal. Ook zal de hoeveelheid verkeer op de Franciscus Romanusweg in 2026 nauwelijks anders zijn dan in de huidige situatie (13.400 motorvoertuigen per etmaal in 2026 tegen 13.300 nu). Zonder het plan zou het verkeer ter plaatse in 2026 zelfs groeien tot circa 15.000. Voor beide wegen is dus sprake van een verbetering van de situatie op zowel het gebied van lucht als geluid.

16. Zienswijzen: 27, 52

Ondernemers Initiatief Wyck en reclamanten zijn van mening dat Wyck slecht bereikbaar wordt tijdens de bouw van de tunnel. Dit vanwege het ontbreken van een afslag richting Wyck (op de zuidnoord-verbinding). De partijen verzoeken een dergelijke afslag alsnog te realiseren. Het A2-Bedrijvenplatform wil verder op de hoogte worden gehouden over de rijstrookbreedte van de tijdelijke N2. Daarnaast verzoekt het platform om de aansluitingen van knooppunten Geusselt en Europaplein op de tijdelijke N2 op zo'n manier in te richten dat hier geen vertraging ontstaat.

Reactie: De primaire opgave is om ter plaatse van Scharnerweg / Koningsplein de krappe verkeersruimte optimaal te benutten voor een verkeersveilige overstek van langzaam verkeer. De afslag betekent een extra lange overstek voor voetgangers en fietsers en staat haaks op zienswijzen die aandacht vragen voor verkeersveilige oversteken.

In samenspraak met de minister is geconcludeerd dat de gevraagde afslag onnodig bestemmingsverkeer aantrekt op de tijdelijke A2. Deze is met 'koude' kruisingen primair ingesteld op een vlotte doorstroming van doorgaand verkeer. Het Tracébesluit voorziet daarom niet in de gevraagde afslag.

De gemeente blijft in overleg met de ondernemers Wyck over de bereikbaarheid en hoe tegemoet te komen aan de zorgen op dit vlak. Indien de bereikbaarheid van Wyck aantoonbaar onder druk staat tijdens de bouw, zal opnieuw worden gekeken om dit risico te ondervangen.

17. Zienswijzen: 52

Ondernemers Initiatief Wyck en reclamanten verwachten door het wegvallen van de verbinding Scharnerweg-Wyck vanaf de A2, een verkeerstoename op de Franciscus Romanusweg en Avenue Ceramique. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid af.

Reactie: In de tijdelijke situatie neemt de verkeersomvang op deze wegen enigszins toe. Wanneer er geen afslaande bewegingen mogelijk zijn tussen de tijdelijke N2 en de Scharnerweg (koude kruising), vormen de Franciscus Romanusweg en de Avenue Ceramique de belangrijkste toegangswegen naar Wyck. Vanuit het parkeerbeleid van de gemeente Maastricht wordt Wyck overigens niet via de Scharnerweg aangegeven. Als dit in de tijdelijke situatie alsnog noodzakelijk blijkt, worden ter plaatse aanvullende maatregelen getroffen om de veiligheid van weggebruikers en langzaam verkeer te waarborgen.

In de definitieve situatie kan de Scharnerweg bereikt worden via de nieuwe parklaan. Op de Franciscus Romanusweg en de Avenue Ceramique is dan - ten opzichte van de autonome toekomstige situatie - geen sprake van een verkeerstoename, zoals reeds aangegeven onder het bovenstaande punt 15.

18. Zienswijzen: 141

Kroonenberg Groep, eigenaar van het pand aan Heerderweg 148, gaat er vanuit dat de huidige bestemming niet wijzigt en dat de bereikbaarheid en zichtbaarheid van de locatie gewaarborgd blijven.

Reactie: De huidige bestemming van het perceel wordt in dit bestemmingsplan niet gewijzigd. Voor de lokale bereikbaarheid geldt dat de huidige locatie op enige afstand van de snelweg ligt en door bestaande groenstructuren grotendeels aan het zicht van de automobilist op A2/N2 wordt onttrokken. De lokale bereikbaarheid van de locatie wordt ná realisatie van het plan verbeterd omdat de oost-west verbinding (Adelbert van Scharnlaan – Heerderdwardsstraat) wordt hersteld. Hierdoor is het obstakel van de snelweg weggenomen. Bovendien is het bedrijfsgebouw vanaf de J.F. Kennedysingel bereikbaar via de parklaan en Heerderdwardsstraat.

19. Zienswijzen: 144

De Nederlandse Gasunie is eigenaar van aardgasleiding Z-500-07, waarvan een deel wordt verlegd. Op de verbeelding van het plan A2 Mariënwaard is de verlegde leiding aangegeven. Echter, volgens de reclamant valt de plaats waar de verlegging aansluit op de bestaande leiding nabij de Kolonel Millerstraat en de Meerssenerweg, ook net binnen het bestemmingsplan A2 Traverse. Reclamant vraagt daarom de leiding ook hier op de verbeelding aan te geven. Daarnaast: in de Toelichting van A2 Traverse staat dat de verlegde leiding Z-500-07 buiten het plangebied valt. Dit is onjuist volgens de reclamant. De reclamant verzoekt dan ook de Toelichting op dit punt aan te passen.

Reactie: De gasleiding is op de verbeelding toegevoegd en de toelichting is aangepast.

20. Zienswijzen: 22

Patelski Advocaat geeft aan dat het niet mogelijk is een voorlopige bestemming voor meer dan vijf jaar vast te stellen. Volgens de reclamant kan voor de tunnelaanleg dan ook niet met een voorlopige bestemming worden gewerkt; dit is in strijd met de wet. Daarnaast vindt reclamant dat bij de verlegging van de N2/A2 richting westen ten behoeve van de aanleg van de tunnel, onvoldoende rekening is gehouden met zijn belangen als eigenaar/gebruiker van de kantoorunit aan het Oranjeplein 46^a. Reclamant geeft aan dat het gebruik van de unit voor zeer lange tijd onmogelijk is, onder andere als gevolg van ontoereikende bereikbaarheid, ontoereikende lichtinval (geluidscherm) en

lawaai- en trillinghinder. Reclamant verzoekt dan ook het bestemmingsplan aan te passen.

Reactie: Volgens de planning van het project A2 Passage Maastricht treedt het bestemmingsplan in 2011 in werking. De werkzaamheden aan de snelweg worden in 2016 afgerond, waarna de snelweg wordt opengesteld voor gebruik. Dit betekent dat de voorlopige bestemming van vijf jaar afdoende is om de werkzaamheden uit te voeren en af te ronden.

Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant, dat gedurende de bouw onvoldoende rekening is gehouden met zijn belangen, heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten. Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

"Er heeft een aantal gesprekken plaatsgevonden met bewoners en Avenue2. Hierbij is geprobeerd maatwerk te bieden/oplossingen te zoeken voor de hierboven geformuleerde problematiek. Verkennend onderzoek in dit stadium heeft aangetoond dat de bereikbaarheid van de genoemde locaties kan worden gewaarborgd, met inachtneming van een aantal beperkingen. Deze beperkingen zijn voornamelijk: niet meer parkeren op locaties, verkeerskundige aanpassingen als eenrichtingsverkeer en beperking zwaarverkeer. Voor specifieke gevallen als bereikbaarheid in geval van invaliditeit, wordt in overleg met de betrokkene naar een optimaal mogelijke oplossing gezocht."

"De overlast van geluid en lucht is onderzocht en gerapporteerd in Bijlage K bij de Toelichting op het (O)TB. Naast generieke maatregelen zoals geluidsarm asfalt en geluidsdichte barriers, zijn voor een aantal locaties geluidsschermen van in totaal drie meter hoog opgenomen. Dit om geluidsoverlast te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast geldt voor een aantal locaties dat zij een negatieve beoordeling hebben voor overlast door geluid of lucht. Voor deze woningen is in de Toelichting op het OTB gesteld dat - in overleg met de bewoners - maatregelen worden uitgewerkt om de negatieve gevolgen tot een aanvaardbaar niveau te verminderen. Dit kan uiteindelijk ook leiden tot het aanbieden van vervangende woonruimte. Uiteraard wordt ook de participant in het overleg betrokken."

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

21. Zienswijzen: 145

Logopedie Maastricht Oost geeft aan dat vlak voor de eigen praktijk een ontsluitingsweg komt. Reclamant vreest hierdoor drie problemen:

- **De bereikbaarheid van de praktijk: door het parkeerverbod wordt de weg die patiënten te voet moeten afleggen, ernstig verlengd. Zij moeten dan wel al in die buurt kunnen parkeren, hetgeen nu al een probleem is.**

- **Patiënten met neurologische stoornissen, die vaak beperkt mobiel zijn, kunnen de weg niet meer afleggen.**
- **De werkzaamheden zullen veel geluidsoverlast veroorzaken, hetgeen niet te combineren is met de praktijkwerkzaamheden.**

Reclamant stelt dat door bovenstaande problemen de bedrijfsvoering ernstig in gevaar wordt gebracht.

Reactie: Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/Milieueffectrapportage A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze redenen buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat een dergelijke zienswijze door anderen is ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

"Er heeft een aantal gesprekken plaatsgevonden met bewoners en Avenue2. Hierbij is geprobeerd maatwerk te bieden/oplossingen te zoeken voor de hierboven geformuleerde problematiek. Verkennend onderzoek in dit stadium heeft aangetoond dat de bereikbaarheid van de genoemde locaties kan worden gewaarborgd, met inachtneming van een aantal beperkingen. Deze beperkingen zijn voornamelijk: niet meer parkeren op locaties, verkeerskundige aanpassingen als eenrichtingsverkeer en beperking zwaarverkeer. Voor specifieke gevallen als bereikbaarheid in geval van invaliditeit, wordt in overleg met de betrokkene naar een optimaal mogelijke oplossing gezocht."

"De overlast van geluid en lucht is onderzocht en gerapporteerd in Bijlage K bij de Toelichting op het (O)TB. Naast generieke maatregelen zoals geluidsarm asfalt en geluidsdichte barriers, zijn voor een aantal locaties geluidsschermen van in totaal drie meter hoog opgenomen. Dit om geluidsoverlast te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast geldt voor een aantal locaties dat zij een negatieve beoordeling hebben voor overlast door geluid of lucht. Voor deze woningen is in de Toelichting op het OTB gesteld dat - in overleg met de bewoners - maatregelen worden uitgewerkt om de negatieve gevolgen tot een aanvaardbaar niveau te verminderen. Dit kan uiteindelijk ook leiden tot het aanbieden van vervangende woonruimte. Uiteraard wordt ook de participant in het overleg betrokken."

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

22. Zienswijzen: 146

Praxis Vastgoed B.V. en Praxis doe-het-zelf-Center B.V. kunnen zich niet verenigen met het ontwerp van het bestemmingsplan A2 Traverse. Zij vinden dat het bestemmingsplan geen concreet beeld geeft van de eindsituatie.

Reclamant geeft daarbij de volgende toelichting:

- 1) **Incomplete verbeelding - "Op de verbeelding komt slechts de voorlopige situatie tot uiting. Het eindbeeld is niet direct af te leiden uit de verbeelding. De planregels bieden wel inzicht in het eindbeeld".** Reclamant meent, dat dit gegeven strijdig is met artikel 3.8 lid 1 onder a Wro. Deze

- bepaling stelt, dat de verbeelding elektronisch beschikbaar moet worden gesteld. De planregels bieden onvoldoende inzicht in het eindbeeld, waardoor het onderwerp niet adequaat kan worden beoordeeld. Reclamant sluit ook niet uit, dat tevens in strijd is gehandeld met artikel 3:11 Awb.
- 2) **Onduidelijke invulling van eindbestemmingen** - Onduidelijk is welk gebruik volgens de eindbestemmingen mogelijk is. Alles is mogelijk op gronden aangewezen voor "Gemengd -1" (artikel 7.7.). Soortgelijke eindbestemmingen staan ook in de artikelen 8.8 en 9.8. Reclamant meent dat zo'n open regeling, gecombineerd met een incomplete verbeelding, in strijd is met de rechtszekerheid die belanghebbenden kunnen ontlenen aan het bestemmingsplan. Reclamant meent dat een parallel moet worden getrokken bij de regeling voor uitwerkingsplannen als bedoeld in artikel 3.6 lid 1 onder b Wro jo artikel 3.1.4 Bro, in die zin dat het bestemmingsplan voldoende inzicht biedt in de toekomstige ontwikkeling van het plangebied. Deze regeling komt overeen met die onder de WRO. Relevant is ABRS 9 juni 1998 (BR 1998/936). De Afdeling vernietigde hierbij het onderhavige bestemmingsplan, omdat de uitwerkingsbevoegdheid onvoldoende begrensd is, waardoor onvoldoende zicht wordt geboden in de toekomstige ontwikkeling van plandelen waarvoor een uit te werken bestemming geldt.
 - 3) **Onduidelijkheid over haalbaarheid termijn voorlopige bestemmingen** - Voorlopige bestemmingen vervallen na vijf jaar. Reclamant twijfelt of deze termijn voldoende is om de verkeersbestemmingen – en met name de tunnel – te realiseren. Een geringe vertraging (tunnel is gereed in 2016 volgens plantoelichting) leidt al tot een strijdige en dus illegale situatie.
 - 4) **Verval zichtlocatie** - Door de ondertunneling wordt de bouwmarkt aan het zicht onttrokken. Dat leidt tot minder bezoekers en afname van de omzet. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden in het bestemmingsplan; betrokken belangen zijn niet goed afgewogen. Reclamant treedt graag in overleg om de vestiging toch voldoende onder de aandacht te kunnen brengen (bijvoorbeeld een reclamebord bij in- en uitgangen van de tunnel).
 - 5) **Verval parkeerterrein** – Volgens de reclamant is de redenering, dat het bedrijventerrein buiten het plangebied valt onjuist. Het parkeerterrein valt namelijk wel binnen het plangebied. Reclamant merkt op dat de verbeelding voorziet in een driehoekige uitstulping, die niet is meegenomen in het OTB. Onduidelijk is waarom het plangebied is uitgebreid ten opzichte van het OTB. Daarnaast: het OBP kent aan gronden waarop het parkeerterrein ligt, de bestemming "Verkeer" toe. Op gronden met deze bestemming, zijn verschillende gebruiksmogelijkheden toegestaan (parkeren is daar slechts één van). Het lijkt er dus op dat de parkeerplaats niet in de huidige vorm gehandhaafd blijft. Het verval van de parkeerplaatsen ten noorden van bouwmarkt heeft een desastreus effect op de exploitatie ervan. Bovendien is het verval van de parkeerplaatsen in strijd met artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening. Reclamant vindt dat het ontwerp op dit punt (verval van parkeerplaatsen) strijdig is met goede ruimtelijke ordening. Hij vraagt om een regeling die behoud van het huidig aantal parkeerplaatsen wel mogelijk maakt.
 - 6) **Overlast tijdens werkzaamheden** – Bouwwerkzaamheden leiden tot overlast en tot verval van parkeerplaatsen. Dit brengt een aanzienlijk omzetverlies met zich mee.
 - 7) **Verminderde bereikbaarheid** – Tijdens bouwwerkzaamheden neemt de bereikbaarheid van de bouwmarkt af. Immers, het is niet mogelijk van de tijdelijke N2 de stad in te rijden tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein. Ook dit leidt tot omzetverlies.

- 8) Bouwverkeer – Bouwverkeer zorgt voor aanzienlijke overlast en voor beperkte bereikbaarheid. Dat wordt nog eens versterkt doordat bouwverkeer in zuidelijke richting alleen ter hoogte van Europaplein kan in- en uitvoegen van de A2 – en de verlegde A2. Met opnieuw omzetting als gevolg.**

Reclamant concludeert dat het bestemmingsplan voor de exploitatie van de bouwmarkt ingrijpende consequenties heeft en treedt graag in overleg om te bespreken hoe deze consequenties kunnen worden aangepakt.

Reactie:

Ad. 1. De verbeelding is conform artikel 3.8, lid 1 sub a Wro digitaal beschikbaar gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl. De toelichting die door reclamant wordt aangehaald, heeft slechts betrekking op de analoge versie van deze verbeelding. Een bestemmingsplanverbeelding moet voldoen aan de standaardregels die daarvoor zijn vastgesteld. Een andere weergave van de analoge verbeelding dan zoals in het bestemmingsplan opgenomen, is daarom niet mogelijk. Overigens is in paragraaf 9.4. van de Toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan ter illustratie een afbeelding opgenomen waarop de eindbestemmingen zijn weergegeven.

Ad. 2. Binnen de (definitieve) bestemmingen 'Gemengd-1', 'Gemengd-2' en 'Gemengd-3' is grotendeels vergelijkbaar gebruik toegestaan. De differentiatie is gelegen in het toelaten van de tunnel en de parklaan binnen de verschillende bestemmingen én de differentiatie in bouwvormen, hoogtes en maximale bebouwingspercentages. Hierdoor krijgen de verschillende gebieden een eigen uitstraling. Het feit dat er binnen de diverse bestemmingen 'gemengd' een veelheid aan functies in de doeleindenomschrijving wordt opgesomd, betekent niet dat 'alles' is toegestaan. Immers, een en ander wordt verder begrensd door de bouw- en gebruiksregels. De aangehaalde jurisprudentie voor wat betreft uitwerkingsbevoegdheid is niet van toepassing op dit bestemmingsplan. Er kan dan ook geen parallel worden getrokken. Het bestemmingsplan geeft duidelijk aan welke functies zijn toegestaan.

Ad. 3. Volgens de planning van het project A2 Passage Maastricht treedt het bestemmingsplan in 2011 in werking. De werkzaamheden aan de snelweg worden in 2016 afgerond, waarna de snelweg wordt opengesteld voor gebruik. Dit betekent dat de voorlopige bestemming van vijf jaar afdoende is om de werkzaamheden uit te voeren en af te ronden.

Ad. 4. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat voor de lokale bereikbaarheid geldt dat de huidige locatie op enige afstand van de snelweg ligt en door bestaande groenstructuren grotendeels aan het zicht van de automobilist op A2/N2 wordt onttrokken. De lokale bereikbaarheid van de locatie wordt ná realisatie van het plan verbeterd omdat de oost-west verbinding (Adelbert van Scharnlaan – Heerderdwardsstraat) wordt hersteld. Hierdoor is het obstakel van de snelweg weggenomen. Bovendien is het bedrijfsgebouw vanaf de J.F. Kennedysingel bereikbaar via de parklaan en Heerderdwardsstraat.

Ad. 5. De parkeervoorziening aan de Heerderdwardsstraat is in eigendom van de gemeente. Deze parkeervoorziening ligt binnen de bestemmingsplangrenzen in verband met de te realiseren verbinding tussen de Heerderdwardsstraat en de Adelbert van

Scharnlaan. Deze verbindingsweg zal gedeeltelijk over dit terrein lopen. Aan de zuidzijde van deze weg kunnen de gronden worden ingericht als parkeerplaats. Daarmee is voldoende ruimte aanwezig om in de parkeerbehoefte van reclamant te voorzien.

Ad. 6. Omzetschade als gevolg van de werkzaamheden aan en rond de A2/N2 kunnen worden verhaald via de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie. Schade als gevolg van het bestemmingsplan kan worden verhaald via de regeling planschade uit de Wet ruimtelijke ordening. Informatie hierover is terug te vinden op de website van de gemeente Maastricht: www.maastricht.nl > Gemeenteloket > Alle producten en diensten > Planschade.

Ad. 7. De bouwmarkt blijft ook in de tijdelijke situatie bereikbaar. Eventueel omzetverlies kan via de regeling genoemd onder ad. 6. worden verhaald.

Ad. 8. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

23. Zienswijzen: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg heeft de volgende zienswijzen ten aanzien van het bestemmingsplan:

- 1) Reclamant vraagt zich af waarom het bestemmingsplan nu al gemaakt is, terwijl het bestemmingsplan globaal is, de uitgangspunten vaag en het overgrote deel niet gedurende de bestemmingsplanperiode van tien jaar kan worden gerealiseerd? Welke onderliggende belangen spelen hier mee die niet in de onderliggende stukken zijn terug te vinden?**
- 2) De stichting wil weten hoe zij aan haar deelnemers en overige gebouwgebruikers een gezonde, veilige en prettige leer- en werkomgeving kan bieden? Noodzakelijk extra maatregelen en werkzaamheden en verlies van deelnemers hebben financiële gevolgen voor de stichting.**
- 3) De scheiding tussen Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse en het OTB/MER is onduidelijk. De zienswijzen die voor het OTB zijn ingediend, moeten als herhaald en ingelast worden beschouwd.**
- 4) Door het A2-plan ontstaat voor reclamant, andere gebouwgebruikers en omwonenden een nieuwe routing door de wijken. Dit kan leiden tot aanpassingsproblemen. Is hier in de planvorming voldoende rekening mee gehouden en wie neemt de implementatie hiervan op zich?**
- 5) Reclamant geeft aan dat het bestemmingsplan een positieve en negatieve invloed kan hebben op de waarde van de registergoederen. Reclamant wil daarom weten of hiermee rekening is gehouden en dus voldoende budget beschikbaar is voor (plan)schade?**
- 6) Toelichting A2 Traverse**
 - a) Grondeigendom (p. 5 OBP): de bestemmingsplangrens loopt over het eigendom van reclamant. Omdat de gronden door reclamant worden gebruikt, wordt verzocht de bestemmingsplangrens te verleggen tot buiten de eigendommen. Als dit niet mogelijk is, wordt verzocht gedetailleerd inzichtelijk te maken waarom het gebruik van deze gronden noodzakelijk is.**
 - b) Tracéwet (p. 11/12 OBP): de Toelichting geeft aan dat vanwege de beperkte reikwijdte van de Tracéwet een aantal onderdelen van het**

project A2 Maastricht hierbuiten valt waarvoor het bestemmingsplan wordt aangepast. Is het opnemen van tijdelijke bestemmingen in het kader van de Tracéwet correct? Bijvoorbeeld voor de tijdelijke werkterreinen.

- c) (Onderzoeks)locaties (p. 21 OBP): voor een gedeelte van het terrein van reclamant is aangegeven dat nader onderzoek noodzakelijk is (archeologie, bodemkwaliteit). Als dergelijke onderzoeken plaatsvinden direct naast de eigen gebouwen, kan dit de bedrijfsvoering belemmeren. Schade moet te allen tijde worden voorkomen, beperkt en/of gecompenseerd.
- d) (Oppervlakte)water (p. 25/85/93/136 OBP): de huidige terreinen zijn op bepaalde plaatsen op dit moment al drassig. Waterberging op belendende percelen kan waterschade veroorzaken. Daarom is de vraag of de te treffen maatregelen toereikend zijn? Reclamant wil hier graag een toelichting op en verzoekt om een nulmeting. Ook wil de stichting weten of er voorzieningen zijn getroffen en/of een verzekering is afgesloten bij eventuele waterschade?
- e) Verbinding oost en west (p. 39/49/61 OBP): het plan heeft als uitgangspunt het creëren van een relatie tussen de wijken aan de oost- en westzijde van de traverse. Reclamant wordt echter ingeperkt door de verbeelde vastgoedontwikkeling waardoor geen sprake is van een oostwest-verbinding. Reclamant verzoekt in overleg deze planvorming opnieuw in te vullen.
- f) Plangrens (kaarten p. 41/50 OBP): reclamant verzoekt te verklaren waarom de plangrens over haar opstallen en/of terreinen ligt.
- g) Geluidoverlast/belevingswaarde (p. 41 OBP): reclamant wil in onderling overleg afstemmen waar geluidoverlast of belevingswaarde moet prevaleren.
- h) Ontwikkeling (p.43/52 OBP): door de flexibiliteit in het bestemmingsplan kan de stichting niet tot in detail inschatten wat haar te wachten staat. Daarom wordt gevraagd kenbaar te maken hoe formeel zienswijzen en bezwaar kunnen worden ingediend als de plannen concrete vorm aannemen. Ook wijst de stichting erop dat zij een korte en lange termijn scope heeft. Optimale faciliteiten zijn in een demografisch krimpende markt noodzakelijk. Verstoring, zoals bereikbaarheid en geluidhinder, moeten worden uitgesloten, vermeden en/of gecompenseerd.
- i) Reclamant maakt bezwaar tegen de bestemming "Gemengd 2". Door het zeer ruime kader van deze bestemming is de onderlinge samenhang niet te overzien. Bovendien sluiten niet alle bestemmingen aan op de bestaande opstallen. De huidige bestemming wordt ongunstig gewijzigd voor reclamant. Daarnaast wordt in deze bestemming 'onderwijs' niet als één van de doeleinden genoemd waardoor de huidige bestemming niet terugkeert. Eventuele bouwplannen zouden onder het overgangsrecht van het nieuwe bestemmingsplan moeten vallen. Dit is onwenselijk en reclamant wenst dat de bestemming 'onderwijs' expliciet terugkomt in de bestemmingsomschrijving.
- j) Belangen Reclamante (p. 51 OBP): reclamant wenst op de geplande woningbouw inspraak te hebben. Met name vanwege de spanningen die kunnen optreden door het toevoegen van woningen bij een ROC.
- k) Positie Reclamante (p. 52 OBP): de stichting wil zich in de nieuwe verbeelding positioneren en handhaven. Deze positie wordt nu gemarginaliseerd en nadelig gewijzigd.
- l) Parkeerplaatsen (p. 62/63/64/67/73 OBP): een deel van het huidige parkeerterrein van reclamant is bestemd als tijdelijke omlegging N2,

werkkerrein en vastgoedontwikkeling. Hierdoor wordt niet meer voldaan aan de gestelde parkeernormen, terwijl er nu al te weinig parkeerplaatsen zijn. De stichting verzoekt om deze situatie op te heffen. Ook de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen komt door de planontwikkeling in gedrang.

- m) Bodemgeschiktheid (p. 82 OBP): de stichting wenst in kennis gesteld te worden over ontwikkelingen en aanvullende bodemonderzoeken, zodat een inhoudelijk standpunt kan worden ingenomen.
- n) Asphalt (p. 104 OBP): In de Toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat stil asphalt op de Sibemaweg technisch niet haalbaar is. Reclamant verzoekt om geluidoverlast zoveel mogelijk te beperken, ook als dit leidt tot versnelde afschrijving van het asphalt. Als een stil wegdektype niet mogelijk is, dan wenst reclamant dat ontvangmaatregelen worden getroffen.
- o) Luchtkwaliteit (p. 107 OBP): vanwege de flexibele invulling van het bestemmingsplan wenst reclamant dat de luchtkwaliteit periodiek gemeten wordt.
- p) Bouwfasering (p. 132 OBP): reclamant heeft bezwaar tegen het verschuiven van de tijdelijke N2 naar de oostzijde (zijde Adelbert van Scharnlaan) omdat de tijdelijke N2 dan pal langs de opstallen en terrein van reclamant gaat. Door de aanwezigheid van circa 5.000 gebouwgebruikers per dag leidt dit tot verhoogde risico's voor gezondheid en veiligheid.
- q) Tijdelijke maatregelen (p. 133 OBP): bij realisatie van tijdelijke aanvullende maatregelen voor bereikbaarheid en nutsvoorzieningen verzoekt de stichting hierover afstemming te zoeken om risico's voor de bedrijfsvoering zoveel mogelijk te beperken.
- r) Bouwverkeer (p. 143 OBP): de stichting heeft bezwaar tegen de graafwerkzaamheden, betonstortingen en de routing van het zware vrachtverkeer als dit de voor het onderwijs noodzakelijke rust en concentratie verstoort.
- s) Calamiteiten (p. 135 OBP): reclamant heeft bezwaar tegen het beperken van de bereikbaarheid bij calamiteiten. Zij wenst vooraf kennis te nemen van het verkeersmanagementplan zodat een goede bereikbaarheid is gegarandeerd.
- t) Trillingen (p. 135 OBP): de stichting verzoekt dat voorafgaand aan de werkzaamheden een nulmeting wordt uitgevoerd bij haar terreinen en opstallen. Dit om achteraf mogelijke schade als gevolg van trillingen te kunnen vaststellen.
- u) Stof en geur (p. 136 OBP): Stof- en geurhinder kan leiden tot extra exploitatiekosten voor reclamant, zoals glas- en schoonmaakwerkzaamheden, mechanische ventilatie etc. Met deze kosten moet rekening worden gehouden in verband met de vergoeding.
- v) Opslag grond (p. 137 OBP): de stichting wijst op het feit dat de gronddepots voldoende met hekwerken afgeschermd moeten zijn om persoonlijke ongelukken te voorkomen.
- w) Globaal eindplan (138 OBP): in het bestemmingsplan zijn flexibiliteitsregels opgenomen. Hierdoor is de (grond)positie van reclamant allesbehalve zeker, waardoor het rechtszekerheidsbeginsel wordt geschonden.
- x) Bestemming GD-2 (p. 141 OBP): de stichting vraagt zich af wat de exacte planregels zijn voor deze bestemming en in hoeverre deze verschillen van GD-1 en GD-3. De onderscheiden zijn niet duidelijk waardoor reclamant wordt geconfronteerd met een onduidelijke planologische invulling en rechtsonzekerheid.

- y) **Economische uitvoerbaarheid (p. 145 OBP): hoe wordt bij realisatie de vorm en uitstraling van het verbeelde plan gewaarborgd en wat is de economische uitvoerbaarheid van het plan?**

7) Regels A2 Traverse

- a) **Bouwhoogtes (artikel 3: Gemengd): reclamant is tegen de uitbreiding van de bouwhoogtes ten opzichte van het oude bestemmingsplan, aangezien dit haar ligging, uitstraling en zichtbaarheid ongunstig beïnvloedt.**
- b) **Uitbreidingsmogelijkheden (artikel 3.5, sub c: specifieke gebruiksregels): omdat publieksaantrekkende dienstverlening enkel is toegestaan op de begane grond en de ondergelegen (kelder)bouwlaag, worden de mogelijkheden tot uitbreiding voor de stichting ernstig benadeeld.**
- c) **Voorlopige bestemmingen: de stichting is tegen alle voorlopige bestemmingen als eigen bedrijfsvoering hierdoor negatief wordt beïnvloed. Verzocht wordt deze activiteiten zoveel mogelijk te beperken en/of te compenseren.**
- d) **Nadere eisen (artikel 8.10 nadere eisen definitieve bestemming): de in dit artikel opgenomen situaties doen zich bij reclamant voor. Verzocht wordt deze situatie nu al op te heffen.**

Verzocht wordt het bestemmingsplan op bovenstaande punten aan te passen.

Reactie:

Ad. 1. De infrastructurele aanpassingen en de vastgoedontwikkeling kunnen niet los van elkaar worden gezien. Omdat het een integrale gebiedsontwikkeling betreft, is gekozen om het TB en bestemmingsplannen zo veel mogelijk parallel te laten lopen.

Ad. 2 & 3. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

"Overlast kan niet worden vermeden, maar wel worden beperkt door mitigerende maatregelen. De ingreep in de beschikbare infrastructuur is voor alle betrokkenen merkbaar. Direct betrokkenen krijgen vooral te maken met geluid, lucht en trillingen, maar hiervoor worden de in het (O)TB beschreven maatregelen getroffen. Voorlichting en informatie hierover wordt tijdig en in de juiste vorm verstrekt. Het is geen verplichting de effecten van bouwhinder te onderzoeken voor het TB, dit volgt pas bij de aanvraag van de benodigde vergunningen. De effecten van de tijdelijke N2 zijn wel onderzocht (zie Bijlage K bij de Toelichting op het TB). Hierin is overigens wel het bouwverkeer meegenomen, alhoewel dit geen gebruik maakt van de tijdelijke N2.

Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit over de schadeverzoeken genomen. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

Ad. 4. Na realisatie van het plan A2 Passage Maastricht zal in de aanliggende wijken inderdaad een nieuwe routing van het verkeer ontstaan. Een substantiële toename van het aantal verkeersbewegingen in de omliggende wijken zal echter niet aan de orde zijn. Weggebruikers zullen moeten wennen aan de nieuwe situatie. Maar er is geen reden om aan te nemen, dat de verkeersveiligheid daardoor in gevaar komt. Als blijkt, dat toch verkeersonveilige situaties ontstaan, worden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid in de wijken te waarborgen.

Ad. 5. In de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is rekening gehouden met eventuele planschade als gevolg van de mogelijkheden, die het bestemmingsplan biedt. Schade als gevolg van het bestemmingsplan kan worden verhaald via de regeling planschade uit de Wet ruimtelijke ordening. Informatie hierover is terug te vinden op de website van de gemeente Maastricht: www.maastricht.nl > Gemeenteloket > Alle producten en diensten > Planschade.

Ad. 6a. Gronden noodzakelijk voor de aanleg van de tijdelijke N2 en het werkterrein, zijn vastgelegd in het TB A2 Passage Maastricht. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen, gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet, slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. Na realisatie van het TB is op de gronden voor zover opgenomen in het bestemmingsplan vastgoedontwikkeling voorzien. De gronden zullen in dit kader verworven dienen te worden.

Ad. 6b. Artikel 15, lid 8 Tracéwet verplicht tot het vaststellen van een bestemmingsplan overeenkomstig het TB. De Tracéwet staat het gebruik van tijdelijke bestemmingen niet in de weg, zolang deze bestemmingen de uitvoering van het TB mogelijk maken. Nu onderhavig bestemmingsplan - onder andere via de tijdelijke bestemmingen - voorziet in de uitvoering van het TB, is geen sprake van strijd met de Tracéwet.

Ad. 6c. Normaal gesproken is er geen sprake van enige schade. Indien dit toch het geval is dan is een opdrachtnemer hiervoor verzekerd middels een CAR-verzekering.

Ad. 6d. Sinds januari 2009 is een uitgebreid automatisch grondwatermonitorsnet van peilbuizen ingericht. Grondwaterstanden worden dagelijks gemeten. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt, dat geen problemen met grondwater te verwachten zijn. Verder worden voor aanvang van de werkzaamheden nulopnames gedaan aan de panden in de directe omgeving van het realisatiegebied. Voor de vergoeding van eventuele schade geldt, dat de aannemer Avenue2 een CAR-verzekering (aansprakelijkheid) heeft.

Ad. 6e. De oost-west verbinding tussen de Scharnerweg en de J.F. Kennedysingel loopt via de Adelbert van Scharnlaan/Heerderdwarsstraat. Voor langzaam verkeer is ook een

doorgang voorzien ter hoogte van de Regentesselaan. De vastgoedontwikkeling blokkeert deze verbinding niet, maar begeleidt deze. Dankzij de keuze voor een gestapelde tunnel is het mogelijk om in oost-west richting met een minimale 'sprong' de parklaan over te steken. Met deze stedenbouwkundige opbouw wordt het laanbeeld gecreëerd, dat kenmerkend is voor de hoofdwegenstructuur elders in de stad. Hiermee wordt ook het oostelijk deel van Maastricht een krachtige stedenbouwkundige drager van de stedelijke structuur. Deze drager heeft een grote uitstraling op de kwaliteit en daarmee samenhangende imago van de belendende buurten.

Ad. 6f. Op de genoemde gronden is met het TB een tijdelijke weg voorzien. De gronden zijn daarom noodzakelijk om de ondertunneling van de A2 mogelijk te maken. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ad. 6g. Ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen van reclamant bedraagt de geluidbelasting door de nieuwe wegen binnen het plangebied minder dan 48 dB. 48 dB is de wettelijke voorkeursgrenswaarde en wordt landelijk als aanvaardbaar gezien. Er vindt dan ook geen afweging plaats van maatregelen om deze geluidbelasting te verminderen.. Daarom is er ons inziens geen noodzaak om hierover in overleg te treden.

Ad. 6h. Doorgaans zullen de ontwikkelingen uit het bestemmingsplan pas gerealiseerd kunnen worden ná afgifte van de noodzakelijke vergunningen. Deze vergunningen kennen alle een eigen procedure, waarin de stichting kan participeren. Zo staat tegen een omgevingsvergunning voor bouwen bezwaar en beroep open. Aanvragen voor omgevingsvergunningen alsook verleende omgevingsvergunningen worden door de gemeente op de wettelijk voorgeschreven wijze bekendgemaakt.

Ad. 6i. Onduidelijk is waarom binnen de bestemming 'Gemengd-2' de onderlinge samenhang niet is te overzien. De bestemming laat een aantal mogelijke gebruiksdoeleinden toe, die - in samenhang met artikel 19.1 van het bestemmingsplan - passend zijn in de omgeving. De nieuwe bestemming sluit in voldoende mate aan op de bestaande opstellen. Voor zover reclamant het gebruik voor onderwijsdoeleinden in de doeleindenomschrijving mist, wordt overwogen dat onderwijsdoelstellingen vallen binnen de omschrijving 'maatschappelijk'. Deze omschrijving is wel in de doeleindenomschrijving opgenomen.

Ad. 6j. Het bestemmingsplan kent niet de systematiek van een uitwerkingsplan. Dit betekent dat het bestemmingsplan rechtstreeks de kaders schept voor toekomstige woningbouw. Er is altijd de mogelijkheid in overleg te treden met de initiatiefnemer in de voorbereiding op de omgevingsvergunning.

Ad. 6k. De afbeelding op pagina 52 van het OBP is een impressie van het Europaplein. Alleen de nieuwe situatie - voor zover gelegen binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan - is aangegeven.

Ad. 6l. Gronden noodzakelijk voor de aanleg van de tijdelijke N2, zijn vastgelegd in het TB A2 Passage Maastricht. Hiervoor heeft de gemeenteraad geen eigenstandige afwegingsbevoegdheid meer. Met reclamant is overleg gaande om zowel in de tijdelijke als de eindsituatie (na ondertunneling) tot maatwerk te komen als het gaat om parkeerfaciliteiten. De school is, los van het A2 project Maastricht, volgens overeenkomst 2003 gehouden om op eigen

terrein te voorzien in de personele parkeerbehoefte. Als tijdelijke oplossing is de school sinds 2003 een braakliggend terrein door de gemeente in gebruik gegeven anticiperend op een structurele oplossing die parkeeroverlast in de buurt voorkomt. Gelet op de ondertunneling en de ingebruikname van het braakliggende terrein als werkterrein voor het project A2 Maastricht, is de noodzaak voor de school om tot invulling van deze opgave te komen urgent. Niettemin is de Avenue en de gemeente met de school in overleg om ook in de tijdelijke situatie te kunnen blijven beschikken over parkeergelegenheid, ook buiten het eigen schoolterrein; dit mede ter compensatie van het perceel dat de school tijdelijk moet afstaan voor de ondertunneling. De Avenue2 is door de gemeente gevraagd om de ontsluiting van de parkeerplaatsen mogelijk te maken bij voorkeur aan de westzijde (dus niet aan de Sibemaweg).

Ad. 6m. In de periode maart – augustus 2010 zijn uitgebreide, aanvullende onderzoeken gedaan naar de opbouw en eigenschappen van de ondergrond. Deze onderzoeken zijn buiten het eigendom van reclamant uitgevoerd.

Ad. 6n. De afweging inzake stil asfalt op de Sibemaweg heeft betrekking op de geluidbelasting ter plaatse van de nieuw geprojecteerde woningen. Overeenkomstig de wettelijke bepaling terzake heeft een afweging plaatsgevonden van bron-, overdracht- en ontvangermaatregelen. Bronmaatregelen stuiten op financiële bezwaren en worden om die reden niet toegepast. Onderdeel van het financiële bezwaar is de versnelde afschrijving van het asfalt. Maatregelen bij de ontvanger – in dit geval gevelmaatregelen – worden wel toegepast bij de nieuw geprojecteerde woningen in die mate dat de wettelijk vastgestelde binnenniveaus worden gerespecteerd. Voor de bestaande woningen en geluidgevoelige bestemmingen langs de Sibemaweg, waaronder deze van reclamant, worden geen ontvangermaatregelen toegepast. Ontvangermaatregelen wordt alleen maar toegepast als een hogere waarde moet worden vastgesteld én als de wettelijke binnenniveaus worden overschreden. Voor de geluidgevoelige bestemming van reclamant hoeft geen hogere waarde te worden vastgesteld; derhalve komen er ook geen ontvangermaatregelen.

Ad. 6o. De gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn in beeld gebracht en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Geconcludeerd is, dat het plan voldoet aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Bij deze toetsing is rekening gehouden met de – voor luchtkwaliteit – meest ongunstige invulling van het plan: de nieuw geprojecteerde woningen worden binnen de voorziene bestemming op de kortst mogelijke afstand tot de weg gebouwd. Omdat bij de daadwerkelijke invulling van het plan een groot deel van de nieuwe woningen op grotere afstanden – dan waarvan is uitgegaan bij het luchtkwaliteitsonderzoek – wordt gerealiseerd, is binnen het plangebied in de toekomst geen overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit te verwachten. De flexibele invulling van het plan heeft geen – alleszins geen relevante – invloed op de luchtkwaliteiteffecten van het plan buiten het plangebied. Er is dan ook geen reden om te twijfelen aan de conclusies van het luchtkwaliteitsonderzoek. Ook is geen reden om in te gaan op de wens voor een periodieke meting van de luchtkwaliteit.

Ad. 6p. De zienswijze van appellant gaat in op de fasering van de tunnelbouw en op de gevolgen van de tijdelijke weg voor gezondheid en veiligheid. Voor beide onderdelen kunnen zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een zienswijze over fasering heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de zienswijze als volgt beantwoord:

"Er is een analyse gedaan naar de fasering van de tunnelbouw. Hierbij is voor een optimum gekozen op basis van de effecten van technische aspecten, aantasting gebouwen, grondstromen, kosten, logistiek, ruimtebeslag en hinder. De corridor op deze locatie maakt het niet mogelijk de N2 naar het oosten te verleggen. De beschikbare ruimte hier wordt volledig ingenomen door de bouwput van de tunnel. Wel is het zo dat de N2 na passage van de tunneltrein(ca medio 2013) hier naar het oosten zal worden verlegd."

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

Ad. 6q. Als bij het treffen van tijdelijke maatregelen (zoals het verleggen van kabels en leidingen en het aanleggen van wegen voor tijdelijke bereikbaarheid) de belangen van reclamant geraakt of mogelijk geraakt worden, dan wordt reclamant hiervan in kennis gesteld. Waar dat noodzakelijk is, vindt overleg plaats.

Ad. 6r. Hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden verdient in de omgeving van een school bijzondere aandacht. Voor zover reclamant het heeft over de tijdelijke N2, wordt verwezen naar het TB A2 Passage Maastricht. Voor realisatie van het vastgoed en eventuele hinder die daardoor kan ontstaan, geldt dat bij vergunningverlening hierover voorschriften kunnen worden opgenomen.

Ad. 6s. Op dit moment vindt overleg plaats met de hulpdiensten om de bereikbaarheid in geval van calamiteiten te waarborgen. De hulpdiensten worden ook betrokken bij het verkeersmanagementplan dat momenteel wordt opgesteld.

Ad. 6t. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

"Op dit moment wordt beoordeeld voor welke gebouwen en woningen, gelet op de locatie, ondergrond en werkzaamheden, een nulmeting wordt uitgevoerd. Met andere woorden, waar de kans op schade als gevolg van de werkzaamheden aanwezig is. Hierbij wordt ook bepaald welke opnames deze nulmeting voor de betreffende gebouwen en woningen omvat. Eigenaren van woningen en gebouwen, waar een nulmeting plaatsvindt, worden hiervan uiteraard tijdig in kennisgesteld."

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

Dit standpunt geldt ook voor de werkzaamheden die geen onderdeel zijn van het TB en wel van het bestemmingsplan.

Ad. 6u. Schade als gevolg van het bestemmingsplan kan worden verhaald via de regeling planschade uit de Wet ruimtelijke ordening. Informatie hierover is terug te vinden op de website van de gemeente Maastricht: www.maastricht.nl > Gemeenteloket > Alle

producten en diensten > Planschade. Schade als gevolg van het TB kan worden verhaald via de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

Ad. 6v. De stelling wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor gronddepots wordt rekening gehouden met de geldende wetgeving en worden maatregelen getroffen om de veiligheid te waarborgen.

Ad. 6w. Voor het gebruik van de flexibiliteitsbepalingen geldt dat hier altijd een zorgvuldige, rechtsgeldige procedure aan vooraf gaat. Er is dus geen sprake van schending van het rechtszekerheidsbeginsel.

Ad. 6x. De exacte regels van de bestemming 'Gemengd-2' zijn opgenomen in artikel 8.8 en verder. Tevens is een aantal algemene regels opgenomen in Hoofdstuk 3. Binnen de bestemmingen 'Gemengd-1', 'Gemengd-2' en 'Gemengd-3' is grotendeels vergelijkbaar gebruik toegestaan. De differentiatie is gelegen in het toelaten van de tunnel en de parklaan binnen de verschillende bestemmingen én de differentiatie in bouwvormen, hoogtes en maximale bebouwingspercentages. Hierdoor krijgen de verschillende gebieden een eigen uitstraling. De systematiek van een uitwerkingsbevoegdheid is niet van toepassing op een bestemmingsplan.

Ad. 6y. Voor de gunning van het project is de notitie 'Stad en landschap' opgesteld. Deze notitie gaat in op de gewenste beeldkwaliteit voor het vastgoed, de kunstwerken en het openbaar gebied. Initiatiefnemer is contractueel gebonden aan deze kwaliteit. Tevens wordt op basis hiervan een beeldkwaliteitsplan opgesteld, dat wordt opgenomen in de welstandsnota. De economische uitvoerbaarheid van het project is beschreven in Hoofdstuk 10 van het (ontwerp-)bestemmingsplan.

Ad. 7a. Schade als gevolg van het bestemmingsplan kan worden verhaald via de regeling planschade uit de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 Wro). Informatie hierover is terug te vinden op de website van de gemeente Maastricht: www.maastricht.nl > Gemeenteloket > Alle producten en diensten > Planschade. Een onafhankelijke adviseur adviseert het college over het planschadeverzoek

Ad. 7b. Onduidelijk is welke concrete uitbreidingsplannen de stichting heeft en waarom deze niet binnen het bestemmingsplan passen. Het bestemmingsplan laat voldoende ruimte om de gebouwen van de stichting in de toekomst uit te breiden. Als reclamant meent door het bestemmingsplan te worden benadeeld, wordt verwezen naar de planschaderegeling uit de Wro. Informatie hierover is terug te vinden op de website van de gemeente Maastricht: www.maastricht.nl > Gemeenteloket > Alle producten en diensten > Planschade.

Ad. 7c. Opgenomen voorlopige bestemmingen zijn rechtstreeks overgenomen uit het TB en noodzakelijk om de maatregelen uit het TB uit te kunnen voeren. De gemeenteraad heeft hierin geen eigenstandige bevoegdheid. Voor eventuele compensatie wordt verwezen naar hetgeen onder ad. 7b. is opgemerkt over planschade.

Ad. 7d. Het stellen van nadere eisen is bij de uitvoering van het bestemmingsplan aan de orde op het moment, dat sprake is van daadwerkelijke bouwplannen, hiervan kan niet op voorhand gebruik worden gemaakt..

De Fietsersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, ziet veel positieve kanten aan de nieuwe openbare ruimte als gevolg van het project. Toch heeft de reclamant enkele aandachtspunten:

- 1) De Bond wenst enkele punten die ook als zienswijze zijn ingediend op het OTB nogmaals in te brengen.
- 2) Informatie over de werkzaamheden aan de tunnel Kasteel Erensteinstraat – Severenstraat ontbreekt.
- 3) De onderdoorgang tussen de Kasteel Hillenraadweg en de Kolonel Millestraat krijgt aflopende taluds. Er mist echter een visualisatie van de ingewikkelde situatie.
- 4) De zuidelijke aansluiting op de Avenue Ceramique vereist een grondige aanpassing, zo niet beëindiging, van de functie van de Renier Nafzgerstraat als op- of afrit van de J.F. Kennedybrug. In de huidige situatie is in de Renier Nafzgerstraat namelijk geen doorgaand fietsverkeer in oostelijke richting mogelijk.
- 5) Ga verstandig om met groen bij het Europaplein. Zowel het wegbeeld van het J.F. Kennedytracé als de sociale veiligheid van fietsers vragen om een passende groenstructuur. Wat wegbeeld betreft, is een duidelijk contrast tussen autosnelweg en J.F. Kennedytracé nodig. Immers, ook fietsers maken hiervan gebruik. Goed zicht, op de omgeving en vanaf de weg, bevordert de sociale veiligheid. Parkachtig groen (beperkt nabij fietsroutes en geen bos) en strakke patronen dragen daar mogelijk aan bij. De Akersteenweg verdient (compenserend) groen. Denk aan blokhagen in de verharde tussenbermen om de snelheid te drukken.
- 6) Plaats wegmeubilair niet op het fietspad, om zo eenzijdige ongevallen naast de rijloper of op het voetpad te voorkomen.
- 7) Denk bij het hellingontwerp (Ambyerweg, fietsbrug) aan de x-factor (maat van het Fietsberaad voor fietsvriendelijke hellingen).
- 8) Geef fietsers meer mogelijkheden op de parklaan door toevoeging van fietspaden. Fietsers kunnen vanaf de Groene Loper niet tot aan de bestemming komen omdat de parklaan moet worden overgestoken. Het is wenselijk het aantal oversteekbewegingen bij de rijbaan te beperken vanuit het oogpunt van veiligheid. Bovendien wordt hiermee de verharde route geboden naast het alternatief van het halfverharde recreatiepad.
- 9) Dwing op oversteekpunten bij autoverkeer lage snelheden af. De parklaan valt binnen enkele schoolzones en dus zijn extra veiligheidsmaatregelen onvermijdelijk.
- 10) Geef fietsers een goede positie bij de overweg. Het is wenselijk, dat aan het zuidelijke einde van de parklaan een verkeersveilige en comfortabele situatie wordt ontworpen en fietsers voorrangrechten krijgen.
- 11) Kom met oplossingen voor het Europaplein. De toekomst voor het fietsverkeer over en langs het Europaplein is volkomen onduidelijk voor zowel de tijdelijke als de definitieve situatie. Dit, terwijl hier drie middelbare scholen liggen waarvan leerlingen en personeel gebruik maken van deze fietsverbinding. Gezien de hoofdeis, dat bestaande functionaliteiten worden gehandhaafd, wordt ervan uitgegaan, dat de doorgaande fietsroute J.F. Kennedysingel-Akersteenweg in stand blijft en fietsers er mogelijkheden bij krijgen.

Reactie:

Ad. 1. Voor de beantwoording van de onderdelen die al zijn ingebracht op het OTB, wordt verwezen naar paragraaf 1.1, nr. 9 van de Nota van Antwoord bij het TB (Bijlage M).

Ad. 2. Dit is een terechte opmerking. De nieuwe eisen voor de verbeelding bieden geen ruimte om dwarsprofielen van wegen en dergelijke op de verbeelding op te nemen. De technische gegevens zijn wel vastgelegd in het TB.

Ad. 3. De voorhanden zijnde informatie is voldoende voor besluitvorming in het bestemmingsplan. Meer informatie is op dit moment niet aanwezig. Meer uitleg over het plan is te verkrijgen in het Informatiecentrum, President Rooseveltlaan 101 in Maastricht.

Ad. 4. De Renier Nafzgerstraat valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan. Het doortrekken van deze fietsverbinding valt buiten de grenzen van het bestemmingsplan en buiten de scope van het project A2 Maastricht. De mogelijkheden, die reclamant aandraagt, worden beoordeeld in het kader van de verdere ontwikkeling van Randwyck.

Ad. 5. De suggesties over de groene inrichting worden meegenomen bij de uitwerking van de plannen.

Ad. 6. Alleen als dit echt noodzakelijk is, worden voorzieningen op het fietspad geplaatst. Gedacht moet worden aan paaltjes of verkeersgeleidingen.

Ad. 7. Opmerking wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de plannen.

Ad. 8. Het uitgangspunt van het plan is een goede fietsverbinding in een parkachtige omgeving boven de tunnel. De Groene Loper biedt een grote verblijfskwaliteit voor langzaam verkeer. Verkeersvoorzieningen voor snelverkeer zijn ondergeschikt aan het recreatief-groene karakter. Het routenetwerk wordt sluitend gemaakt. Bestemmingen in het centrum van de stad en rond het station zijn uit alle richtingen via aantrekkelijke langzaamverkeerroutes bereikbaar. Bij de invulling van deze doelstelling wordt rekening gehouden met de positie van fietsers, die gebruik maken van de parklaan.

Ad. 9. Op dit moment wordt een lagere snelheid niet noodzakelijk gevonden om een veilige verkeersafwikkeling te waarborgen. Dit is ook in tegenspraak met Duurzaam Veilig. Mocht dit in de toekomst alsnog noodzakelijk blijken, dan zullen maatregelen worden genomen.

Ad. 10. Het 'Fietsplan Maastricht' (september 2009) onderscheidt twee soorten fietspaden: hoofd fietsnet en aanvullend fietsnet. De parklaan maakt deel uit van het 'aanvullende fietsnet'. Het aanvullende fietsnet zijn de verbindende schakels met het hoofd fietsnetwerk. Voor de inpassing van het fietspad in de Groene Loper wordt hierbij rekening gehouden. Het belangrijkste is dat fietsverkeer op een veilige manier wordt afgewikkeld. Hierbij worden de richtlijnen van het CROW aangehouden. Op dit moment worden de mogelijke kruispuntvormen voor de parklaan onderzocht. Duidelijk is dat er twee soorten kruispunten komen: geregelde kruispunten met verkeerslichten (Scharnerweg) en ongeregelde kruispunten. Voor beide varianten worden kruispuntoplossingen ontwikkeld. Het veilig laten oversteken van alle verkeersdeelnemers is hierbij het uitgangspunt.

Ad. 11. Het Europaplein is als 'entree tot de stad' vormgegeven en de fietsroutes zijn geleid door bebouwd gebied. De bestaande fietspaden langs de J.F. Kennedysingel zijn als ongevalplekken aangewezen in het 'Fietsplan Maastricht' (conflict met op- en afritten). De gekozen oplossing biedt tegelijk een grotere sociale veiligheid, doordat doorgaande routes via 'bewoond' gebied lopen. In het verdere ontwerpproces zullen deze routes verder geoptimaliseerd worden. Uitgangspunt hier is een goede aansluiting op de doorgaande fietsroute. De bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen als MECC, bedrijven en scholen, blijft ook voor fietsers via veilige routes gegarandeerd. Het omleggen van bestaande fietspaden en fietsroutes met behoud van de fietsverbindingen die een fietser op dit moment heeft, kan ook aan de orde zijn. Bij het Europaplein is voor een dergelijke oplossing gekozen, door de fietsverbinding via de

Groene Loper richting Avenue Ceramique te laten lopen. Fietzers kunnen van deze mogelijkheid gebruik maken. Ter hoogte van de Avenue Ceramique kan vervolgens gebruik worden gemaakt van de J.F. Kennedysingel om de Maas over te steken. In de verdere uitwerking van de plannen wordt deze opmerking meegenomen.

25. Zienswijzen: 76, 58, 80, 149, 156

Het A2-Buurtplatform, buurtplatform Wittevrouwenveld Actief en reclamanten maken de volgende opmerkingen:

- 1) **Regels voor de hoogte van de bebouwing en bestemming 'Gemengd' laten onvoldoende zien of in voldoende mate rekening is gehouden met de toetreding van licht in de binnen de bestemming te realiseren bebouwing. Reclamant gaat er vanuit dat dit geregeld wordt in het bestemmingsplan of bouwbesluit.**
- 2) **Een grotere afstand van de voorziene bouwlocaties ten opzichte van de tunnelmonden is wenselijk. Zo is bij tegenvallende verontreiniging en overschrijding van normen, voldoende marge ingebouwd voor woningen rondom tunnelmonden en woningen die bovenop het plein bij tunnelmonden komen. Reclamant verwijst hierbij naar de Algemene Maatregel van Bestuur ter zake geluidgevoelige bestemmingen, waarin een minimale afstand van 300 meter van bebouwing tot een rijksweg is opgenomen.**
- 3) **Woon- en/of kantoorbestemmingen zijn verscholen in het plan opgenomen. In de verbeelding is de definitieve bestemming van de voorlopige bestemming niet zichtbaar. Reclamant stelt voor ook een plankkaart op te nemen met daarin de definitieve bestemmingen (eindsituatie). Ook wordt aandacht gevraagd voor de bepaling in de regels die de in de plint van wonen en/of kantoren opgenomen bestemmingen tot die verdieping beperkt, terwijl het op plaatsen rond pleinen wellicht goed zou zijn om ook de eerste verdieping een dergelijke bestemming te geven.**
- 4) **Als er ruimte is voor afslaand verkeer zonder de doorstroming te beperken, moet deze ruimte opgenomen worden in de voorlopige bestemmingen. Denk dan aan rechtsaf bewegingen vanuit het noorden bij de Scharnerweg richting Wyck. Reclamant vraagt om optimalisatie van bereikbaarheidsmogelijkheden, zonder doorstroming te belemmeren.**
- 5) **Bij het opstellen van de parkeerbalans is onvoldoende rekening gehouden met de parkeerbehoefte van het St. Maartenscollege (omvang, dynamiek op bepaalde spitsmomenten). Gevraagd wordt om de bestemming parkeren op te nemen binnen de bestemming verkeer in het plangebied van de A2 voor het St.Maartenscollege, en voor het overige rond de beide scholen een betere parkeersituatie te regelen. Reclamant stelt dat parkeervoorzieningen voor het St.Maartenscollege worden afgewenteld op de wijk Wyckerpoort als niet in de Toelichting en in artikel 19 een parkeernorm voor scholen (St.Maartenscollege en Leeuwenborgh) mede wordt opgenomen en wordt vertaald in extra verkeervoorzieningen binnen dit bestemmingsplan.**
- 6) **Er moet een voorziening komen waar mensen terecht kunnen bij planschade, nadeelcompensatie of schade. Ook moet er oog zijn voor de sociale dimensie en menselijk leed, bijvoorbeeld in de vorm van een rechtswinkel.**
- 7) **Er moet één loket voor wijken ter weerszijde van de A2 worden ingericht, waar mensen zowel voor de plannen van Maastricht Noordoost als voor de A2 terecht kunnen. Zo kan integrale en op elkaar afgestemde behandeling plaatsvinden, zonder dat mensen van het kastje naar de muur worden gestuurd.**

Reactie:

Ad. 1. De regels voor toetreding van licht in gebouwen zijn vastgelegd in het Bouwbesluit. Bij een aanvraag om omgevingsvergunning wordt hieraan getoetst.

Ad. 2. Het "Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" stelt eisen aan gebouwen met een gevoelige bestemming (waaronder scholen, kinderopvang, zorgtehuizen) binnen een afstand van 300 m van een Rijksweg of 50 m van een provinciale weg én waarbij sprake is van een overschrijding of een dreigende overschrijding van grenswaarden. In het bestemmingsplan A2-Transpose kunnen geen gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd op locaties waar grenswaarden (mogelijk) worden overschreden ook al zijn ze gesitueerd op minder dan 300 van een Rijksweg of 50 m van een provinciale weg. Het "Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" stelt dus geen eisen aan het bestemmingsplan A2-Transpose. Er is dan ook geen reden om de afstanden van de genoemde bestemmingen tot de tunnelmonden te vergroten.

Ad. 3. In de Toelichting op het (ontwerp-)bestemmingsplan is op pagina 50 een impressie opgenomen van de eindsituatie. De nieuwe eisen voor de verbeelding maken het niet mogelijk de eindbestemmingen op de verbeelding te plaatsen. Er is bewust gekozen voor een bestemming 'Gemengd' waarbinnen diverse functies mogelijk zijn. Dit om flexibel te zijn in de gewenste ontwikkelingen. Op de verdiepingen kan gewoon worden. Voor kantoren is dit in veel gevallen ook mogelijk, zolang het geen publieksaantrekkende dienstverlenende functies betreft.

Ad. 4. De primaire opgave is om ter plaatse van Scharnerweg / Koningsplein de krappe verkeersruimte optimaal te benutten voor een verkeersveilige oversteek van langzaam verkeer. De afslag betekent een extra lange oversteek voor voetgangers en fietsers en staat haaks op zienswijzen die aandacht vragen voor verkeersveilige oversteken. In samenspraak met de minister is geconcludeerd dat de gevraagde afslag onnodig bestemmingsverkeer aantrekt op de tijdelijke A2. Deze is met 'koude' kruisingen primair ingesteld op een vlotte doorstroming van doorgaand verkeer. Het Tracébesluit voorziet daarom niet in de gevraagde afslag. De gemeente blijft in overleg met de ondernemers Wyck over de bereikbaarheid en hoe tegemoet te komen aan de zorgen op dit vlak. Indien de bereikbaarheid van Wyck aantoonbaar onder druk staat tijdens de bouw, zal opnieuw worden gekeken om dit risico te ondervangen.

Ad. 5. Bij de invulling van het gebied moet rekening worden gehouden met de parkeernormen zoals opgenomen in artikel 19.1 van de planregels. Het Sint-Maartenscollege ligt buiten het plangebied. Aanvullende parkeervoorzieningen voor deze school zijn niet in het plan voorzien. Binnen de bestemming 'Verkeer' is het wel mogelijk parkeervoorzieningen te realiseren.

Ad. 6. Omdat het bij de afhandeling van schade (planschade en nadeelcompensatie) om twee bevoegde instanties gaat, is het niet mogelijk - zoals reclamanten vragen - claims door één instantie te laten afhandelen. Het projectbureau A2 Maastricht zal wel faciliteren in het vinden van de juiste instantie voor de afhandeling van verzoeken om schadevergoeding. Schade als gevolg van het bestemmingsplan kan worden verhaald via de regeling planschade uit de Wet ruimtelijke ordening. Informatie hierover is terug te vinden op de website van de gemeente Maastricht: www.maastricht.nl > Gemeenteloket > Alle producten en diensten > Planschade. Op de afhandeling van schadeverzoeken in verband met het TB is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. Informatie over het

indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

De uitvoering en realisatie van het project is in handen van Avenue2. Deze partij is verantwoordelijk voor een gedegen en betrouwbare uitvoering. Als onverwachte storingen optreden door de bouwwerkzaamheden, is het aan Avenue2 om schadebeperkende maatregelen en/of herstelmaatregelen te treffen. Schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden moet door Avenue2 worden vergoed.

Ad. 7. Het is de insteek een serviceloket in te richten voor alle ontwikkelingen in Maastricht-Oost. Dit loket informeert, handelt klachten af en stuurt de schadeclaims door aan de betreffende bestuursorganen. Vanuit het project A2 Maastricht is het verder de bedoeling dat het informatiecentrum aan de President Rooseveltlaan zijn functie in de wijk als vraagbaak behoudt. Hierbij kan ook gedacht worden aan ondersteuning bij bepaalde vragen. Het informatiecentrum zal hiermee echter nooit de functie van een rechtswinkel kunnen overnemen.

26. Zienswijzen: 157

Reclamant, lid van werkgroep Maastricht van de Vogelwacht Limburg, stelt dat in het plan de huismus als beschermde vogelsoort niet staat vermeld. Terwijl in het plangebied wel huismussen aanwezig zijn: uit eerder onderzoek blijkt dat de huismus nestelt onder de daken van de te slopen huizen aan de Burgemeester Bauduinstraat. Mogelijk broedt de huismus op nog meer plaatsen in het plangebied, bijvoorbeeld in de te slopen flats aan de Doctor Schaepmanstraat. Aangezien ook vleermuizen in het plangebied nestelen, kan daarnaast – volgens de reclamant – niet worden uitgesloten dat ook gierzwaluwen in het plangebied aanwezig zijn. Dit kan pas worden aangetoond door nieuw meerdaags onderzoek tijdens het broedseizoen van de gierzwaluw in 2011. Reclamant vraagt met bovenstaande rekening te houden bij de vaststelling van het bestemmingsplan A2 Traverse en verzoekt om een paragraaf met mogelijke maatregelen die leiden tot verbetering van de leefsituaties van vogels in het plangebied.

Reactie: Er wordt er rekening gehouden met de aanwezigheid van de huismus en de gierzwaluw. Zowel tijdelijke (onder andere nestkasten) als permanente (aanpassingen in te realiseren nieuwbouw en inrichting leefgebied in het te ontwikkelen openbaar groen in de stadstraverse en tussen de nieuwbouw) maatregelen worden getroffen voor deze soorten. Hierbij is in eerste instantie uitgegaan van een 'worst-case' benadering, waarbij aangenomen wordt, dat het gehele gebied optimaal leefgebied is, voor zowel huismus als gierzwaluw. Een groot voordeel is, dat binnen het bestemmingsplan al voldoende ruimte is om dergelijke maatregelen te treffen. De stadstraverse wordt ingericht als een groen stadspark met lokale ontsluitingen en de woningbouwstijl is geschikt voor het treffen van maatregelen voor nestgelegenheid. De huismus en gierzwaluw zijn typische stadsbewoners, die in het nieuwe bestemmingsplan ruim voldoende functioneel leefgebied krijgen aangeboden.

27. Zienswijzen: 53

Stichting Kloar Loch vindt, dat – vanwege de nu al aanwezige slechte luchtkwaliteit en mogelijke gezondheidsschade voor omwonenden – binnen 300 meter van de pleinen rondom de tunnelmonden geen gevoelige bestemmingen, kantoren, woontorens en/of andere huisvesting mogen worden gebouwd. Ook vindt de stichting dat vóór het in gebruik nemen van de tunnel, voor de bestaande bebouwing effectieve maatregelen tegen luchtvervuiling in de tunnel (filtering) en luchtvervuiling in de nabijheid (binnen 300 meter) van de toekomstige tunnelmonden moeten worden genomen. Reclamant is overtuigd dat in de toekomst de luchtkwaliteit binnen 300 meter van de toekomstige tunnelmonden door forse toename van (vracht)verkeer op de A2 nog slechter

wordt. Hij vraagt daarom verantwoordelijkheid te nemen en omwonenden bij de toekomstige tunnelmonden niet met een kluitje in het riet te sturen.

Reactie: Het "Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" stelt eisen aan gebouwen met een gevoelige bestemming (waaronder scholen, kinderopvang, zorgtehuizen) binnen een afstand van 300 m van een Rijksweg of 50 m van een provinciale weg én waarbij sprake is van een overschrijding of een dreigende overschrijding van grenswaarden. In het bestemmingsplan A2-Transpose kunnen geen gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd op locaties waar grenswaarden (mogelijk) worden overschreden ook al zijn ze gesitueerd op minder dan 300 van een Rijksweg of 50 m van een provinciale weg. Het "Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" stelt dus geen eisen aan het bestemmingsplan A2-Transpose.

Er is dan ook geen reden om de afstanden van de genoemde bestemmingen tot de tunnelmonden te vergroten.

28. Zienswijzen: 11, 159

Enkele reclamanten willen graag dat het vastgoed langs de traverse (woningen, kantoren, kleine bedrijvigheid) niet te hoog wordt, bekeken vanuit de eigen woning aan de Sint Josephstraat. Natuurcompensatie zou volgens hen – óók vanuit de Sint Josephstraat gezien – de grote hoeveelheid aan wegen naar en van de zuidelijke tunnelmond aan het zicht moeten onttrekken. Zij vragen tenslotte ook de punten, die zijn ingediend bij het OTB/MER mee te wegen in de afwegingen voor de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Transpose.

Reactie: Alleen ten noorden van de Akersteenweg is vastgoed voorzien.

De maximale hoogten zijn vastgelegd in het bestemmingsplan. Deze hoogten zijn stedenbouwkundig afgestemd op de omgeving.

Voor wat betreft het onttrekken van de infrastructuur aan het zicht door natuurcompensatie, geldt dat rondom het verkeersplein bij de zuidelijke tunnelmonden veel groen is voorzien.

Voor een reactie op de zienswijzen ingediend bij het OTB/MER wordt voor de beantwoording verwezen naar de Nota van Antwoord, bijlage M, bij het TB. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

"Er zijn geen eenduidige criteria voor het bepalen van overlast op het gebied van zicht en de daarvoor te nemen maatregelen. Maatregelen die in het plan zijn meegenomen, zijn ingegeven vanuit wet- en regelgeving. Daarnaast geldt dat er geen fysieke ruimte beschikbaar is tussen de afrit van de A2 en de Sibemaweg om te voorzien in afdoende afschermende maatregelen in de vorm van een grondwal of beplanting als landschapselementen."

In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. De luchtkwaliteit nabij de woningen aan de oostzijde van de zuidelijke tunnelmond heeft

bijzondere aandacht gekregen in de luchtkwaliteitsrapportage van het MER (Bijlage J bij het TB). Uit het MER-onderzoek blijkt dat de concentraties daar weliswaar hoger zijn dan in de autonome ontwikkeling, toch zijn ze relevant lager dan de geldende grenswaarden. Bij het ontwerp van het plan zijn meerdere varianten beoordeeld en afgewogen. Op basis van onderstaande argumenten is gekozen voor de oostelijke ligging van de aansluitingen bij knooppunt Europaplein:

- Om het aantal gehinderden zoveel mogelijk te beperken, is het wenselijk om de zuidelijke tunnelmond en de Akersteenweg/J.F. Kennedysingel zo ver mogelijk naar het zuiden te leggen. Hierdoor komen de tunnelmond en wegen verder van het stedelijk gebied te liggen.*
- De boogstraal voor de bovenste tunnelbuis maakt het noodzakelijk de zuidelijke tunnelmond op de in het plan ingetekende locatie te realiseren.*
- Aan de westzijde van de snelweg ligt een gasstation. Hierdoor is het praktisch gezien niet mogelijk het gehele knooppunt te verleggen naar het westen.*
- De realisatie van afslagen aan de west- en oostzijde van de snelweg is niet mogelijk, omdat dan binnen een klein ruimtebeslag drie kruispunten worden aangelegd, namelijk oost- en westkruising Europaplein en kruising parklaan. Door de beperkte ruimte is dit verkeerskundig niet wenselijk.*
- Omdat filevorming in de tunnel te allen tijde moet worden voorkomen, is het noodzakelijk om vanuit de westelijke, bovenste tunnelbuis een lange toerit en noodzakelijke boogstraal tot het kruispunt met de J.F. Kennedysingel aan te houden. Met een oostelijke variant is die afstand maximaal.*

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

29. Zienswijzen: 158

Reclamant is eigenaar van een aan de traverse gelegen appartement (Oranje-residence) en heeft ernstig bezwaar tegen de aanleg van de tijdelijke N2 pal tegen en vlakbij dit appartement. Dit, omdat hiermee de geluidhinder ernstig toeneemt, de luchtkwaliteit aanzienlijk verslechtert en verzakkingen en scheurvorming aan/in het appartement kunnen ontstaan.

Reclamant verzoekt dan ook het bestemmingsplan A2 Traverse zodanig aan te passen:

- dat geen tijdelijke N2 wordt aangelegd vlak langs de bestaande A2, maar een alternatieve route elders wordt bereden tijdens de bouw van de tunnel;**
- subsidiair: als de tijdelijke N2 toch langs de bestaande A2 komt, deze zodanig te situeren, dat de tijdelijke weg zo ver mogelijk van de bestaande bebouwing komt. En in géén geval pal tegen de voordeur en ramen van de Oranje-residence.**

Reclamant maakt de volgende specifieke opmerkingen:

- 1) Waarom moet de tijdelijke weg pal tegen en vlakbij de toegang tot het eigen appartement worden aangelegd, waardoor in (mede-)eigendom toebehorende grond (nu groenvoorziening) moet worden onteigend en toegang tot het appartement praktisch onmogelijk is (politie, brandweer, eerste hulp)? En waarom is een drie meter hoge geluidwal vlak voor het appartement nodig? Reclamant geeft aan dat de bewoonbaarheid hiermee tot een nulpunt daalt en vraagt zich af waarom de lasten van de bouw van de tunnel niet meer worden verspreid over alle burgers van Maastricht.**
- 2) Tijdens de bouw van de tunnel kan net zo goed een alternatieve rijroute worden gevolgd via aangrenzende wegen: komende van de Geusselt via de Viaductweg-Meerssenerweg-Heerderweg, met een doorsteek bij de Praxis naar de A2. Dit levert minder verstoring en minder vertraging op bij de**

bouw van de tunnel. Waarom wordt vastgehouden aan het voorgestelde tracé?

- 3) Is ter zake een milieueffectrapportage uitgebracht?**
- 4) Is een risicoanalyse gemaakt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de tijdelijke weg?**
- 5) De gemeente springt te lichtig om met normen en waarden ten opzichte van de burger. Zo wordt vermeld dat de geluidhinder van de westelijke verlegging van de N2 gelijk blijft. Reclamant stelt dat dit niet is onderbouwd met meetrapportages. Hij vraagt zich af of er metingen zijn gedaan voorafgaand aan de bouw van de tunnel? En vinden er metingen plaats tijdens de bouwperiode? Ook op het gebied van lucht, stofvorming en scheurvorming in appartementen door trillingen.**
- 6) Reclamant stelt de gemeente aansprakelijk als zij voorgaf geen metingen uitvoert en later toch schade aan zijn appartement ontstaat. Schade aan de fundering is bijvoorbeeld mogelijk, omdat stuwing van grondwater kan ontstaan (vroeger was ter plaatse het overloopgebied van de Maas).**
- 7) Is de tijdelijke loopbrug ook goed bruikbaar voor senioren en rolstoelgebruikers?**

Reactie:

Ad. 1. en 2. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

"De grenzen van het (O)TB en meer specifiek van het maatregelvlak 'Tijdelijk werkterrein, zone tijdelijke weg' zijn op deze locatie afhankelijk van de benodigde ruimte voor de aanleg van de tunnel, de aanleg van de tijdelijke N2 en de ruimte die nodig is voor de ondergrondse infrastructuur. De situatie ter plaatse is ruimtelijk gezien een corridor, waarbij voor een minimaal ruimtegebruik is gekozen, gelet op de eisen ten aanzien van het ontwerp. De locatie van het maatregelvlak 'Tijdelijk werkterrein, zone tijdelijke weg' staat aangegeven op de kaarten behorend bij het (O)TB (deel II van het besluit). Daarnaast wordt in Bijlage K bij de Toelichting op het (O)TB uitgebreid ingegaan op de wijze van fasering van de tijdelijke weg. In dezelfde bijlage zijn de gevolgen van de verlegde weg voor de maatgevende aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid en de maatregelen (geluidsschermen, geluidsarm asfalt) om overlast zoveel mogelijk te beperken in beeld gebracht. Ook zijn bij het OTB/MER A2 Passage Maastricht zogenoemde impactdocumenten ter visie gelegd, waarin de gevolgen van het project per locatie inzichtelijk zijn gemaakt."

"De tunnel en het tracé van de tijdelijke N2 leggen, gelet op alle voorschriften ten aanzien van ontwerp, minimaal beslag op de openbare ruimte. De flats langs de President Rooseveltlaan vallen echter binnen dit gebied. Via het gezamenlijk initiatief Maastricht-Bereikbaar (voorheen 'Mobiliteits Management Maastricht') wordt door overheid en bedrijfsleven samen een maatregelenpakket genomen om de groei van het autoverkeer te beperken. Denk dan aan maatregelen die mensen stimuleren andere vervoerswijzen te gebruiken, zoals het openbaar vervoer"

(mobiliteitspas), de fiets, en maatregelen om te telewerken. Daarnaast wordt door de gemeente Maastricht - in samenwerking met het Rijk - een light-rail station gebouwd, inclusief Park & Ride-terrein in de Beatrixhaven. Hierdoor blijft naar verwachting de verkeers- en parkeerdruk in Maastricht als geheel gelijk aan het niveau van 2010.

Toch zorgt de hoeveelheid verkeer door Maastricht over de N2 ervoor dat een 2x2 autoweg noodzakelijk blijft. Er is onvoldoende ruimte tussen de tunnel en de woningen om deze tijdelijke N2 te realiseren."

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

Ad. 3. Ten behoeve van het (O)TB is een milieueffectrapportage opgesteld. Zie bijlage J bij het TB.

Ad. 4 De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.
Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

Ad. 5. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ad. 6. Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

"Op dit moment wordt beoordeeld voor welke gebouwen en woningen, gelet op de locatie, ondergrond en werkzaamheden, een nulmeting wordt uitgevoerd. Met andere woorden, waar de kans op schade als gevolg van de werkzaamheden aanwezig is. Hierbij wordt ook bepaald welke opnames deze nulmeting voor de betreffende gebouwen en woningen omvat. Eigenaren van woningen en gebouwen, waar een nulmeting plaatsvindt, worden hiervan uiteraard tijdig in kennisgesteld."

"Indien schade optreedt als gevolg van het TB kan een beroep worden gedaan op de 'Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'. Is de schade het gevolg van het bestemmingsplan dan is de planschaderegeling van toepassing. Indien de schade ontstaat door de uitvoering van de werkzaamheden, dan kan deze schade worden verhaald op de aannemer."

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

Ad. 7. De huidige voetgangersbrug is niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers en /of voor mensen met een 'loopbeperking', mede, omdat de huidige oversteekplaatsen over de A2 nog voldoende alternatieve mogelijkheden bieden. Als deze oversteekplaatsen in de toekomst door werkzaamheden ernstig beperkt worden, dan worden de daar geplande bruggen rolstoelvriendelijk uitgevoerd.

30. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 124, 125, 128, 129, 130, 131, 132, 135, 160, 161

Een groot aantal reclamanten verzoekt dringend het OBP niet – althans niet ongewijzigd – vast te stellen. Zij stellen uitdrukkelijk dat het gehele OBP in al haar onderdelen in strijd is met goede ruimtelijke ordening. Het OBP leidt ertoe, dat bestaande gebruiksmogelijkheden op de eigendommen van reclamanten worden wegbestemd (in elk geval geldt dit voor de grondgebieden die binnen de grenzen van het OBP vallen) voor een zeer tijdelijke voorziening. De aantasting van eigendommen is planologisch en ruimtelijk volstrekt niet verantwoord. Bestaand legaal gebruik moet uit het oogpunt van rechtszekerheid dienovereenkomstig worden bestemd. Nu kunnen belanghebbenden niet met voldoende zekerheid hun juridische positie onderzoeken en vaststellen. Daarmee ontstaat rechtsonzekerheid.

Voor de algemene grond - dat het OBP in strijd is met goede ruimtelijke ordening – worden door de reclamanten de volgende argumenten aangevoerd:

- **In het OTB is niet exact aangegeven waar de tijdelijke N2 komt te liggen. Hierdoor is nauwelijks na te gaan wat de impact van de weg is op het eigendom, en welke geluidwerende voorzieningen nodig zijn om de effecten van de aanleg van de weg te mitigeren. In het bijzonder is in strijd met artikel 3.3.1 lid 1 Bro verzuimd om de ligging van geluidgevoelige terreinen op te nemen in het OTB, terwijl voorts de functie van de voornaamste wegen, alsmede dwarsprofielen/aantal wegen, de breedte van de weg of de as van de weg op de digitale detailkaart niet exact is terug te vinden. Hierdoor is de noodzaak van een herbestemming van terrein dat in eigendom is van reclamanten niet aannemelijk gemaakt. Reclamanten weten als eigenaar van gedeeltelijk in, maar bovenal gedeeltelijk buiten het plangebied gelegen eigendommen in het geheel niet waar zij aan toe zijn. Er is sprake van rechtsonzekerheid voor reclamanten.**
- **Het lijkt erop dat het feit dat de aanleg van de A2 Passage Maastricht onder de Crisis- en Herstelwet is gebracht, wordt benut voor het verruimen van de omvang van werkzaamheden die tot de A2 Passage worden gerekend, terwijl de betreffende werkzaamheden daar anders niet onder zouden zijn gevallen. Reclamanten zijn van mening dat de gemeente Maastricht zelf een bestemmingsplan moet opstellen voor de situering van de N2. Bovendien lijkt het erop dat de herbestemming volgens het OBP onder de Crisis- en Herstelwet is gebracht, om de wettelijke verplichtingen ter bescherming van de burger, te omzeilen. Nergens in het OBP wordt een motivatie gevonden waarom het aanvaardbaar is de belangen van eigenaren en bewoners achter te stellen bij de belangen van de aannemer (de gemeente Maastricht), die de gebiedsontwikkeling is gegund om winst uit het tunnelproject door vastgoedontwikkeling te genereren. Daarmee is de motiveringsplicht in ernstige mate geschonden en heeft een ondeugdelijke belangenafweging plaatsgevonden.**

De eigendommen van reclamanten zijn als één samenhangend geheel in gebruik. Het wegnemen van delen daarvan brengt met zich mee, dat

reclamanten er niet meer kunnen wonen, met als gevolg dat ook de instandhouding als zodanig ernstig in gevaar komt. Reclamanten houden zich uitdrukkelijk het recht voor de algemene grond in een later stadium nog te verbijzonderen en aan te vullen.

Reactie: Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

"De grenzen van het (O)TB en meer specifiek van het maatregelvlak 'Tijdelijk werkterrein, zone tijdelijke weg' zijn op deze locatie afhankelijk van de benodigde ruimte voor de aanleg van de tunnel, de aanleg van de tijdelijke N2 en de ruimte die nodig is voor de ondergrondse infrastructuur. De situatie ter plaatse is ruimtelijk gezien een corridor, waarbij voor een minimaal ruimtegebruik is gekozen, gelet op de eisen ten aanzien van het ontwerp. De locatie van het maatregelvlak 'Tijdelijk werkterrein, zone tijdelijke weg staat aangegeven op de kaarten behorend bij het (O)TB (deel II van het besluit)'. Daarnaast wordt in Bijlage K bij de Toelichting op het (O)TB uitgebreid ingegaan op de wijze van fasering van de tijdelijke weg. In dezelfde bijlage zijn de gevolgen van de verlegde weg voor de maatgevende aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid en de maatregelen (geluidsschermen, geluidsarm asfalt) om overlast zoveel mogelijk te beperken in beeld gebracht. Ook zijn bij het OTB/MER A2 Passage Maastricht zogenoemde impactdocumenten ter visie gelegd, waarin de gevolgen van het project per locatie inzichtelijk zijn gemaakt."

"De tunnel en het tracé van de tijdelijke N2 leggen, gelet op alle voorschriften ten aanzien van ontwerp, minimaal beslag op de openbare ruimte. De flats langs de President Rooseveltlaan vallen echter binnen dit gebied. Via het gezamenlijk initiatief Maastricht-Bereikbaar (voorheen 'Mobiliteits Management Maastricht') wordt door overheid en bedrijfsleven samen een maatregelenpakket genomen om de groei van het autoverkeer te beperken. Denk dan aan maatregelen die mensen stimuleren andere vervoerswijzen te gebruiken, zoals het openbaar vervoer (mobiliteitspas), de fiets, en maatregelen om te telewerken. Daarnaast wordt door de gemeente Maastricht - in samenwerking met het Rijk - een light-rail station gebouwd, inclusief Park & Ride-terrein in de Beatrixhaven. Hierdoor blijft naar verwachting de verkeers- en parkeerdruk in Maastricht als geheel gelijk aan het niveau van 2010. Toch zorgt de hoeveelheid verkeer door Maastricht over de N2 ervoor dat een 2x2 autoweg noodzakelijk blijft. Er is onvoldoende ruimte tussen de tunnel en de woningen om deze tijdelijke N2 te realiseren."

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

De buitenste begrenzing van de tijdelijke N2 is in het bestemmingsplan overgenomen.

Voor zover reclamanten zich zorgen maken over de bestemmingen die op hun eigendommen worden gelegd, geldt dat de woningen aan de Professor Cobbenhagenstraat in het Ontwerp-bestemmingsplan ten onrechte de bestemming 'Verkeer-3-voorlopige bestemming' hebben gekregen. Deze woningen vallen buiten de

begrenzing van het TB en zijn niet noodzakelijk voor realisatie van de maatregelen opgenomen in het TB. Omdat deze woningen wel vallen binnen de gebiedsontwikkeling van het plan de Groene Loper, zijn ze meegenomen in het bestemmingsplan, maar hebben ze de functie 'gemengd' gekregen. Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.

De Crisis- en herstelwet is nationale wetgeving waarin de wetgever een afweging heeft gemaakt over de aanvaardbaarheid van de daarin opgenomen procedureregels. Ook heeft de wetgever bepaald welke projecten onder de werking van de Crisis- en herstelwet vallen. Zoals in de Toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan is aangegeven, is het project A2 Passage Maastricht opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet. Deze wet is dus op het project van toepassing. In de Toelichting op het TB en het bestemmingsplan is onderbouwd waarom de opgenomen ontwikkelingen noodzakelijk en wenselijk zijn. Bij deze afweging zijn ook de belangen van bewoners en andere betrokkenen afgewogen. Deze afweging heeft uiteindelijk geleid tot het voorliggend plan.

31. Zienswijzen: 15

Xelat Holding BV, Apple Park Maastricht BV en Xelat Onroerend Goed BV wensen de zienswijzen ingediend op het OTB/MER als herhaald en ingelast te zien. Verder geven ze aan dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan niet enkel rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van het Apple Park Hotel maar ook met de toekomstige ontwikkelingen ter plaatse. De toekomstplannen hebben betrekking op het realiseren van een toren op het restaurant aan de Geusseltzijde. De gemeente heeft toestemming verleend voor dit project met een omvang van ca. 5.000 m².

Reactie: Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Het Apple Park Hotel ligt buiten de plangrens van het (Ontwerp-)Bestemmingsplan A2 Traverse. In dit bestemmingsplan is opname van eventuele toekomstige ontwikkelingen voor dit gebouw niet aan de orde.

32. Zienswijzen: 29

Reclamant geeft aan zijn zienswijzen in het kader van het OTB/MER opnieuw te willen inbrengen tegen het Bestemmingsplan. Daarnaast wil hij de aandacht vestigen op de hoeveelheid vastgoed die in het plan is voorzien. Reclamant betwijfelt of het vastgoed is gebaseerd op de juiste economische uitgangspunten en bevolkingskrimp. Hij vraagt zich af of de gemeente wordt geconfronteerd met een groter financieel risico indien de bevolkingskrimp en economische situatie structureel tegenvallen.

Reactie: Vanaf 6 september tot en met 18 oktober 2010 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzenprocedure hun mening geven op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse en het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De zienswijze van reclamant is buiten deze termijn ingediend. De zienswijze is op 3 november 2010 bij de gemeente Maastricht ontvangen. Deze zienswijze is derhalve niet ontvankelijk.

4.3 Reacties die geen betrekking hebben op Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse

Zienswijzen: 105, 140, 162

33. Zienswijzen: 105

Het Buurtplatform Amby maakt zich zorgen over de leefkwaliteit in Amby. Dit betreft de volgende punten:

- **De hoge verkeersbelasting op het traject tussen knooppunten Geusselt en Kruisdonk: in de autonome situatie wordt al uitgegaan van een toenemende verkeersbelasting met 55 procent in 2026. Bij uitvoering van het plan neemt de verkeersbelasting verder toe door verschuiving van het wegverkeer van het stedelijk netwerk naar de rijksweg en de aanzuigende werking van het stoplichtvrije tracé.**
- **Uit het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse blijkt dat de nieuwe A2 zoveel mogelijk het huidige tracé volgt en verbreding wordt gesitueerd aan de van bebouwing afgekeerde zijde. Dit conflicteert met het OTB waarin is opgenomen dat het wegvak tussen knooppunten Geusselt en Kruisdonk met 20 meter wordt verbreed richting de woningen in Amby. Deze verbreding is ten behoeve van zowel de A79 als de A2.**
- **Het verschuiven van de weg richting Amby leidt onherroepelijk tot een slechtere luchtkwaliteit en meer geluidsoverlast, hetgeen een slechtere leefomgeving en gezondheidsklachten tot gevolg zal hebben. Ook is het niet wenselijk dat de afstand tussen de autosnelweg en de basisschool Amby wordt gereduceerd tot slechts 200 meter.**
- **Buurtplatform Amby heeft de indruk dat de aandacht van de planmakers met name is uitgegaan naar het weggedeelte tussen Geusselt en Europaplein, terwijl het gebied ten noorden van de Geusselt met de hoogste verkeersintensiteiten te maken krijgt. Hiermee wordt de daar heersende problematiek onvoldoende bediend.**
- **Buurtplatform Amby weet dat de inspraakronde voor het OTB/MER voorbij is. Echter, vanwege de verwevenheid van het OTB/MER met de bestemmingsplannen, mag het OTB/MER hier toch worden aangehaald.**

Reactie: De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

34. Zienswijzen: 140

Reclamant vraagt zich af waarom alternatieven als een randweg of geboorde tunnel niet worden benut. Hierdoor is sloop van zijn woning aan de President Rooseveltlaan onnodig. Verder geeft reclamant aan eigenaar te willen blijven van zijn appartement. Reclamant is op leeftijd en er is geen vergelijkbare woning in de directe omgeving. Daarnaast vindt hij de vergoeding voor zijn appartement plus verhuizing en inrichting volstrekt niet toereikend.

Reactie: Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen

worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

"In de Startnotitie A2 Passage Maastricht is globaal een aantal mogelijkheden - waaronder een oostelijke omleiding en een geboorde tunnel - beschreven. Op basis van het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt II' ging in de startnotitie de voorkeur uit naar een tunnel op de plek van de traverse. Daarbij werd aangegeven dat mogelijk nog andere oplossingen uit de inspraak op de startnotitie in het vervolgtraject zouden worden meegenomen. Dat is ook gebeurd. De richtlijnen van het bevoegd gezag waren daarbij bepalend. In de eerste fase MER zijn uiteindelijk vier alternatieven met twaalf varianten met elkaar vergeleken. Daarbij zaten ook een oostelijke omleiding en een geboorde tunnel. Deze alternatieven/varianten zijn in de eerste fase MER op dezelfde manier beoordeeld als de andere alternatieven/varianten. Daarna is de oostelijke variant afgefallen vanwege grote effecten op natuur en landschap en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de stad. Bij de onderlinge vergelijking van de geboorde en de gegraven tunnel (zie conclusies en aanbevelingen uit de eerste fase MER) is ook de bouwfase meegenomen. Daarbij is geconstateerd dat een geboorde tunnel minder hinder zou opleveren maar veel duurder is en niet past binnen het beschikbare budget. De Commissie m.e.r. heeft een positief advies uitgebracht over de kwaliteit van de eerste fase MER. Op grond daarvan is op 29 juni 2006 een trechteringsbesluit (Bijlage A bij het OTB) genomen. Met dit besluit is gekozen voor een tunnelalternatief op de huidige traverse, waarbij een geboorde tunnel niet werd uitgesloten. In de richtlijnen voor de eerste fase MER wordt daarover het volgende gezegd: "Hoewel uit stap 1 (eerste fase MER) door het Bevoegd gezag de conclusie kan worden getrokken dat een boortunnel niet haalbaar lijkt te zijn, zal een marktpartij die met een boortunnel toch aan het programma van eisen voldoet, niet van deelname worden uitgesloten." . Voor de uitwerking van een tunnelalternatief met een boortunnel heeft zich vervolgens geen marktpartij gemeld. Daarmee is deze oplossing uit beeld verdwenen."

Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht

35. Zienswijzen: 162

Reclamant wil de volgende punten onder de aandacht brengen:

- **Geluid:** het geluidscherm aan de oostzijde van de A79, ter hoogte van de nieuwe afrit van de A79 bij Amby, stopt aan de noordzijde vlak voor de woning van reclamant. Door dit gat in de geluidwering zal reclamant geluidsoverlast ondervinden. Verzocht wordt het geluidscherm langs de oprit omhoog door te trekken om hinder te voorkomen.
- **Wateroverlast:** de A79 en verhoogde oprit naar de A79 zijn obstakels voor een natuurlijke afvoer van water. Na de aanleg van de A79 zijn maatregelen getroffen om wateroverlast voor de woningen aan de voet van de oprit naar het viaduct te voorkomen. Echter, een regenbui veroorzaakt nog steeds overlast met de kans op het onderlopen van kelder en woonkamer van reclamant. Dit is mede door de beperkte afvoercapaciteit van het riool. Door de aanleg van een dubbel fietspad aan de oostzijde richting viaduct, zal de situatie verslechteren. Maatregelen zijn daarom noodzakelijk.

- **Fietsverkeer: door de nieuwe situatie moeten fietsers zowel in Rothem als in Amby oversteken op de drukke Ambyerweg of Ambyerstraat-Noord om het dubbelfietspad te verlaten of te bereiken. Reclamant stelt voor een veilige fietsroute te creëren via de tijdelijke bouwweg van het plan Hagerhof, en deze weg later als fietsroute te handhaven.**

Reactie: De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

5 Bijlage 1 Schematisch overzicht reacties

Persoonlijk nummer van reclamant/ zienswijze	Bestemmingsplan A2 Traverse			Bestemmingsplan A2 Mariënwaard		
	Reacties ingediend tegen het OTB, die geen betrekking hebben op het TB, maar op het Ontwerp- Bestemmingsplan A2 Traverse. Deze reacties zijn doorgestuurd naar het college van B en W van Maastricht.	Reacties ingediend tegen het Ontwerp- Bestemmingsplan A2 Traverse.	Reacties die geen betrekking hebben op Ontwerp- Bestemmingsplan A2 Traverse.	Reacties ingediend tegen het OTB, die geen betrekking hebben op het TB, maar op het Ontwerp- Bestemmingsplan A2 Mariënwaard. Deze reacties zijn doorgestuurd naar het college van B en W van Maastricht.	Reacties ingediend tegen het Ontwerp- Bestemmingsplan A2 Mariënwaard.	Reacties die geen betrekking hebben op Ontwerp- Bestemmingsplan A2 Mariënwaard.
	Reactienummer	Reactienummer	Reactienummer	Reactienummer	Reactienummer	Reactienummer
7					10, 11	23
10	4					
11		28				
15		31				24
17					14	
18	11	23				
19	5					
22		20				
25	10					
27		16		5		
29		32				
32	2					
34	9	24			20	
35					14	
36				6, 8	13	
37		13		5		25
38					16	
41	10, 12					
42					16	
43					16, 17	
44					16	
45					16	
52		14, 15, 16, 17				
53		27				
56				1		
58	6, 7	25		4	21	
66					22	
74	6, 7			4		
75	1, 2, 3			9		
76	6, 7	25		4	21	
77	6, 7			4		

79	8					
80	6, 7	25		4	21	
87				7		
88				7		
89				4		
93					14	
94					14	
95				7		
96				7		
98		30				
99		30				
104				2, 3	15	
105			33			26
106				7		
107	6, 7			4		
108		30				
109		30				
110		30				
111		30				
112		30				
113		30				
114		30				
115		30				
116		30				
117		30				
118		30				
119		30				
120		30				
121		30				
124		30				
125		30				
128		30				
129		30				
130		30				
131		30				
132		30				
135		30				
140			34			
141		18				

142					12	
143					13	
144		19				
145		21				
146		22				
147					18	
148					19	
149		25			21	
150					14	
151					14	
152					14	
154					14	
155						
156		25			21	
157		26				
158		29				
159		28				
160		30				
161		30				
162			35			27



Gemeente Maastricht

VOLGNUMMER

88-2010

DATUM

23-11-2010

TEAM

Gebiedsontwikkeling

CORRESPONDENTIENUMMER

2010-54809

BIJLAGEN

3

RAADSCOMMISSIE

Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit

ONDERWERP RAADSVORSTEL

Vaststelling bestemmingsplannen project A2 Maastricht

STELLER

AAN DE GEMEENTERAAD,

1. Samenvatting

Het in 2009 vergunde plan De Groene Loper voor de realisering van het project A2 Maastricht is vertaald naar de planologische procedures van Rijk en gemeente Maastricht. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft dd.24 november 2010 het Tracébesluit vastgesteld. Dit omvat de ondertunneling en de verknoping van de rijkswegen A2 en A79. Aansluitend dient de gemeenteraad de bestemmingsplannen "A2 Mariënwaard" en "A2 Traverse" vast te stellen. Dit omvat de afslag Beatrixhaven, en de gebiedsontwikkeling.

De zienswijzen liggen in hoofdzaak in het verlengde van de inspraak tijdens de consultatieperiode op de A2 plannen, eind 2008/begin 2009. De inhoudelijke afweging daarvan heeft bij raadsbesluit februari 2009 plaatsgehad met de vaststelling van het 'Consultatieverslag project A2 Maastricht'.

De planologische besluiten van Rijk en Gemeente markeren een afronding van het A2 planproces 2003-2010. Conform de door de gemeenteraad vastgestelde masterplanning kan in 2011 met werkzaamheden voor de ondertunneling worden gestart.

2. Beslispunten

1. Instemmen met de beoordeling van de zienswijzen zoals opgenomen in de Nota's van Antwoord ontwerp-bestemmingsplan A2 Traverse (bijlage 1) respectievelijk ontwerp-bestemmingsplan A2 Mariënwaard (bijlage 2);
2. De bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Mariënwaard vaststellen met inbegrip van de lijst van een aantal -beperkte- wijzigingen (bijlage 3), digitaal bekend onder de bestandsnaam NL.IMRO.0935.BPA2Traverse-vg01 resp. NL.IMRO.0935.BPA2Marienwaard-vg01;
3. Gelet op het in oktober 2009 gesloten contract voor uitvoering van De Groene Loper, besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

3. Aanleiding

Het planproces voor één totaalplan voor stad en snelweg is formeel in 2003 van start gegaan als het Project A2 Maastricht. De planologische besluitvorming van rijk en gemeente is de formele afronding van een intensief en vernieuwend planproces 2003 t/m 2010. Dat proces ging gepaard met vele momenten en mogelijkheden tot consultatie en formele inspraak.

In het planproces was ook begrepen een aanbestedingsproces van oktober 2006 t/m juni 2009. Het resultaat daarvan is vóór de gunning openbaar gemaakt middels een massaal bezochte Consultatie van november 2008 t/m januari 2009. De Consultatie maakte duidelijk dat het project A2 Maastricht breed wordt gedragen. Door de 3590 geënquêteerde bezoekers is het eenduidige signaal afgegeven zo snel mogelijk tot realisering over te gaan.

Raadsvoorstel



Tijdens de Consultatie is uitvoerig gebruik gemaakt om inhoudelijk te reageren op de toen nog drie voorliggende plannen. De gemeenteraad heeft vervolgens bij raadsbesluit in februari 2009 deze reacties beoordeeld onder vaststelling van het "Consultatieverslag Project A2 Maastricht". Tevens is unaniem vastgesteld dat de plannen (waaronder De Groene Loper) pasten binnen de door de raad afgegeven inhoudelijke en financiële kaders en daarmee in beginsel ook vergunbaar.

Op 25 juni 2009 is, conform het advies van de Gunningsadviescommissie, het plan De Groene Loper van Avenue2 als beste plan gegund. Op 7 oktober 2009 is het contract ondertekend. Sindsdien is dit plan planologisch vertaald in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en in twee ontwerp-bestemmingsplannen (OBP). Deze zijn zes weken ter inzage gelegd: het OTB vanaf 6 juli 2010 en het OBP vanaf 6 september 2010.

Met de raadscommissie SMM is dd. 8 februari 2010 het planologisch proces afgestemd. Bij de formele start van de procedures is dd. 21 juni 2010 de (nieuwe) raadscommissies SMM uitvoerig op de hoogte gesteld van het planproces. De gemeenteraad is per brief dd. 7 juni 2010 geïnformeerd.

3.1. Zienswijzen

Zoals gesteld is het in juni 2009 gegunde plan De Groene Loper vertaald in twee bestemmingsplannen. Deze hebben, gelet op de looptijd van het A2 project tot 2026, een zekere flexibiliteit. Deze waarborgt dat in de uitwerking van het stedenbouwkundig masterplan is in te spelen op marktontwikkelingen en optimalisaties in relatie tot andere projecten, met name de wijkontwikkeling. Dit publiekrechtelijk kader betekent onverminderd dat de realisering van De Groene Loper verloopt binnen de privaatrechtelijke kaders van het in oktober 2009 door Rijk en Gemeente Maastricht vastgestelde contract met de Avenue2.

Op beide bestemmingsplannen zijn in totaal 120 zienswijzen ingediend, waarvan deels gelijke zienswijzen ingediend door verschillende personen. De indieners zijn grotendeels afkomstig uit Maastricht. Een kwart van de zienswijzen is afkomstig van organisaties (ondernemers; buurtkaders, onderwijs, natuur- en milieuorganisaties) en bedrijven uit de omgeving.

Net als bij de Consultatie blijkt dat De Groene Loper ook als gevolg van de zienswijzen niet ter discussie staat. De zienswijzen richten zich in hoofdzaak op onderdelen van het plan(proces). Met name de situatie tijdens de bouw is een rode draad: de bereikbaarheid van de stad, het beheersen van de bouwoverlast en het bereikbaar blijven van woningen.

De ondertunneling in een dicht bewoond gebied blijft de komende jaren (2011-2016) een gevoelig thema en kan dus ook weerstand blijven oproepen. De werkzaamheden kunnen diep ingrijpen in de woonsituatie van bewoners. Voor de direct betrokken bewoners zijn informatie-bijeenkomst gehouden en vervolgens persoonlijke gesprekken gevoerd om maatwerk te kunnen leveren.

Met het Tracébesluit heeft de minister inmiddels voor haar deel gereageerd op de zienswijzen. Dit besluit leidt niet tot aanpassing van de voor het A2 project vastgestelde kaders. In bijgevoegde Nota's van Antwoord zijn alle zienswijzen en reacties opgenomen waar de gemeenteraad als bevoegd gezag over gaat. Deze leiden evenmin tot heroverweging van de vastgestelde kaders.

4. Relatie met bestaand beleid

De planologische besluitvorming vloeit direct voort uit de raadsbesluiten rond het project A2 Maastricht vanaf 2002:

- Start passieve verwerving A2 appartementen (februari 2002)
- Bestuursovereenkomst (januari 2003)
- Nota Ruimte rond de A2 (april 2005)
- Aanvullende Bestuursovereenkomst januari 2006 (basis voor de Samenwerkingsovereenkomst juni 2006)
- Voorkeustracé afslag Beatrixhaven (december 2006)
- Vaststelling Consultatieverslag A2 project Maastricht (februari 2009)



VOLGNUMMER
88-2010

De Nota Ruimte rond de A2 (raadsbesluit april 2005) en het Voorkeurs tracé Beatrixhaven (raadsbesluit december 2006) zijn het ruimtelijke/stedenbouwkundig kader waarbinnen het A2 planproces is vormgegeven en is uitgewerkt in de Groene Loper. Het intensieve proces 2003-2009 van consultatie en formele inspraak is in februari 2009 door de gemeenteraad formeel afgehecht met de vaststelling van het Consultatieverslag. Er is ruimschoots voldaan aan de gebruikelijke termijnen die de gemeente in acht neemt bij (on)geëvalueerde inspraak cq is voldaan aan de door het college dd. 15 mei 2007 in afstemming met de gemeenteraad vastgestelde beleidslijn Participatie en Inspraak bij Ruimtelijke Plannen.

De realisering van de lightrail halte annex Park & Ride bij de Beatrixhaven hangt direct samen met het project A2 Maastricht. De realisering van de eerste fase is voorzien in 2011 zodat de halte in 2012 operationeel kan zijn. Hiervoor is een separaat planologisch traject in voorbereiding om volgens planning de light rail halte vanaf 2012 te laten functioneren en de parkeerplaatsen beschikbaar te hebben.

5. Gewenst beleid en mogelijke opties.

In de door uw gemeenteraad in februari 2009 unaniem vastgestelde raadsnota tot vaststelling van het Consultatieverslag is gedetailleerd inzicht verschaft in de binnengekomen reacties en de bestuurlijke afwegingen. Dat is gebeurd aan de hand van de belangrijkste maatschappelijke thema's. Onderstaand is in aansluiting op deze raadsnota opnieuw op hoofdlijnen aangegeven welke maatschappelijke thema's vanuit de inspraak op de bestemmingsplannen aan de orde zijn.

5.1 Landgoederenzone en afslag Beatrixhaven

Opnieuw wordt met de zienswijzen aandacht gevraagd voor de toekomst van de Landgoederenzone in relatie tot de nieuwe afslag naar het bedrijventerrein Beatrixhaven. Dit gaat om de ligging van de afslag in relatie tot omwonenden, de doorsnijding van het gebied, de milieueffecten en de mogelijke aantasting van monumentale waarden. Daarnaast wordt in relatie tot de afslag in bepaalde zienswijzen gewezen op additionele landschappelijke potentie in combinatie met commercieel vastgoed in de Landgoederenzone.

De nieuwe ontsluitingsweg is van regionaal belang en is bedoeld om een rechtstreekse verbinding te maken tussen de A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven. De Groene Loper voorziet in een afslag die is vormgegeven conform de door de gemeenteraad in 2006 vastgestelde voorkeursvariant. Het tracé daarvan is bepaald na een integraal "Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2, november 2005". Na inspraak op de varianten is het voorkeurs tracé bij raadsbesluit in december 2006 vastgesteld.

De weg komt verhoogd te liggen, waardoor de historische lanen (Meerssennerweg en Beukenlaan), waterlopen (de nieuwe loop van de Kanjel) en het spoor ongelijkvloers worden gekruist. De netwerken op het gebied van natuur, water en recreatie blijven daardoor gehandhaafd. Niettemin heeft de weg gevolgen voor de visueel landschappelijke beleving van (de eenheid van) het gebied. Door de weg groen in te kleden en in te passen (beplanting taluds) wordt getracht de visueel landschappelijke aantasting zoveel mogelijk te beperken en aantasting van monumentale waarden te voorkomen.

Er is onderzoek verricht naar de gevolgen voor omgeving en milieu. Gekeken is naar mogelijke geluidsoverlast, effecten op de luchtkwaliteit, effecten op grondwater en natuur, aantasting van archeologische waarden etc. Veel van deze aspecten beïnvloeden het woon- en leefklimaat in het gebied. Daarom is in wet- en regelgeving vastgelegd aan welke grenswaarden voldaan moet worden. Uit de onderzoeken blijkt dat aan de grenswaarden wordt voldaan en dus (wettelijk) sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Initiatieven om in de Landgoederenzone historische verbindingen te verbeteren en de landschappelijke kwaliteit te verhogen worden toegejuicht. Als dit gepaard moet gaan met het realiseren van economische dragers en het vergroten van bouwmassa in het gebied zal kritisch worden bekeken welke 'winst' het totaal oplevert voor de kwaliteit van de Landgoederenzone en hoe dit past in de programmatische opgave van de stad en de prioriteiten die daarin reeds zijn gesteld.

Raadsvoorstel



5.2 Doortrekking afslag Beatrixhaven

Het bedrijfsleven vraagt opnieuw aandacht om de afslag naar de Beatrixhaven die, conform het programma van eisen voor het project A2 Maastricht, aantakt op de Hoekerweg, door te trekken naar de Galjoenweg. Dat een verlengde afslag een betere ontsluiting van de Beatrixhaven betekent, staat niet ter discussie. In de plannen voor het gebied wordt hier ruimtelijk al rekening mee gehouden. De realisatie is afhankelijk van de financieringsmogelijkheden. Die afweging vindt na overleg met de ondernemers plaats vanuit de totaalopgave van het project Revitalisering Beatrixhaven.

5.3 Vertraging in besluitvorming en werkzaamheden

Uit verschillende zienswijzen komt opnieuw de maatschappelijke zorg voor vertraging naar voren. Vanzelfsprekend willen bewoners niet langer dan strikt noodzakelijk last ondervinden van de ondertunneling. Er is dan ook alles aan gelegen om de ondertunneling volgens planning te realiseren (2011-2016) en vooral discussies en/of extra eisen te voorkomen die deze planning fundamenteel onder druk zetten. Met name om deze reden is door de gemeenteraad op 20 april 2010 afwijzend gereageerd op het Burgerinitiatief Filterdetunnel.nl. Er is op basis van de zienswijzen geen reden om daar op terug te komen.

De risico's van een mogelijke vertraging geldt met name de landelijke discussie over tunnelveiligheid. Daarom is sinds de vaststelling van De Groene Loper als beste plan door alle betrokken instanties en ieders bevoegd gezag in elkaar geïnvesteerd om binnen de masterplanning tijdig tot de juiste beslissingen te kunnen komen.

Behalve de (landelijke) tunnelveiligheidsdiscussie zitten er ook risico's in de eventuele beroepsprocedures na de planologische besluiten van Rijk en Gemeente. Naar verwachting is daar binnen een half jaar uitsluit over te krijgen. Ook wat de laatste verwervingen betreft zijn keuzes aan de orde die van invloed zijn op de planning en fasering van de uitvoering.

5.4 Bereikbaarheid en overlast tijdens de bouw

Zoals verwacht hebben verschillende zienswijzen betrekking op de tijdelijke verkeerssituatie. De discussie spitst zich met name toe op de bereikbaarheid van (de ondernemers) Wyck. Er zou in de tijdelijke verkeerssituatie alsnog een 'rechtsaffer' moeten komen ter hoogte van het Koningsplein. Dit voor het verkeer vanuit het noorden dat gewend is hier af te slaan en via de Scharnertunnel naar Wyck te gaan.

Wyck is in de tijdelijke situatie met adequate bewegwijzering bereikbaar via de Franciscus Romanusweg. Ook blijft Wyck bereikbaar voor het doorgaand verkeer vanuit de Scharnerweg. Dit zijn ook na ondertunneling de belangrijkste routes naar Wyck.

Het regionale bedrijfsleven wijst consequent op de eis van optimale doorstroming, zoals die staat in het programma van eisen voor het Project A2 Maastricht. Het Buurtenplatform accepteert alleen een rechtsaffer als die de doorstroming niet belemmert.

De primaire opgave is om ter plaatse van Scharnerweg / Koningsplein de krappe verkeersruimte optimaal te benutten voor een verkeersveilige oversteek van langzaam verkeer. De gevraagde afslag betekent een twee maal langere oversteek voor voetgangers en fietsers.

Per saldo is een 'rechtsaffer' een ingrijpende maatregel voor een relatief beperkte verkeersstroom op de traverse (1000 tot 1500 motorvoertuigen t.o.v. in totaal circa 40.000 motorvoertuigen per etmaal) die bovendien verkeersveilig is. De tijdelijke A2 is met 'koude' kruisingen primair ingesteld op een vlotte doorstroming van doorgaand verkeer.

In samenspraak met de minister is daarom geconcludeerd dat aan het verzoek voor de gevraagde afslag niet moet worden voldaan.

De gemeente blijft in overleg met de ondernemers Wyck over de bereikbaarheid en hoe tegemoet te komen aan de zorgen op dit vlak. Indien de bereikbaarheid van Wyck aantoonbaar onder druk staat tijdens de bouw, zal opnieuw fundamenteel worden gekeken om dit te ondervangen.



5.5 Verwerving A2 flats

In 2002 heeft de gemeenteraad bij raadsbesluit opdracht gegeven tot verwerving van de A2 appartementen. Inmiddels is het overgrote deel in eigendom en vindt verder overleg plaats met een naar verhouding nog kleine groep eigenaren. Een groot aantal zienswijzen hangt hier mee samen. Het doel blijft gericht op een minnelijke verwerving met het benutten van alle mogelijkheden die de wetgever daarvoor beschikbaar stelt. Alle eigenaren zijn uitgenodigd voor een persoonlijk overleg met de projectwethouder. Parallel aan dit spoor van minnelijke verwerving is het onteigeningsproces opgestart.

De gemeenteraad is dd. 2 februari 2010 uitvoerig geïnformeerd over het proces en de resultaten van de verwerving. Dit in antwoord op de vragen ex. art. 37 RvO dd. 4 januari 2010. Behalve dat in deze brief de formele rolverdeling is toegelicht tussen de gemeente Maastricht als verwerfer in opdracht van de projectorganisatie A2 (behalve Maastricht, het Rijk, de provincie Limburg en de gemeente Meerssen) aankoopt, is ook openheid van zaken gegeven over het traject van minnelijke verwerving, door de gemeenteraad een afschrift te sturen van de betreffende correspondentie met de Belangenvereniging A2 Omwonenden.

Inmiddels is de administratieve procedure die kan leiden tot onteigening in gang gezet. Onverlet deze noodzakelijke, formele stap in het verwervingsproces, blijven de inspanningen er onverminderd op gericht om alsnog tot minnelijke verwerving te komen. Al de betreffende eigenaren zijn uitgenodigd voor een persoonlijk overleg met de projectwethouder.

De publieke beeldvorming over de verwerving van de A2 appartementen als maatschappelijk proces stond de afgelopen jaren onder druk. Om een feitelijk beeld te krijgen van dat proces, wordt naar de laatste groep van eigenaren, het voorstel gedaan om in gezamenlijkheid een onafhankelijk onderzoek te laten instellen. Dit onderzoek moet: naar de maatstaf van maatschappelijke redelijkheid en billijkheid (a) een geobjectiverd beeld geven van de inspanningen van gemeente en de betrokken (vertegenwoordigers van) eigenaren in dit proces en b. aangeven welke opties er zijn voor het vervolgproces.

5.6 Ambyerweg

Meerdere zienswijzen geven aan dat de toekomstige verkeersintensiteit op de Ambyerweg (Meerssen) dusdanig zou toenemen dat gekeken zou moeten worden naar alternatieve oplossingen richting Kruisdonk (Maastricht) kruid.

Terwijl in de huidige situatie de Ambyerweg gebruikt wordt als sluiproute voor auto- en vrachtverkeer naar Maastricht, gaat het in de toekomst, dus na realisering van de verknoping A2/A79 en de afslag naar de Beatrixhaven, om lokaal (bestemmings) verkeer van en naar Meerssen.

De aangedragen alternatieven zijn denkbaar, maar hebben als nadeel dat de verkeershinder verplaatst wordt naar woningen aan de Kruisdonk. Daar komt bij dat de verkeersberekeningen zoals gemaakt door de gemeente Meerssen met een lokaal model, aangeven dat de door het A2 verkeersmodel geprognostiseerde intensiteit niet gehaald wordt.

Daarom is in afstemming met de minister de conclusie getrokken dat het voorbarig is om het plan nu aan te passen en maatregelen te nemen. Indien blijkt dat de verkeersstromen in de toekomst dusdanig toenemen dat onwenselijke situaties ontstaan, kunnen alsnog alternatieve oplossingen worden getroffen.

5.7 ROC Leeuwenborgh

De tijdelijke A2 komt op korte afstand van het west- gebouw van de ROC Leeuwenborgh. De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneducatie maakt zich zorgen over de effecten voor het onderwijs. De Stichting zet daarnaast een vraagteken bij de aangrenzende woningbouw na ondertunneling.

De onderwijsfunctie van Leeuwenborgh staat wat de minister en het college betreft niet onoverkomelijk onder druk tijdens de ondertunneling. Met de school is overleg gaande om tijdig voorzieningen te kunnen treffen. Dit gaat met name om de realisering en ontsluiting van (tijdelijke) parkeervoorzieningen. Daarin past ook het concretiseren van de in 2003 hierover vastgelegde afspraken met de school.



Als de onderwijsfunctie ondanks de maatregelen in het gedrang komt, zal in overleg met de school gekeken worden naar mogelijkheden tot (tijdelijke) herlocatie van de betreffende functies.
Op de vraag naar de toekomst van de school na ondertunneling, is deze wat het college betreft op de huidige locatie ook binnen de vastgoed ontwikkeling van De Groene Loper, verzekerd.

5.8 Buurtenplatform

Vanaf de start zijn door vertegenwoordigers van buurten vele uren gestoken in het nauwgezet en kritisch volgen van het A2 project Maastricht. Het Buurtenplatform ziet daar in haar zienswijze (namens Amby, Eyldergaard, Heer, Limmel, Nazareth, Randwyck, Scharn, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort) als volgt op terug: (citaat:) 'allereerst past ons een woord van erkentelijkheid voor de wijze waarop gedurende dit lange proces, in steeds toenemende mate, de betrokkenheid van de bevolking is geïntensiveerd' en het projectbureau zich 'veel moeite heeft getroost om aan de vele vragen en wensen tegemoet te komen, vragen te beantwoorden en plannen aan te passen. Dat levert een positief resultaat op, hetgeen overigens niet wegneemt dat er nog openstaande zaken zijn die ons verontrusten, die wij graag veranderd zien, waaromtrent wij toezeggingen willen hebben cq. afspraken willen maken'.

Dit laatste betreft met name de milieuvraagstukken van lucht, geluid, bodem en grondwater en verkeersvraagstukken. Er blijft de zorg hoe theoretische verkeersmodellen en -prognoses zich verhouden tot de feitelijke verkeersstromen en -intensiteiten, en welke mogelijkheden er dan zijn om de juiste besluiten te nemen en eventuele aanpassingen nog door te kunnen voeren. De buurten blijven aandacht vragen voor de tijdelijke situatie gelet op trillingen, wateroverlast, bouwverkeer, parkeren, routes hulpdiensten en het weren van sluipverkeer. Er wordt gewezen op de geluidsbelasting op diverse plekken die te reduceren is met aanvullende voorzieningen en/of hogere schermen.

Voor de reactie op al deze aspecten wordt verwezen naar de Nota's van Antwoord. Daarin zijn vanuit de buurt gesproken zeker niet alle vragen en voorstellen van een sluitend antwoord voorzien. Ook hier wordt onderstreept dat voortzetting van het overleg met de buurten in bovenstaande zin belangrijk is bij de verdere uitwerking van De Groene Loper.

Het Buurtenplatform toont zich consequent (en dat is prijzenswaardig) de pleitbezorger van een adequate klachtenregeling en een bindende leidraad voor het verstrekken van informatie, service en klachten. De gemeente spant zich in om samen met de Avenue2 en de corporaties te komen tot sluitende afspraken om een professionele intake vragen en behandeling van klachten te waarborgen.

5.9 Geluid

In het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan 'A2 Traverse' wordt vastgoedmogelijk gemaakt dat ten dele gelegen is binnen de geluidscontouren van bestaande en nieuwe wegen met een geluidszone in de zin van de Wet geluidhinder. Er heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden, waarvan de resultaten zijn opgenomen in dit bestemmingsplan.

Voor De Groene Loper zijn de verschillende geluidsbelastingen bepaald en geclassificeerd. Daarmee wordt op programmaniveau (dus niet per woning) gestuurd, waarmee de geluidskwaliteit van het plan als geheel geborgd is als ook de flexibiliteit in het plan behouden blijft

6. Personeel

N.v.t.

7. Informatie en automatisering

N.v.t.

8. Aanbestedingen

N.v.t.

9. IBOR beheersparagraaf

N.v.t.



VOLGNUMMER
88-2010

10. Financiën

De Nota's van Antwoord passen binnen de door de raad vastgestelde financiële kaders voor het project A2 Maastricht. In het bijzonder wordt gewezen op de afspraak van rijk en regio in de Samenwerkingsovereenkomst (2006) waarin is afgesproken dat extra eisen die buiten deze kaders vallen voor rekening en risico van de eisende partij zijn.

Met de bestemmingsplannen wordt het vastgoed van De Groene Loper mogelijk gemaakt waarbij sprake is van 'bouwplannen' zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening op gronden van derden. In dat geval is de gemeente in principe verplicht kostenverhaal toe te passen. Dit kostenverhaal is verzekerd middels het eerder genoemde contract met de Avenue2, waardoor er geen exploitatieplan voor dit bestemmingsplan hoeft te worden opgesteld. Op grond van de Wro, dient de gemeenteraad hierover een expliciet besluit te nemen.

11. Voorstel

1. Instemmen met de beoordeling van de zienswijzen zoals opgenomen in de Nota's van Antwoord ontwerp-bestemmingsplan A2 Traverse (bijlage 1) respectievelijk ontwerp-bestemmingsplan A2 Mariënwaard (bijlage 2);
2. De bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Mariënwaard vaststellen met inbegrip van de lijst van een aantal -beperkte- wijzigingen (bijlage 3), digitaal bekend onder de bestandsnaam NL.IMRO.0935.BPA2Traverse-vg01 resp. NL.IMRO.0935.BPA2Marienwaard-vg01;
3. Gelet op het in oktober 2009 gesloten contract voor uitvoering van De Groene Loper, besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

12. Vervolg / Planning

Na vaststelling van de bestemmingsplannen vindt publicatie plaats in de Staatscourant, de Ster, op de gemeentelijke website en op de website ruimtelijkeplannen.nl.

In de regel dient zes weken te worden gewacht met het bekendmaken van het bestemmingsplan, zodat met name de provincie Limburg en VROM Inspectie in de gelegenheid is om eventueel een aanwijzing te geven. Deze instanties zal formeel te verzocht worden om de bekendmaking van de vaststelling als gemeente eerder te mogen plaatsen.

Het bestemmingsplan wordt na bekendmaking gedurende zes weken ter inzage gelegd, zowel analoog als digitaal. Degene die tijdig zijn zienswijze kenbaar heeft gemaakt bij de raad, alsmede een belanghebbende die kan aantonen dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest tijdig zijn zienswijze bij de raad kenbaar te maken, kan gedurende deze termijn schriftelijk beroep instellen. Ook kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen het vastgestelde bestemmingsplan, voor zover dit betrekking heeft op die onderdelen, die zijn gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

ethouders van Maastricht,

Raadsvoorstel



BIJLAGE

1

VOLGNUMMER

88-2010

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d.23 november 2010,
team Gebiedsontwikkeling, no.2010-54809;

overwegende dat de ontwerpbestemmingsplannen "A2 Traverse" en "A2 Mariënwaard" met ingang van 6 september 2010 tot en met 18 oktober 2010 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen waarbij gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot dit plan kenbaar te maken;

dat op grond van overwegingen zoals vermeld in het bovengenoemde voorstel van Burgemeester en Wethouders, inclusief de Nota's van Antwoord, opgenomen als bijlage 1 en 2, die geacht worden van dit besluit deel uit te maken, aanleiding is gevonden om het bestemmingsplan op onderdelen te wijzigen.

gehoord de commissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit;

BESLUIT:

1. In te stemmen met de beoordeling van de zienswijzen zoals opgenomen in de Nota's van Antwoord ontwerp-bestemmingsplan A2 Traverse (bijlage 1) respectievelijk ontwerp-bestemmingsplan A2 Mariënwaard (bijlage 2), welke geacht worden van dit besluit deel uit te maken;
2. De bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Mariënwaard vaststellen met inbegrip van de lijst van een aantal –beperkte- wijzigingen (bijlage 3, welke geacht wordt deel uit te maken van dit besluit); de vastgestelde bestemmingsplannen staan digitaal bekend onder de bestandsnaam NL.IMRO.0935.BPA2Traverse-vg01 resp. NL.IMRO.0935.BPA2Marienwaard-vg01;
3. Gelet op het in oktober 2009 gesloten contract voor uitvoering van De Groene Loper, besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 14 december 2010.

De Griffier,

De Voorzitter,

Raadsvoorstel

Lijst van Wijzigingen bestemmingsplan A2Traverse

Bijlage 3A bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan A2Traverse van 26 -11 - 2010

Onderstaand treft u de wijzigingen aan tussen het ontwerp bestemmingsplan Traverse en het vast te stellen bestemmingsplan. Voor wat betreft de toelichting zijn de nieuwe tekstdelen in de kaders opgenomen.

Algemeen:

Het plan is aangepast op taal en spellingstechnische fouten. Daarnaast is het plan aangepast aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit betekent dat de terminologie van de Wabo is doorgevoerd in het plan. Materieel betekent dit geen wijziging van het plan.

Wijzigingen in de Toelichting

Algemeen:

Het plan is aangepast op taal- en spellingstechnische fouten. Daarnaast is het plan aangepast aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dit betekent dat de terminologie van de Wabo is doorgevoerd in het plan. Materieel betekent dit geen wijziging van het plan.

Hoofdstuk 1:

Alleen taalkundige wijzigingen

Hoofdstuk 2:

In par.2.2. is meer expliciet aangegeven dat alleen voor het plangebied van dit plan beoogd wordt het TB te implementeren.

Het onderhavige bestemmingsplan beoogt enkel voor de gronden die binnen het plangebied vallen het Tracébesluit te incorporeren en daarmee te vervangen. Voor de overige gronden blijft het Tracébesluit het geldende planologisch regiem waaraan ontwikkelingen getoetst dienen te worden.
--

Tevens is opgenomen hoe de nieuwe kabels- en leidingentracés procedureel worden geregeld:

De nieuwe kabels- en leidingentracés die planologisch geborgd moeten worden en die buiten bovenstaande plangebieden liggen, worden vooralsnog geregeld in een omgevingsvergunning voor het opheffen van het planologisch strijdig gebruik als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (ruimtelijke onderbouwing inzake afwijking bestemmingsplan), en zullen te zijner tijd eveneens worden vastgesteld bij de herziening van de onderliggende bestemmingsplannen.

Hoofdstuk 3:

Alleen taalkundige wijzigingen

Hoofdstuk 4

In dit hoofdstuk is bij het streefbeeld expliciet verwezen naar de notitie stad en landschap.

In dit hoofdstuk wordt een integraal beeld (op hoofdlijnen) geschetst van de beoogde ontwikkeling van het gehele gebied van het project "A2 Passage Maastricht". Hiermee ontstaat een samenhangend beeld van de beoogde stedenbouwkundige, landschappelijke en verkeerskundige ontwikkeling. Het beeld wordt beschreven aan de hand van een aantal deelgebieden (de Groene Loper, hoofdinfrastructuur, Traverse, Vastgoed Beatrixhaven, Landgoederenzone) en een aantal belangrijke integrale thema's (natuur, water en situatie tijdens de bouw/ fasering). Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar het Stad en Landschapsplan (rapportnummer AV2-TP01-RAP-00036).

Tevens is ten aanzien van de Viaductweg de tekst in overeenstemming gebracht met het TB. Om deze reden is onderstaande tekst verwijderd.

Op de Viaductweg zijn geluidafschermende barrières (betonnen elementen van 2 meter hoog) alleen nodig op de hooggelegen parallelbanen van en naar de A2. De tussengelegen rijstroken tussen de kruising Meerssenerweg en de Terblijterweg worden door deze opgetilde buitenste rijstroken akoestisch afgeschermd

Hoofdstuk 5

In dit hoofdstuk is ten aanzien van de beeldkwaliteit aangegeven dat dit mede wordt vastgelegd in de welstandsnota.

5.4.3 Beeldkwaliteit

Net zoals bij stedelijke ruimte past bij het intieme karakter van de stad Maastricht geen extreem, afwijkend, architectuurbeeld. Het vastgoed dat aan weerszijde van de Parklaan gerealiseerd wordt is in architectuur en verkaveling aangesloten op het bestaande stedelijk weefsel aan weerszijde van de laan. In wezen maakt de nieuwe bebouwing af wat er al is en zal de nieuwe bebouwing de indruk wekken door de jaren heen organisch ontstaan te zijn. Deze “natuurlijke” overgang tussen nieuw- en bestaande bouw wordt bereikt door een geregisseerde variatie in gebouwtype en architectuur. Onder verwijzing naar het Stads- en Landschapsplan (rapportnummer AV2-TP01-RAP-00036) wordt op deze plaats volstaan met de volgende kernbegrippen:

- Er is gekozen voor een baksteenarchitectuur om duurzaam te kunnen bouwen en veel variatie te kunnen toepassen binnen één materiaalsoort. Aan de laan komen woningen die in gevelbeeld variëren in bouwhoogte en - breedte, kapvorm, architectuur, reliëf in de gevelwanden, toepassing van voortuinen, erkers en parkeeroplossingen.
- Grondgebonden en beneden- en bovenwoningen wisselen elkaar in het bouwblok af. Op hoeken en bijzondere plekken zijn appartementen geprojecteerd.
- Op straathoeken ligt de voorgevel van de bouwblokken aan de laanzijde in de regel 1 tot 2 m naar voren. Langs de tussengelegen rooilijn springen de voorgevels terug. Zo kunnen langs de laan af en toe voortuinen komen en wordt de overgang van openbaar gebied naar privé terrein op vriendelijke wijze overbrugd..

Op basis van het Stads- en Landschapsplan wordt een beeldkwaliteitplan uitgewerkt, dat te zijner tijd als onderdeel van de welstandsnota zal worden vastgesteld.

Hoofdstuk 6

In dit hoofdstuk is ten aanzien van het vastgoedprogramma nadrukkelijk aangegeven, dat het Integrale Plan van Avenue2 het uitgangspunt is. Tevens is duidelijker aangegeven dat er maximaal 18.210 m² commerciële ruimten zijn toegestaan, met een afwijkmogelijkheid tot 30.000m², waarvan 6000m² (indirect) voor detailhandel en horeca.

Fasering

Conform het integrale plan van Avenue2, d.d. 22 april 2009, wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van de bouw van maximaal 1.141 woningen. Het bestemmingsplan heeft voorts het karakter van een globaal eindplan. Dit betekent, dat de vorm, opzet en vooral de differentiatie van het beoogde vastgoed niet exact zijn vastgelegd. Reden hiervoor is, dat de woningen pas na realisering van het tunneltracé kunnen worden gebouwd. Dit betekent dat de start bouw pas in de 2^e helft van de periode 2010-2020 zal plaatsvinden.

Ondanks het feit dat het integrale plan van Avenue2 het uitgangspunt is, is maatwerk noodzakelijk omdat de woningvraag voor die periode op dit moment niet exact kan worden bepaald.. Mocht de vraag zich concentreren op grondgebonden woningen, dan is het mogelijk dat aanmerkelijk minder woningen in het plangebied worden gerealiseerd dan het aangegeven maximum. In dat geval is de realisering van het beoogde “herstel van de aangrenzende gevelwanden” binnen de planperiode van het voorliggende bestemmingsplan een feit.

6.4 Vastgoedprogramma detailhandel en commerciële ruimten

In de stedenbouwkundige visie voor de gehele A2 -TraversePassage Maastricht is een programma voor commerciële ruimten (18.210 m² b.v.o. direct plus 11.790 m² b.v.o. bij afwijking, op basis van marktvraag) opgenomen. Dit programma zal vooral aan de “poorten” tot de Stadstraverse worden gerealiseerd. Hiermee wordt de strategische ligging van deze gebieden binnen geheel Maastricht en het oostelijke stadsdeel in het bijzonder duidelijk gemarkeerd. In het navolgende wordt in het kort ingegaan op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van dit vastgoed.

Hoofdstuk 7

Voor dit hoofdstuk geldt dat het op onderdelen is aangepast als gevolg van wijzigingen in het Tracébesluit.

Archeologie	geen wijzigingen
Cultuurhistorie	geen wijzigingen
Bodem	geen wijzigingen
Water	Er is een aparte bijlage bijgevoegd met een beschrijving van de werking van het hevelsysteem
Natuur	geen wijzigingen
Geluid	De geluidparagraaf en de geluidsonderzoeken zijn aangepast. Dit heeft tevens geleid tot een aangepast Besluit Hogere Grenswaarden. In het ontwerp bestemmingsplan bleken omissies in de geluidsberekeningen te zitten. Tevens was bij het ontwerp uitgegaan van een worst-case scenario waarbij voor zeer veel woningen een hogere grenswaarde zou moeten worden verleend. Hierop is teruggekomen omdat dit zeker niet de werkelijk beoogde situatie is. Om die reden is in de regels (artikel 18.3) een regel opgenomen waarmee het bestemmingsplan gekoppeld wordt aan het Hogere Grenswaarde Besluit. In dit besluit worden vervolgens hogere geluidswaarden toegekend op basis van het stedenbouwkundige plan dat wordt beoogd. Hiermee wordt een goede geluidskwaliteit op gebiedsniveau gewaarborgd. De volledige geluidsparagraaf is bijgevoegd als bijlage 1
Luchtkwaliteit	Als gevolg van de wijziging van het NSL is een nieuwe tekst ten aanzien van de juridische toets aan het NSL ingevoegd. Zie onderstaande tabel*
Externe Veiligheid	Alleen tekstuele aanpassingen, wel is er een uitwerking van de verantwoordingsplicht bijgevoegd omdat als gevolg van de ontwikkeling het groepsrisico toeneemt. Het betreft geen ontoelaatbare toename, maar formeel moet deze verantwoord zijn. Bij deze verantwoording is rekening gehouden met het advies van de brandweer..

* Luchtkwaliteit

Aanpassing juridische toets NSL

7.7.3 Juridische toets: het NSL

Op grond van art. 5.16 eerste lid, onder d juncto tweede lid, onder c, van de Wet milieubeheer kan de vaststelling van een bestemmingsplan, die gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dat het bestemmingsplan betrekking heeft op een project dat is genoemd of beschreven in, dan wel past of in elk geval niet in strijd is met een op grond van art. 5.12, eerste lid, of art. 5.13 eerste lid, vastgesteld programma. Dit programma betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Voor de NSL-regio Limburg, waarbinnen dit project valt, heeft de Europese Commissie op basis van het Ontwerp NSL op 7 april 2009 aan Nederland derogatie verleend voor fijn stof (PM₁₀) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015. Het NSL is vervolgens door de Minister van VROM vastgesteld op 30 juli 2009 en op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Het project A2 Passage Maastricht is als 'in betekenende mate-project' (IB nr. 900) opgenomen in de NSL melding Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2010 met kenmerk VenW/DGMO-2010/6025, waarmee de Minister van VROM conform de wijzigingsprocedure NSL op 29 juli (kenmerk DGM/K&L2010021584) heeft ingestemd. Met deze instemming wordt het project met de volgende kenmerken opgenomen in het NSL:

- Wegnummer en projectnaam: Nr. 900 – A2 Passage Maastricht (MIRT)
- Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat en gemeente Maastricht;
- Ligging: X:178075; Y: 317333¹

- Type: 3 (infrastructuur) en 5 (gemengde locatie)
- Omvang:
 - * infrastructuur: Ondertunneling A2-Maastricht en aanpassing bovengrondse infra:
 - aanpassing verknoping A2/A79;
 - nieuwe in/uitrit ten behoeve van ontsluiting Beatrixhaven;
 - tunneltraverse met 2-daktunnel (2x2 doorgaand verkeer, 2x2 regionaal verkeer) over een lengte van ca. 2 km, vanaf km 260.0;
 - realisatie van nieuwe op- en afritten;
 - maximale snelheid 80 km/u in tunnel regionaal verkeer en 100 km/u in tunnel doorgaand verkeer.
 - * overig: Ontwikkeling vastgoed boven de tunnel:
 - 30.000 m2 commerciële ruimte;
 - 500 extra woningen.

De projectkenmerken, zoals beschreven in dit bestemmingsplan, komen overeen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken, inclusief de NSL melding² Verkeer en Waterstaat d.d. 29 juli 2010.

Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze terugkerende monitoringsverplichting is van groot gewicht binnen het programma en biedt een extra waarborg dat, eventuele afwijkingen in projectkenmerken worden ondervangen. Immers, in het rekenmodel van het NSL zijn de effecten op de luchtkwaliteit van het NSL inzichtelijk gemaakt voor de zichtjaren 2011, 2015 en 2020. Met de jaarlijkse monitoring wordt ook voor toekomstige, tussenliggende jaren gewaarborgd dat de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ tijdig en blijvend worden gehaald.

Op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, kan het project wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit worden gerealiseerd met de grondslag artikel 5.16, eerste lid onder d, juncto artikel 5.16 tweede lid sub c van de Wet milieubeheer.

Tevens wordt in aanmerking genomen dat volgens het NSL-besluit de maatregelen in de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht van dien aard zijn dat zij een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit. Het betreft onder meer de volgende maatregelen:

- extra hoge emissie-eisen aan het OV-materieel;
- maatregelen voor verkeers- en mobiliteitsmanagement;
- bevordering multimodaal goederenvervoer;
- schonere wagenparken en brandstoffen voor provincies en gemeenten;
- bevordering fietsgebruik;
- verbetering openbaar vervoer;
- milieuzonering;
- ontmoediging van het verkeer in de (binnen)stad;
- verbetering van het aanbod alternatieve vervoerswijzen, en toepassing van luchtzuiverend groen in de stad.

In dat verband kan tevens worden gewezen op de overweging van de Europese Commissie in de beschikking van 7 april 2009/26. Deze overweging houdt in dat zij met het oog op het door de Nederlandse autoriteiten ingevoerde omvangrijke kader voor het beheer en de bewaking van de luchtkwaliteit (het NSL), ervan overtuigd is dat, voor zover van belang, in de regio Maastricht de jaarlijkse NO₂-grenswaarden tegen 31 december 2014 en de PM₁₀-grenswaarden tegen 10 juni 2011 tijdig kunnen worden bereikt.

De Europese Commissie stelt tenslotte dat in aanmerking moet worden genomen de plicht om jaarlijks over de concentratieniveaus te rapporteren. Het hieraan gekoppelde monitoringsprogramma biedt extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan.

Conclusie NSL-toets

Op grond van aanvullend onderzoek op basis van de Saneringstool kan tevens geconcludeerd worden dat er geen overschrijdingen van grenswaarden plaatsvinden vanaf maximaal 10 meter van de wegand.

¹ Opgemerkt wordt dat in de bestaande hectometreringsplan een zogenaamde hectometersprong aanwezig is. Deze hectometersprong bevindt zich ter hoogte van aansluiting De Geusselt van km 254,9 naar km 260,1. In het NSL is uitgegaan van de bestaande hectometreringsplan. Voor de beschrijvingen in het Tracébesluit is een nieuw ontworpen hectometreringsplan aangehouden waarbij de genoemde hectosprong verschuift van aansluiting De Geusselt naar de projectgrens bij aansluiting Randwyck; daar springt de metreringsplan na de wijziging van 258,3 naar 263,4.

² Bij het ontwerp-bestemmingsplan heeft – ter ondersteuning van de NSL-toets – een kwantitatieve analyse plaatsgevonden (separate bijlage bij het OBP – Lucht in relatie tot saneringstool). In deze kwantitatieve analyse is aangetoond dat de uit oogpunt van milieu doorgevoerde ontwerpoptimalisatie (4 aparte versprongen tunnelmonden en scheiding van lokaal en doorgaand verkeer) past of in elk geval niet in strijd is met het NSL. Als gevolg van de wijziging van het NSL is deze kwantitatieve analyse ten tijde van het vaststellen van het Bestemmingsplan niet meer nodig en is dan ook geen bijlage meer bij het Bestemmingsplan.

Verder zijn is het luchtonderzoek opnieuw uitgevoerd op basis van de nieuwste emissiecijfers die in

april 2010 zijn uitgebracht. De nieuwe berekeningen leiden voor de jaargemiddelde NO ₂ -concentraties tot gewijzigde conclusies.	
	Binnen het plangebied van het bestemmingsplan A2 Traverse zijn (in de MER) de concentraties bepaald op maximaal 10 meter afstand vanaf de wegrand. Daar waar gevels van woningen of andere gevoelige bestemmingen dichterbij dan 10 meter van de wegrand zijn gelegen is op de gevels van deze bestemmingen gerekend. Ten behoeve van de vastgoedontwikkeling in het kader van het bestemmingsplan A2 Traverse zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd op of op zeer korte afstand van de wegrand. Zie daartoe hoofdstuk 7.7.5. Op grond van tabel 7,3 en figuren 7.6 en 7.7 kan worden geconcludeerd dat vanaf 2017 in het rapportagegebied van het bestemmingsplan A2 Traverse na realisatie van het project “de A2 Passage Maastricht” op maximaal 10 meter afstand en verder geen overschrijding van de jaargemiddelde concentraties voor NO₂ zal plaatsvinden. Ook kan op basis hiervan worden uitgesloten een overschrijding van de uurgemiddelde concentraties NO₂. Ten opzichte van de huidige situatie kan worden geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ in het rapportagegebied van het bestemmingsplan A2 Traverse zowel in de autonome ontwikkeling als na realisatie van het project “de A2 Passage Maastricht” (‘plan’) vrijwel overal lager worden. Een uitzondering is de Akersteenweg ter hoogte van de tunnelmonden. Voor 2017 en 2026 kan ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ na realisatie van het project “de A2 passage Maastricht” bijna overal in het rapportagegebied van het bestemmingsplan A2 Traverse lager worden. Waar jaargemiddelden toenemen, blijven de concentraties ruim onder de grenswaarde.
Ook de resultaten “jaargemiddelde PM ₁₀ -concentraties wijzigingen. Ook dit leidt tot gewijzigde conclusies.	
	Op grond van tabel 7.4 en figuren 7.8 en 7.9 kan worden geconcludeerd dat vanaf 2017 in het rapportagegebied van het bestemmingsplan A2 Traverse na realisatie van het project “de A2 Passage Maastricht” op maximaal 10 meter afstand en verder geen overschrijding van de jaargemiddelde concentraties voor PM₁₀ zal plaatsvinden. Ten opzichte van de huidige situatie kan worden geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ in het rapportagegebied van het bestemmingsplan A2 Traverse zowel in de autonome ontwikkeling als na realisatie van het project “de A2 Passage Maastricht” vrijwel overal lager worden. Voor 2017 en 2026 kan ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ na realisatie van het project “de A2 Passage Maastricht” op veel locaties in het rapportage-gebied van het bestemmingsplan A2 Traverse lager worden. Waar jaargemiddelden toenemen, blijven de concentraties ruim onder de grenswaarde.
De uiteindelijke conclusie blijft dat het plan voldoet aan de eisen met betrekking tot luchtkwaliteit.	
Ten aanzien van de Luchtkwaliteit bij bebouwing en publieke verblijfsgebieden zijn de berekeningen aangepast aan de concentratiegegevens van 2010. Ook hiervoor geldt dat dit geen effect heeft op de conclusies.	
In bijlage x zijn aanvullende berekeningen opgenomen	

Hoofdstuk 9:

Geen wijzigingen

Hoofdstuk 10

De tekst inzake de economische uitvoerbaarheid is aangepast.

In het kader van het bestemmingsplan dient de economische uitvoerbaarheid inzichtelijk te worden gemaakt (artikel 3.1.6 lid 1 sub f. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)). Dit plan maakt onderdeel uit van het Integrale Plan A2 passage Maastricht. Het plan heeft naast enkele verkeersdoelstellingen tevens tot doel het verbeteren van het leefklimaat in de langs de A2-passage liggende buurten en het mogelijk maken van stedelijke vernieuwing in deze buurten. Aan het plan ligt de Overeenkomst Integrale Gebiedsontwikkeling (OIG) ten grondslag die in 2009 is afgesloten tussen de marktpartij (Avenue2) en de betrokken overheden (vertegenwoordigd door het Projectbureau A2 Maastricht). In hoofdlijnen ziet de OIG op het maken van afspraken over de realisatie door Avenue2 van twee deelontwikkelingen: 1. Uitvoering geven aan de infrastructurele werkzaamheden opgenomen in het Tracébesluit A2 passage Maastricht. Kernactiviteit hierbij is de realisatie van de verkeerstunnel in het Traversegebied. 2. Uitvoering geven aan de stedelijke vernieuwing. De kernactiviteit hierbij is het realiseren van vastgoed en openbaar gebied op de A2 Ontwikkellocaties. In de overeenkomst zijn tevens afspraken gemaakt met betrekking tot het kostenverhaal. In de OIG is bepaald dat er het Traversegebied 1141 woningen en 18.210m² commercieel vastgoed gerealiseerd mogen worden. De ontwikkeling van dit vastgoed is verankerd in de gemeentelijke woningbouwprogramma's en zal over een periode van 10 jaar gerealiseerd worden. Omdat gedurende de eerste 5 jaren gewerkt wordt aan de realisatie van de verkeerstunnel en het
--

vrijmaken van de A2 ontwikkellocaties, ziet dit plan op een realisatietermijn van ruim 15 jaar. Gezien de samenhang tussen de realisatie van de verkeerstunnel en de integrale herontwikkeling van het traversegebied en de financiële relatie tussen beide plannen, is het noodzakelijk dat bij aanvang van het project de ontwikkeling van het vastgoed planologisch is verankerd. De planologische verankering heeft plaats in een globaal eindplan zodat maximaal kan worden ingespeeld op ontwikkelingen in de markt en de omgeving. Hiermee wordt de economische uitvoerbaarheid maximaal gegarandeerd. Het ontwikkelen van de A2 ontwikkellocaties (op basis van het OIG) geschiedt geheel voor rekening en risico van Avenue2.

De gemeente is gezien bovenstaande van oordeel dat de economische uitvoerbaarheid voldoende is verzekerd. Omdat op grond van de integrale overeenkomst het kostenverhaal is verzekerd en het vastleggen van locatie-eisen en fasering niet noodzakelijk is, wordt voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vastgesteld.

Kosten saneringsmaatregelen en dekking saneringskosten

Met betrekking tot de kostenraming en exploitatie geldt dat de kosten voor eventuele saneringsmaatregelen onderdeel uitmaken van de totale exploitatie van het project A2 Passage Maastricht. De kosten die gemaakt moeten worden voor bodem zijn opgenomen in het contract dat tussen opdrachtgever en opdrachtnemer is afgesloten. Daarin is aangegeven wie, welke kosten draagt.

Vanuit saneringskosten is er geen risico voor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 11:

Alleen tekstuele wijzigingen

Toegevoegd dat het raadsstuk inclusief bijlagen (Nota's van antwoord en Lijst van wijzigingen) is opgenomen als bijlage 5 bij de toelichting van dit bestemmingsplan

Regels

Algemeen

De regels zijn aangepast op taal- en spellingstechnisch fouten. De regels zijn voorts ook aangepast aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dit betekent dat de terminologie van de Wabo is doorgevoerd in het plan. Materieel betekent dit geen wijziging van het bestemmingsplan.

Overige wijzigingen in de regels:

Hoofdstuk 1: begripsbepalingen:

Toevoegen:

- **cultuur en ontspanning**

het bedrijfsmatig verrichten van activiteiten gericht op spel, vermaak en ontspanning waaronder:

filmhuis;

muziekscholen;

muziektheaters;

tentoonstellingsruimte;

ateliers;

galeries;

museum;

studio;

theater en daarbij horende facilitaire ruimten zoals werkplaatsen, decorbouw en naaiateliers, met inbegrip van ondergeschikte horeca en kantoren ten dienste van deze voorzieningen.

De functie seks- en pornobedrijf en straatprostitutie vallen niet onder dit begrip.

- **Maatschappelijk**

educatieve, sociaalmedische, sociaalculturele en levensbeschouwelijke voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen.

- **recreatie**

activiteiten en mogelijkheden voor ontspanning c.q. vrijetijdsbesteding.

- **rijstrook**

gemarkeerde strook van een rijbaan die breed genoeg is om gebruikt te kunnen worden door motorvoertuigen op meer dan 2 wielen en niet zijnde in-/uitvoegstroken of opstelstroken.

- **sport**

een fysiek spel (bijvoorbeeld voetbal) of denkspel (bijvoorbeeld schaken) dat op reglementaire wijze in competitieverband of recreatief gespeeld kan worden.

Schrappen:

- **kenmerkend bouwwerk**

Artikel 2 wijze van meten:

Toevoegen:

2.3 Meetpunt

a. Tenzij anders bepaald, worden de waarden die in deze regels in m of m₂ zijn uitgedrukt op de volgende wijze gemeten:

1. afstanden loodrecht,
2. hoogten vanaf het aansluitend afgewerkt terrein, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven, en
3. maten buitenwerks, waarbij uitstekende delen van ondergeschikte aard tot maximaal 0,5 m buiten beschouwing blijven.

b. Bij de toepassing van het bepaalde in lid 2.3, sub a onder 2 wordt een bouwwerk, voor zover dit zich bevindt op een erf- of perceelgrens, gemeten aan de kant waar het aansluitend afgewerkt terrein het hoogst is.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels:

Artikel 3 Gemengd

3.2 Bouwregels

3.2.1 Hoofdgebouwen

- b. Bouwhoogte '18' wijzigen in '16' meter.
- c. Toevoegen (...), met dien verstande dat deze hogere bouwhoogte niet is toegestaan binnen een afstand van 15 meter uit bestaande woningen/woongebouwen gelegen buiten het plangebied.
Toevoegen nieuw sub d. Hoofdgebouwen zijn niet toegestaan binnen een afstand van 5 meter uit de plangrens.
Sub 'd' vernummeren tot 'e'.

3.3 Nadere eisen

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving'

3.5 Specifieke gebruiksregels

- a. Aantal woningen '88' wordt gewijzigd in '169';
- d. Toevoegen aan bestaande tekst: 'met inachtneming van het bepaalde in art.19.1 sub b.';

3.6. Ontheffing van de gebruiksregels

b sub 2, c sub 2 en d sub 2: toevoegen aan bestaande tekst: 'met inachtneming van het bepaalde in art. 19.1 sub c.';

Artikel 4: Groen

4.3 Nadere eisen

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving'

Artikel 5: Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

- o. Schrappen: 'een dienstengebouw ten behoeve van het onderhoud van en toezicht op de verkeerstunnel.';

5.2.6 Dienstengebouw

Volledig schrappen

5.3 Nadere eisen

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving'

Artikel 6: Wonen

6.3 Nadere eisen

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

Artikel 7 Verkeer – 1- voorlopige bestemming

7.3 Nadere eisen

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

7.7 Bestemmingsomschrijving definitieve bestemming

- h. Schrappen 'wonen';
 - k. Schrappen 'terrassen'.
- Sub 'i' t/m 'q' vernummeren.

7.8 Bouwregels definitieve bestemming

7.8.1 Hoofdgebouwen

- a. Schrappen: 'Woningen mogen worden gebouwd in het type gestapeld';
- Sub 'b' vernummeren naar 'a';
- a. Bouwhoogte '21' wijzigen in '16' meter.;
- Toevoegen nieuw sub b: 'Hoofdgebouwen zijn niet toegestaan binnen een afstand van 5 meter uit de plangrens.';

7.8.2 Aan- en uitbouwen en bijgebouwen

- b. Schrappen: ' Bij hoekwoningen mogen geen aan- en uitbouwen en bijgebouwen worden gebouwd vóór het verlengde van de voorgevelrooilijn van de om de hoek gelegen hoofdgebouwen';
- Sub c.d en e vernummeren.

7.9 Nadere eisen definitieve bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving'

7.11 Specifieke gebruiksregels definitieve bestemming

- a. Schrappen: 'Het aantal woningen mag, met inachtneming van het bepaalde in lid 19.1 sub a, niet meer dan 70 bedragen';
- Sub, b,c,d,e en f vernummeren
- a. Toevoegen aan bestaande tekst: 'met inachtneming van het bepaalde in art.19.1 sub b.
 - b. Toevoegen aan bestaande tekst: 'met inachtneming van het bepaalde in art.19.1 sub b.

7.12. Afwijken van de gebruiksregels

b sub 2, c sub 2 en d sub 2: toevoegen aan bestaande tekst: 'met in achtneming van het bepaalde in art. 19.1 sub c.';

Toevoegen 7.13 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders deze bestemming te wijzigen teneinde maximaal 70 gestapelde woningen toe te staan, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. de woningbouw is alleen toegestaan indien aan de zijde van de Viaductweg alleen
- b. geluidsongevoelige functies van de woningen worden gerealiseerd, zoals galerijen,
- c. trappenhuisen en dergelijke én de woningen georiënteerd worden op de achterliggende woonwijk;
- d. de stedenbouwkundige kwaliteit dient behouden te blijven dan wel te worden versterkt;
- e. de uitvoerbaarheid, waaronder begrepen de milieutechnische-, dewaterhuishoudkundige-, de archeologische, de ecologische-, de verkeerstechnische toelaatbaarheid en de stedenbouwkundige inpasbaarheid zijnaangevoerd;
- f. de belangen van gebruikers en/of eigenaren van de binnen de plangrens liggende gronden en de aanliggende gronden worden niet onevenredig geschaad.

Artikel 8 Verkeer - 2 - Voorlopige bestemming

8.3 Nadere eisen voorlopige bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

8.8 Bestemmingsomschrijving definitieve bestemming

- k. Schrappen: 'terrassen';
- Sub 'l' t/m 'r' vernummeren.

8.9 Bouwregels definitieve bestemming

8.9.1 Hoofdgebouwen

- b. Bouwhoogte '18' wijzigen in '16' meter;
 - c. Toevoegen aan bestaande tekst: 'met dien verstande dat deze hogere bouwhoogte niet is toegestaan binnen een afstand van 15 meter uit bestaande woningen/woongebouwen gelegen buiten het plangebied.';
- Toevoegen nieuw sub e: 'Hoofdgebouwen zijn niet toegestaan binnen een afstand van 5 meter uit de plangrens.';
- Sub 'e' vernummeren naar 'f';

8.10 Nadere eisen definitieve bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

8.12 Specifieke gebruiksregels definitieve bestemming

- a. Aantal woningen '744' wijzigen in '663';
- d. Toevoegen aan bestaande tekst: 'met dien inachtneming van het bepaalde in art. 19.1 sub b.';

8.13 Afwijken van de gebruiksregels

b sub 2, c sub 2 en d sub 2: toevoegen aan bestaande tekst: 'met in achtneming van het bepaalde in art. 19.1 sub c.';

Artikel 9 Verkeer - 3 - Voorlopige bestemming

9.3 Nadere eisen voorlopige bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

9.8 Bestemmingsomschrijving definitieve bestemming

- k, Schrappen 'terrassen';
- Sub 'l' t/m 's' vernummeren;

9.9 Bouwregels definitieve bestemming

9.9.1 Hoofdgebouwen

- b. Bouwhoogte '18' wijzigen in '16' meter;
- c. Toevoegen aan bestaande tekst: 'met dien verstande dat deze hogere bouwhoogte niet is toegestaan binnen een afstand van 15 meter uit bestaande woningen/woongebouwen gelegen buiten het plangebied.';
- Toevoegen nieuw sub e 'Hoofdgebouwen zijn niet toegestaan binnen een afstand van 5 meter uit de plangrens.';
- Sub 'e' vernummeren naar 'f'.

9.10 Nadere eisen definitieve bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

9.12 Specifieke gebruiksregels definitieve bestemming

- d. Toevoegen aan sub d: 'met inachtneming van het bepaalde in art. 19.1 sub b.;

9.13 Afwijken van de gebruiksregels

- b sub 2, c sub 2 en d sub 2: toevoegen aan bestaande tekst: 'met in achtneming van het bepaalde in art. 19.1 sub c.';

Artikel 10 Verkeer - 4 - Voorlopige bestemming

10.1 Bestemmingsomschrijving

Schrappen

- m. 'een dienstengebouw ten behoeve van het onderhoud van en toezicht op de verkeerstunnel.';

10.2.7 Dienstengebouw

Volledig schrappen

10.3 Nadere eisen voorlopige bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

10.8 Bestemmingsomschrijving definitieve bestemming

- m. Schrappen: 'een dienstengebouw ten behoeve van het onderhoud van en toezicht op de verkeerstunnel.';

10.9.5 Dienstengebouw

Volledig schrappen;

10.10 Nadere eisen definitieve bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

10.12 Specifieke gebruiksregels definitieve bestemming

- a. Schrappen: 'cultuur en ontspanning en maatschappelijk' ;.

Artikel 11 Verkeer - 5 - Voorlopige bestemming

11.3 Nadere eisen voorlopige bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

11.10 Nadere eisen definitieve bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

Artikel 12 Leiding – Gas

12.3 Nadere eisen voorlopige bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

Artikel 13 Leiding – Hoogspanning

13.3 Nadere eisen voorlopige bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

Artikel 14 Leiding – Riool

14.3 Nadere eisen voorlopige bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

Artikel 15 Leiding – Water

15.3 Nadere eisen voorlopige bestemming

- a. Schrappen 'de aangrenzende gronden en bouwwerken';
- b. Schrappen 'van de naaste omgeving';

Artikel 16 Waarde - Maastrichts erfgoed

16.1 Bestemmingsomschrijving

16.1.2.

b. 'specifieke bouwaanduiding - kenmerkend bouwwerk' wijzigen in 'specifieke bouwaanduiding waardevol cultuurhistorisch element' en schrappen 'met dien verstande dat uitsluitend het exterieur van de ter plaatse aanwezige bouwwerken wordt beschermd.';

Toevoegen nieuw sub c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone a': archeologische zone a;

Sub 'c' vernummeren naar 'd';

16.2 Bouwregels

Toevoegen: 16.2.1 Gemeentelijke monumenten

16.2.1.1 als volgt wijzigen

Op de voor 'Waarde - Maastrichts erfgoed' aangewezen gronden met gemeentelijke monumenten zoals bedoeld in artikel 16.1.2 onder a en b, mag uitsluitend worden gebouwd indien en voor zover:

- a. bebouwing mogelijk is krachtens de onderliggende bestemming, en;
- b. de bestaande cultuurhistorische waardestelling niet wordt aangetast door wezenlijke veranderingen in situering, massa, kapvorm, hoogtematen en gevelindeling, zulks met inbegrip van waardevolle details, en;
- c. de bouwplannen niet strijdig zijn met de toegekende cultuurhistorische waardestelling en toepasselijke richtlijnen, zoals vervat in de als bijlagen opgenomen rapport "Inventarisatie A2 Traverse" wordt uitgevoerd met inachtneming van vorenbedoelde richtlijnen.

16.2.1.2 als volgt wijzigen:

Voor zover de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, dan wel de directe of indirecte gevolgen van de in de bouwaanvraag genoemde bouwwerkzaamheden, kunnen leiden tot een wijziging van een gemeentelijk monument zoals bedoeld in artikel 16.1.2 onder a en b, kan aan de omgevingsvergunning de verplichting tot het treffen van maatregelen worden verbonden, waardoor de toegekende cultuurhistorische waardestelling van het betreffende gemeentelijk monument kan worden behouden.

Art. 16.2.1.. vernummeren naar art. 16.2.2 Archeologische zones

Art. 16.2.1.2 vernummeren naar art. 16.2.2.1.

Toevoegen aan laatste zin: 'ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c'.;

Art. 16.2.2. vernummeren naar art. 16.2.3 Rapportageplicht

Art. 16.2.2.1. vernummeren naar *16.2.3.1* en als volgt wijzigen:

Burgemeester en wethouders kunnen de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk verplichten een archeologisch rapport te overleggen, waarin de archeologische (verwachtings)waarden en/of zonodig een cultuurhistorische waardestelling en of zonodig archeologische (verwachtings)waarden van het op de omgevingsaanvraag betrekking hebbende terrein en de zich eventueel daarop bevindende opstallen, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is of zijn vastgesteld.

16.2.2.2 vernummeren naar *16.2.3.2*

Toevoegen: (...) 'en/of cultuurhistorisch rapport' (...)

Art. 16.2.3. vernummeren naar *16.2.4* Advies en als volgt wijzigen:

Ten behoeve van de voor 'Waarde – Maastrichts erfgoed' aangewezen gronden met een gemeentelijk monument zoals bedoeld in artikel 16.1.2 onder a en b, leggen burgemeester en wethouders alle aanvragen om een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk alsmede de afwijkingsaanvragen ter advies voor aan de gemeentelijke Welstands-/Monumentencommissie.

16.3 Nadere eisen

Toevoegen: (...) 'gemeentelijke' (monumenten of ...);

16.5.1 Toevoegen 'gemeentelijke' monumenten

16.5.1.1: 'op de voor 'Waarde Maastrichts erfgoed' aangewezen gronden, met daarop beschermde gemeentelijke monumenten' wijzigen in 'Ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - dominant bouwwerk' en 'specifieke bouwaanduiding - waardevol cultuurhistorisch element';

a. toevoegen: (waaronder begrepen) het interieur van dominante bouwwerken, alsmede (...);

16.5.2.1 Toevoegen in aanhef: (...) 'specifieke vorm van waarde – archeologische zone a en' (...)

b. schrappen 'sloten' en 'vaarten';

16.5.2.2: Toevoegen sub a: de verstoringsoppervlakte dan wel het projectgebied gelegen is ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone a', of;

16.5.3: Toevoegen in aanhef 'en art. 16.5.2.2.';

16.5.4.2: Toevoegen: 'en/of cultuurhistorisch rapport' (...);

16.5.5 Advies als volgt wijzigen;

'Burgemeester en wethouders kunnen alle aanvragen om een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding – dominant bouwwerk' en 'specifieke bouwaanduiding – waardevol cultuurhistorisch element' voor advies aan de gemeentelijke Welstands-/Monumentencommissie voorleggen.'

16.6 Slopen

16.6.1 Gemeentelijke monumenten als volgt wijzigen:

16.6.1.1

Ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - dominant bouwwerk', en 'specifieke bouwaanduiding - waardevol cultuurhistorisch element' is het verboden een bouwwerk geheel of gedeeltelijk af te breken zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning.

16.6.1.2

Voor zover de sloopwerkzaamheden, dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze

werkzaamheden, kunnen leiden tot een aantasting van gemeentelijke monumenten, kunnen aan de omgevingsvergunning de volgende regels worden verbonden:

- a. de verplichting tot een door burgemeester en wethouders bepaalde wijze van slopen;
- b. de verplichting de sloop te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de cultuurhistorie die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

16.6.1.3

Onverminderd het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening mag de omgevingsvergunning voor het slopen van een gemeentelijk monument worden geweigerd indien de sloop dan wel de sloopwerkzaamheden in strijd is of zijn met de toegekende cultuurhistorische waardestelling zoals neergelegd in dit bestemmingsplan.

16.6.2.1

Toevoegen sub a: de bodemverstoring plaatsvindt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone a', of b. (...):.

Artikel 16.6.3 vernummen naar art. 16.6.2.3 en als volgt wijzigen:

'Onverminderd het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening mag de omgevingsvergunning voor het slopen van een gemeentelijk monument worden geweigerd indien de sloop dan wel de sloopwerkzaamheden in strijd is of zijn met de toegekende archeologische waarden zoals neergelegd in dit bestemmingsplan.

Artikel 16.6.4.1 vernummen naar art. 16.6.3.1 *Rapportageplicht* en als volgt wijzigen:

Burgemeester en wethouders kunnen de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het slopen van een gemeentelijk monument verplichten een archeologisch en/of cultuurhistorisch rapport te overleggen, waarin de archeologische (verwachtings)waarden en/of zonodig een cultuurhistorische waardestelling van het op de aanvraag betrekking hebbende terrein en de zich eventueel daarop bevindende opstellen naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is of zijn vastgesteld.

Art. 16.6.4.2 vernummen naar art. 16.6.3.2 en als volgt wijzigen:

'Het archeologisch en/of cultuurhistorisch rapport als bedoeld in 16.6.3.1, wordt (...);

Art. 16.6.5 vernummen naar art. 16.6.4 *Advies* en als volgt wijzigen:

Burgemeester en wethouders kunnen alle aanvragen om een omgevingsvergunning voor het slopen van een gemeentelijk monument voor advies aan de gemeentelijke Welstands-/Monumentencommissie voorleggen.

16.7 Wijzigingsbevoegdheid als volgt te wijzigen:

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met toepassing van de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan te wijzigen door voor de gebieden ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - dominant bouwwerk', 'specifieke bouwaanduiding - waardevol cultuurhistorisch element', 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone a', en 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c' de voormelde aanduiding geheel of gedeeltelijk te doen vervallen, indien op basis van een cultuurhistorisch en/of archeologisch rapport is aangetoond, dat op de betrokken locatie geen cultuurhistorische waardestelling en/of archeologische waarden (meer) aanwezig zijn dan wel deze waarden niet meer als zodanig bescherming behoeven;

Hoofdstuk 3

Artikel 18 Algemene bouwregels

Toevoegen nieuw art. **18.3 Geluidgevoelige bestemming / functies**

Bij de realisering van de in dit bestemmingsplan toegelaten geluidgevoelige bestemmingen en/of functies moet door middel van een akoestisch onderzoek worden

aangetoond, dat de geluidsbelasting op de gevel niet hoger is dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder.

Voor alle bebouwing geldt dat als de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde geluidsgevoelige bestemmingen en/of functies alleen mogen worden gerealiseerd, als voldaan wordt aan de van toepassing zijnde vastgestelde Hogere waarden en de daarin opgenomen eisen.

Artikel 19 Algemene gebruiksregels

19.1 Gebruiksregels

- a. 'totaal' wijzigen in 'het totale plangebied';
- b. Toevoegen achteraan: 'in het totale plangebied';
- c. Als volgt wijzigen: 'Van het onder b genoemde toegestane vloeroppervlak mag het vloeroppervlak voor detailhandel en horeca in het totale plangebied niet meer dan 6000 m² bedragen.';

19.2 Strijdig gebruik

- a. Als volgt te wijzigen:

a. Het is verboden de in dit bestemmingsplan begrepen gronden, alsmede gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde te gebruiken, te doen of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de in dit plan aan de grond gegeven bestemming.

Schappen:

- b. als bedoeld in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening,

Toevoegen nieuw art. **20.6 Bescherming tunnel**

20.6.1 Bouwregels

Het is niet toegestaan gebouwen, behoudens het dienstengebouw, op te richten binnen een afstand van 5 meter uit de aanduiding 'tunnel'.

20.6.2 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 20.6.1 teneinde bouwwerken op te richten voor zover dit is toegestaan volgens de het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen en mits het tunnelbelang niet onevenredig wordt aangetast; hiertoe wordt de beheerder van de tunnel gehoord.

20.6.3 Uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a Omgevingsvergunning

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

1. Het aanbrengen van beplantingen en/of bomen c.q. het vellen en/of rooien ervan;
2. Het tot stand brengen en/of in exploitatie nemen van boor- en pompputten;
3. Het uitvoeren van afgravings- en ontgrondingswerkzaamheden anders dan normaal spitwerk, dieper dan 0,30 m;
4. Het uitvoeren van heiwerken en/of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,30 m;
5. Het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning en/of ophoging.

b Uitzondering

Het in lid 20.6.3 sub a vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

1. het normale onderhoud betreffen dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan;
3. plaatsvinden ten behoeve van de realisatie van de verkeerstunnel en de aanleg van de tijdelijke omlegging van de A2/N2.

c Afwegingskader

De werken of werkzaamheden zoals bedoeld in artikel 20.6.3 sub a zijn slechts toelaatbaar:

1. indien hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de betreffende tunnel;
2. nadat ter zake advies is ingewonnen van de beheerinstantie van de tunnel;
3. indien de beslissing met betrekking tot omgevingsvergunning aan de betreffende beheersinstantie wordt meegedeeld

Artikel 22 Algemene wijzigingsregels

Toevoegen na sub c:

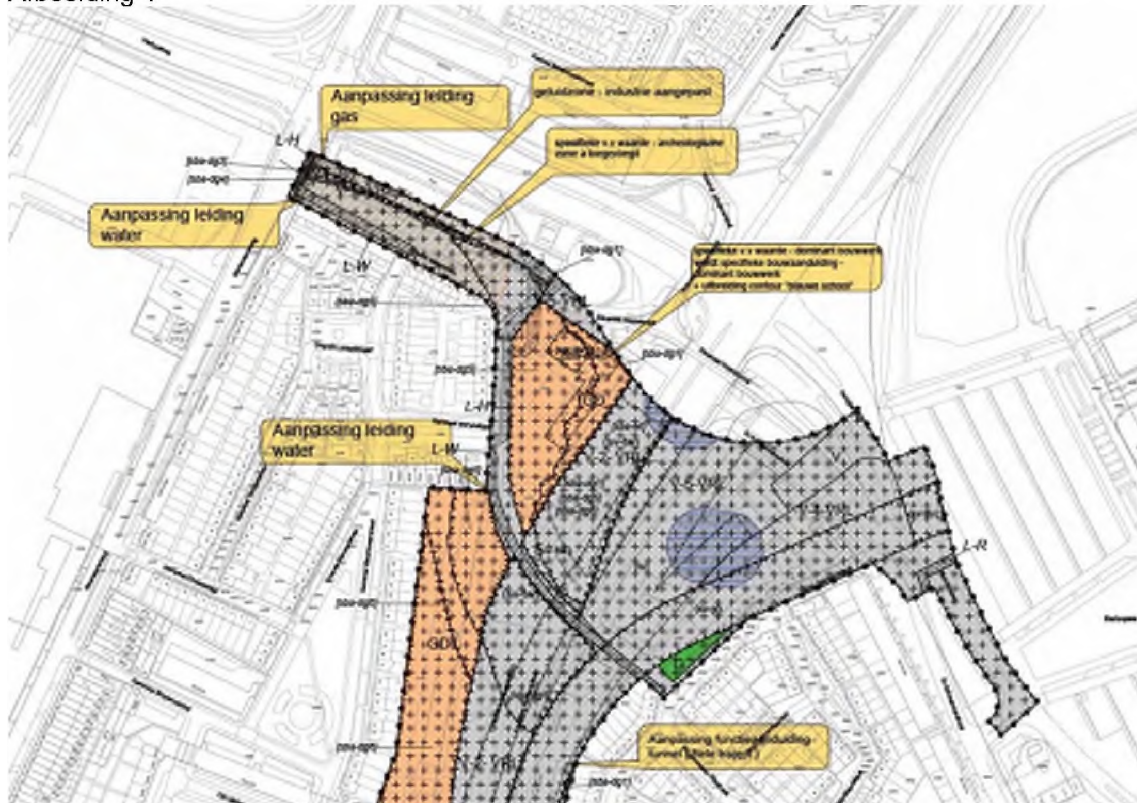
'Een en ander met dien verstande dat de aanduidingsgrens 'tunnel' met maximaal 4 meter mag worden verschoven.'

Verbeelding

Op de verbeelding zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd:

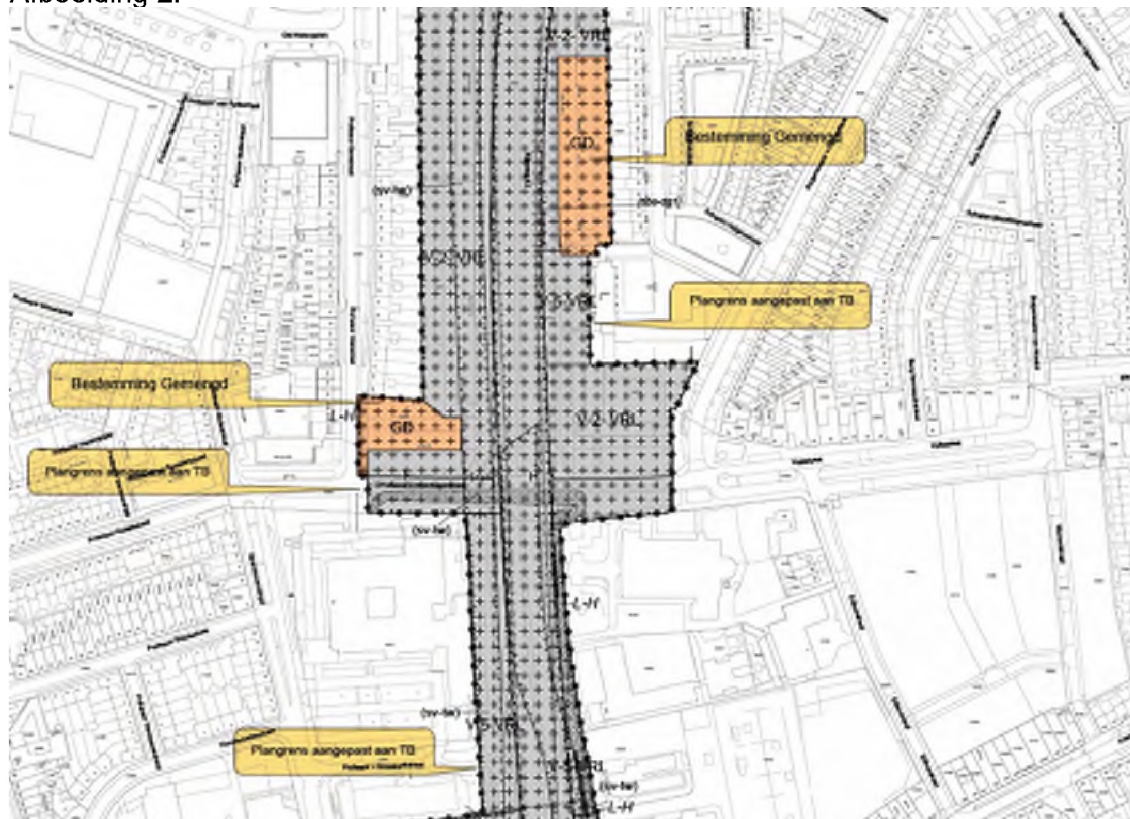
- 1: Bij de bestemming V1-VLR is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, omdat nu woningen ter plaatse niet rechtstreeks zijn toegestaan.
- 2: Enkele leidingtracé's zijn enigszins aangepast.
- 3: De aanduiding tu (tunnel) is in overeenstemming gebracht met het TB
- 4: De archeologische en cultuurhistorische zone's en elementen zijn in overeenstemming gebracht met het MPE. Dit betekent dat er een aantal cultuurhistorische elementen met een aanduiding op de verbeelding zijn geplaatst. (zie ook afbeelding 2 en 3

Afbeelding 1



- 5: De bestemming V2-VLR is op twee plaatsen gewijzigd in Gemengd omdat deze gebieden niet nodig zijn voor de realisatie van het TB. De gebouwen worden derhalve ook niet gesloopt ten behoeve van de bouw van de tunnel.
- 6: Bij de bestemming V5-VLR is de plangrens aangepast aan het TB.

Afbeelding 2:



Afbeelding 3



7: De aanduiding voor de tijdelijke weg is aangepast aan het TB.

Afbeelding 4



Lijst van Wijzigingen bestemmingsplan A2 Mariënwaard

Bijlage 3B, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan 'A2 Mariënwaard' van 26 -11 - 2010

Onderstaand treft u de wijzigingen aan tussen het ontwerp bestemmingsplan Mariënwaard en het vast te stellen bestemmingsplan. Voor wat betreft de toelichting zijn de nieuwe tekstdelen in de kaders opgenomen.

Algemeen:

Het plan is aangepast op taal en spellingstechnische fouten. Daarnaast is het plan aangepast aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit betekent dat de terminologie van de Wabo is doorgevoerd in het plan. Materieel betekent dit geen wijziging van het plan.

Toelichting

Hoofdstuk 1:

Alleen tekstuele wijzigingen

Hoofdstuk 2:

Alleen tekstuele wijzigingen

Hoofdstuk 3:

Alleen tekstuele wijzigingen

Hoofdstuk 4:

In dit hoofdstuk is bij het streefbeeld expliciet verwezen naar de notitie stad en landschap.

In dit hoofdstuk wordt een integraal beeld (op hoofdlijnen) geschetst van de beoogde ontwikkeling van het gehele gebied van het project "A2 Passage Maastricht". Hiermee ontstaat een samenhangend beeld van de beoogde stedenbouwkundige, landschappelijke en verkeerskundige ontwikkeling. Het beeld wordt beschreven aan de hand van een aantal deelgebieden (de Groene Loper, hoofdinfrastructuur, Traverse, Vastgoed Beatrixhaven, Landgoederenzone) en een aantal belangrijke integrale thema's (natuur, water en situatie tijdens de bouw/ fasering). Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar het Stad en Landschapsplan (rapportnummer AV2-TP01-RAP-00036).

Tevens is opgenomen hoe de nieuwe kabels- en leidingentracés procedureel worden geregeld:

De nieuwe kabels- en leidingentracés die planologisch geborgd moeten worden en die buiten bovenstaande plangebieden liggen, worden vooralsnog geregeld in een omgevingsvergunning voor het opheffen van het planologisch strijdig gebruik als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (ruimtelijke onderbouwing inzake afwijking bestemmingsplan), en zullen te zijner tijd eveneens worden vastgesteld bij de herziening van de onderliggende bestemmingsplannen.

Hoofdstuk 5:

Alleen tekstuele wijzigingen

Hoofdstuk 6

Par.6.2 (Nut en noodzaak ontsluitingsweg Beatrixhaven)

In het kader van de doorkruising van de EHS is de tekst aangepast.

6.2 Nut en noodzaak ontsluitingsweg Beatrixhaven

Door de aanleg van de ontsluitingsweg Beatrixhaven wordt de Ecologische hoofdstructuur (EHS) doorsneden en worden leefgebieden van flora en fauna soorten verstoord. Dit betekent dat het beschermingsregime van de EHS en de Flora en faunawet (FF-wet) van toepassing is. Volgens de POL-herziening op onderdelen EHS is binnen ES een project of behandeling niet toegestaan, indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten. Alleen bij groot openbaar

belang en het ontbreken van reële alternatieven kan de activiteit doorgaan. Als een activiteit doorgang kan vinden moet compensatie plaatsvinden conform de Provinciale beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden. Volgens de FF-wet geldt dat alle dieren en planten een zekere mate van bescherming genieten. Met mitigerende maatregelen kunnen effecten op soorten geheel voorkomen worden of tot een minimum beperkt worden.

In deze paragraaf wordt de nut en noodzaak van de nieuwe ontsluitingsweg Beatrixhaven beschreven.

6.2.1 Natuurwaarden

Realisatie van de weg naar bedrijventerrein Beatrixhaven leidt tot een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Omdat er sprake is van een verschuiving van verkeersstromen zijn de effecten op de natuur deels negatief (waar nieuwe infrastructuur komt, of waar het drukker wordt) en deels positief (op plekken waar minder verkeer komt). In onderstaande tabel is dit samengevat op basis van de V-criteria en de effecten op soorten die gerelateerd zijn aan de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet. Voor een volledige beschrijving van de aangetaste natuurwaarden verwijzen wij naar de Natuurtoets en compensatieplan, die als separate bijlage is toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

<i>Criterion</i>	<i>Positieve effecten</i>	<i>Negatieve effecten</i>
<i>Vernietiging</i>	1. De Limmelderweg wordt afgesloten en uit verkeersfunctie gehaald tussen het spoor en de Mariënwaard. 2. In het kader van het project wordt als compensatieopgave nieuwe EHS gerealiseerd. (zie 'Natuurtoets en compensatieplan' (zie separate bijlage)).	1. Ruimtebeslag in de EHS en ten behoeve van de nieuwe weg. De taluds van de weg kunnen ecologisch worden ingericht en bijdragen aan de kwaliteit van het gebied.
<i>Versnippering</i>	1. Limmelderweg vervalt; zie bij vernietiging 2. Veel (ca 50%) minder verkeer op Mariënwaard, waardoor relatie tussen EHS aan westzijde en POG-gebied aan oostzijde wordt versterkt; 3. Veel (ca 50%) minder verkeer op de Oude Rijksweg/Fregatweg, waardoor er minder barrièrewerking is tussen het EHS-gebied ten noorden en het POG-gebied ten zuiden hiervan.	1. Nieuwe barrière vanwege de nieuwe wegverbinding door de EHS, te mitigeren door bij de ongelijkvloerse kruisingen met Mariënwaard en spoorlijn voldoende ruimte voor een functionele ecologische verbinding mee te ontwerpen.
<i>Verstoring</i>	Afname verstoring door geluid en lichthinder vanaf de hierboven genoemde wegen.	Toename verstoring door geluid en lichthinder vanaf de nieuwe weg.
<i>Verspreiding</i>	Afname emissies lucht en run-off vanaf de hierboven genoemde wegen.	Toename emissies lucht en run-off vanaf de nieuwe weg.
<i>Aantasting van rusten verblijfsplaatsen</i>	Binnen het compensatiegebied ontstaan nieuwe mogelijkheden voor	Mogelijk directe aantasting; in nader onderzoek na te gaan en in eventuele ontheffingsaanvraag nader te

van soorten of nesten van vogels	rust- en verblijfsplaatsen en voor het bouwen van nesten.	formuleren.
----------------------------------	---	-------------

Het onderdeel samenvattende conclusie ten aanzien van groot openbaar belang is aangepast:

Samenvattende conclusie ten aanzien van groot openbaar belang

Realisatie van de ontsluiting naar bedrijventerrein Beatrixhaven is noodzakelijk om:

1. bij te dragen aan het oplossen van de knelpunten ten aanzien van leefbaarheid (verkeersveiligheid en hinder door geluid, geur en barrièrewerking) zoals die nu in het gebied rond het bedrijventerrein Beatrixhaven worden ervaren, met name door de vermenging van snelverkeer, vrachtverkeer en langzaam verkeer;

2. een betere ontsluiting van het bedrijventerrein te waarborgen en daarmee de economische ontwikkeling van dit gebied, en daarmee van de stad en van de regio, te ondersteunen. Het opwaarderen van de huidige routes is niet mogelijk zonder aanvullende problemen voor de leefbaarheid rond deze routes zoals de sloop van woningen, en derhalve geen realistisch alternatief.

Beide overwegingen zijn direct te herleiden tot wettelijk belangen, te weten redenen van menselijke gezondheid (beperking hinder en vervoer gevaarlijke stoffen), openbare veiligheid (verkeersveiligheid en externe veiligheid), sociale (beperking hinder) en economische (werkgelegenheid, versterking bedrijventerrein) aard.

6.2.3 Alternatieven

Er zijn verschillende alternatieven en varianten voor de A2 Passage Maastricht en voor de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven onderzocht. Het tracé in het voorliggend bestemmingsplan is het alternatief dat de minste, negatieve effecten heeft op de natuurwaarden. Voor een volledige beschrijving van de alternatieven verwijzen wij naar het rapport "Een plan voor stad en snelweg, Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2" (23 november 2005, gemeente Maastricht) en naar het rapport "Een plan voor stad en snelweg, Onderzoek alternatieven en varianten A2 Passage" (15 december 2005, RWS Limburg).

6.2.4 Mitigeren en compenseren

Als laatste stap dient mitigatie en compensatie plaats te vinden. Het uitgangspunt hierbij is dat schade zoveel mogelijk dient te worden voorkomen. Resterende schade dient te worden gemitigeerd of gecompenseerd. Deze mitigerende en compenserende maatregelen zijn beschreven in het rapport "Natuurtoets en compensatieplan", dat als separate bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

6.2.5 Uitgangspunten ontsluitingsweg Beatrixhaven

Op 21 november 2006 heeft de gemeenteraad van Maastricht besloten de ontsluitingsweg Beatrixhaven te gaan realiseren, als onderdeel van het project A2 Passage Maastricht.

De essentie van dit besluit behelst de volgende punten:

- Zoveel mogelijk rekening houden met leefbaarheid en landschappelijke inpassing; noordelijk of zuidelijk langs de woningen aan Mariënwaard 1 en 3 en afhankelijk van vormgeving knooppunt A2/A79;
 - bomen langs de Beukenlaan zoveel mogelijk behouden en zonodig mitigerende en compenserende maatregelen nemen;
 - actieve verwerving starten; prioriteit bij percelen op bedrijventerrein; beperken van nadelige economische effecten;
 - zone tussen spoor en Meerssenerweg/ Mariënwaard blijft groen als onderdeel van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur.
- Bovenstaande uitgangspunten hebben de basis gevormd voor het ontwerp van de ontsluitingsweg Beatrixhaven.*

Par. 6.3. Planologische onderbouwing vastgoed Beatrixhaven

In paragraaf 6.3 is expliciet aangegeven dat de voorgenomen vastgoedontwikkeling geen onderdeel uitmaakt van het zonebesluit behorende tot het gezoneerde industrieterrein Beatrixhaven.

6.3.1 Relatie met industrieterrein Beatrixhaven

Het industrieterrein Beatrixhaven is met 200 ha een van de grootste bedrijventerreinen in de regio Maastricht. Het herbergt verschillende soorten bedrijvigheid. Van oudsher is het industrieterrein geschikt voor de vestiging van voornamelijk grootschalige, industriële bedrijven die behoren tot de 'zwaardere' milieucategorieën. Als gevolg hiervan is in 1986 bij koninklijk besluit rond industrieterrein Beatrixhaven een geluidszone vastgesteld. De voorgenomen vastgoedontwikkeling maakt geen

onderdeel uit van dit zonebesluit voor het industrieterrein. De voorgenomen vastgoedontwikkeling op het bedrijventerrein valt echter wel binnen de geluidscontouren die voortvloeien uit de zonering van het industrieterrein, maar zijn verder niet geluidgevoelig.

Hoofdstuk 7

Par. 7.4.2. Watertoets

In par. 7.4.2. m.b.t. de Watertoets is de passage aangaande het toekomstig beheer van de Kanjel anders geformuleerd.

De exacte ligging en de afmetingen van de dwarsprofielen van de Kanjel door het populierenbos en het veld worden in de ontwerpfasen bepaald in overleg met waterschap Roer en Overmaas. Avenue2 verricht tot 1 jaar na aanleg van de verlegde Kanjel onderhouds- en herstelwerkzaamheden aan de oevers

Ook is de volgende passage gewijzigd:

De nieuwe duiker onder de ontsluitingsweg Beatrixhaven wordt afgestemd op de ecologische en hydrologische functie. Omdat de afvoer van de Kanjel gemaximaliseerd is, indien gekozen wordt voor de gecombineerde duiker, de ecologische functie maatgevend voor de bepaling van de afmeting van de duiker.

Tevens is hier toegevoegd dat de waterberging op de oude Wielerbaan niet noodzakelijk is ter compensatie van toename van het verhard oppervlak.

Zoals in hoofdstuk 3 is beschreven, is een waterberging van 7750 m3 nodig om de maximale afvoer vanuit de Fontein en Tapgraaf naar de Kanjel terug te brengen naar 300 l/s (Modelstudie Fontein en Tapgraaf, Grontmij, 19 mei 2003). Deze waterberging komt op de voormalige Wielerbaan en ligt binnen de Ecologische Hoofdstructuur. De waterberging wordt gerealiseerd na de bouwphase. Dit omdat de Wielerbaan tijdens de aanlegfase gebruikt wordt als werkterrein. Het natuurdoeltype Groot zeggemoeras bepaalt de inrichting en geeft randvoorwaarden voor de peilstijgingen. De waterberging is niet noodzakelijk ter compensatie van toename van het verhard oppervlak.

Par.7.5.2. Beschermde natuurgebieden EHS en POG

Hierbij is een passage toegevoegd inzake compensatie van enkele natuurdoeltypen.

Compensatietaakstelling EHS, POG en Boswet b.j huidige ontwerp (V116) inclusief kwaliteitstoetslag

Kader	Natuurdoeltype	Totale taakstelling
EHS (tevens Boswet)	Eiken-haagbeukenbos	7,1 ha
EHS	Glanshaverhooiland (bloemrijk grasland)	2,8 ha
POG (tevens Boswet)	Eiken-haagbeukenbos	3,9 ha
POG	Glanshaverhooiland (bloemrijk grasland)	0,6 ha
Alleen Boswet	Eiken-haagbeukenbos	3,4 ha
TOTAAL		17,8 ha

De realisatie van het project A2 passage Maastricht leidt dus tot een compensatietaakstelling van 9,9 ha EHS en 4,5 ha POG. Alleen voor de Boswet dient rekening te worden gehouden met extra compensatie van 3,4 ha naast het bos dat al gecompenseerd moet worden vanuit de EHS (7,1 ha) en POG (3,9 ha). Naast de natuurdoeltypen Eiken-haagbeukenbos en Glanshaverhooiland gaat er ook 0,2 ha Doornstruweel verloren. Het Doornstruweel wordt gecompenseerd binnen het mitigatieplan voor de Flora- en faunawet. Voor de rest dient rekening te worden gehouden met extra mitigatie van leefgebieden van beschermde soorten vanuit Flora- en faunawet (1,9 ha ten behoeve van de Kamsalamander).

Par. 7.5.3 Beschermde natuurgebieden: Natura 2000 – voortoets

Onder het kopje 'Gevoeligheid voor stikstofdepositie'; is aantal mol gewijzigd:

De achtergronddepositie is in de Grensmaas 1330-1940 mol N/ha/jaar

Par. 7.5.4. Compenserende maatregelen

In de tabel waarin alle faunapassages zijn opgenomen, is bij rechterkolom 'plan' is de term eis / wens gewijzigd in 'ja';

Par. 7.6.6. Resultaten ontsluitingsweg Beatrixhaven

Bij dit onderdeel is nogmaals ingegaan op de relatie met het gezoneerde industrieterrein Beatrixhaven.

Industrielawaai

Het bestemmingsplan A2 Mariënwaard betreft gedeeltelijk de gronden behorende tot de geluidszone van het *gezoneerde industrieterrein* Beatrixhaven. De zone van het industrieterrein is in 1986 vastgesteld. Vanaf dat moment is de zone niet veranderd. De ligging van deze zone wordt in het bestemmingsplan A2 Mariënwaard overgenomen (gebaseerd op het zonebesluit van 1986). De locaties met bestemming 'bedrijventerrein' in het bestemmingsplan A2 Mariënwaard vallen buiten het gezoneerde industrieterrein Beatrixhaven. Deze bestemmingen/locaties bevinden zich wel in de zone van het gezoneerde industrieterrein. Het gaat om nieuw vastgoed in categorie 2 en 3 rond het toekomstige lightrailstation en categorie 3.2 en 4.2 langs de ontsluitingsweg. Gezien het feit dat de nieuwe bestemmingen niet geluidsgevoelig zijn, hoeven ze niet getoetst te worden aan de normen voor industrielawaai.

Par. 7.7.3 Juridische toets: het NSL

In deze paragraaf is de conclusie van de NSL-toets aangevuld.

*** Luchtkwaliteit**

Aanpassing juridische toets NSL

7.7.3 Juridische toets: het NSL

Op grond van art. 5.16 eerste lid, onder d juncto tweede lid, onder c, van de Wet milieubeheer kan de vaststelling van een bestemmingsplan, die gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dat het bestemmingsplan betrekking heeft op een project dat is genoemd of beschreven in, dan wel past of in elk geval niet in strijd is met een op grond van art. 5.12, eerste lid, of art. 5.13 eerste lid, vastgesteld programma. Dit programma betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Voor de NSL-regio Limburg, waarbinnen dit project valt, heeft de Europese Commissie op basis van het Ontwerp NSL op 7 april 2009 aan Nederland derogatie verleend voor fijn stof (PM₁₀) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015. Het NSL is vervolgens door de Minister van VROM vastgesteld op 30 juli 2009 en op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Het project A2 Passage Maastricht is als 'in betekenende mate-project' (IB nr. 900) opgenomen in de NSL melding Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2010 met kenmerk VenW/DGMO-2010/6025, waarmee de Minister van VROM conform de wijzigingsprocedure NSL op 29 juli (kenmerk DGM/K&L2010021584) heeft ingestemd. Met deze instemming wordt het project met de volgende kenmerken opgenomen in het NSL:

- Wegnummer en projectnaam: Nr. 900 – A2 Passage Maastricht (MIRT)
- Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat en gemeente Maastricht;
- Ligging: X:178075; Y: 317333¹
- Type: 3 (infrastructuur) en 5 (gemengde locatie)
- Omvang:
 - * infrastructuur: Ondertunneling A2-Maastricht en aanpassing bovengrondse infra:
 - aanpassing verknoping A2/A79;
 - nieuwe in/uitrit ten behoeve van ontsluiting Beatrixhaven;
 - tunneltraverse met 2-daktunnel (2x2 doorgaand verkeer, 2x2 regionaal verkeer) over een lengte van ca. 2 km, vanaf km 260.0;
 - realisatie van nieuwe op- en afritten;
 - maximale snelheid 80 km/u in tunnel regionaal verkeer en 100 km/u in tunnel doorgaand verkeer.
 - * overig: Ontwikkeling vastgoed boven de tunnel:
 - 30.000 m2 commerciële ruimte;
 - 500 extra woningen.

De projectkenmerken, zoals beschreven in dit bestemmingsplan, komen overeen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken, inclusief de NSL melding² Verkeer en Waterstaat d.d. 29 juli 2010.

Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden

	niet worden overschreden. Deze terugkerende monitoringsverplichting is van groot gewicht binnen het programma en biedt een extra waarborg dat, eventuele afwijkingen in projectkenmerken worden ondervangen. Immers, in het rekenmodel van het NSL zijn de effecten op de luchtkwaliteit van het NSL inzichtelijk gemaakt voor de zichtjaren 2011, 2015 en 2020. Met de jaarlijkse monitoring wordt ook voor toekomstige, tussenliggende jaren gewaarborgd dat de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ tijdig en blijvend worden gehaald. Op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, kan het project wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit worden gerealiseerd met de grondslag artikel 5.16, eerste lid onder d, juncto artikel 5.16 tweede lid sub c van de Wet milieubeheer. Tevens wordt in aanmerking genomen dat volgens het NSL-besluit de maatregelen in de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht van dien aard zijn dat zij een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit. Het betreft onder meer de volgende maatregelen: • extra hoge emissie-eisen aan het OV-materieel; • maatregelen voor verkeers- en mobiliteitsmanagement; • bevordering multimodaal goederenvervoer; • schonere wagenparken en brandstoffen voor provincies en gemeenten; • bevordering fietsgebruik; • verbetering openbaar vervoer; • milieuzonering; • ontmoediging van het verkeer in de (binnen)stad; • verbetering van het aanbod alternatieve vervoerswijzen, en toepassing van luchtzuiverend groen in de stad. In dat verband kan tevens worden gewezen op de overweging van de Europese Commissie in de beschikking van 7 april 2009²⁶. Deze overweging houdt in dat zij met het oog op het door de Nederlandse autoriteiten ingevoerde omvangrijke kader voor het beheer en de bewaking van de luchtkwaliteit (het NSL), ervan overtuigd is dat, voor zover van belang, in de regio Maastricht de jaarlijkse NO₂-grenswaarden tegen 31 december 2014 en de PM₁₀-grenswaarden tegen 10 juni 2011 tijdig kunnen worden bereikt. De Europese Commissie stelt tenslotte dat in aanmerking moet worden genomen de plicht om jaarlijks over de concentratieniveaus te rapporteren. Het hieraan gekoppelde monitoringsprogramma biedt extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan. Conclusie NSL-toets Op grond van aanvullend onderzoek op basis van de Saneringstool kan tevens geconcludeerd worden dat er geen overschrijdingen van grenswaarden plaatsvinden vanaf maximaal 10 meter van de wegrand. ¹ Opgemerkt wordt dat in de bestaande hectometrering een zogenaamde hectometersprong aanwezig is. Deze hectometersprong bevindt zich ter hoogte van aansluiting De Geusselt van km 254,9 naar km 260,1. In het NSL is uitgegaan van de bestaande hectometrering. Voor de beschrijvingen in het Tracébesluit is een nieuw ontworpen hectometringsplan aangehouden waarbij de genoemde hectosprong verschuift van aansluiting De Geusselt naar de projectgrens bij aansluiting Randwyck; daar springt de metrering na de wijziging van 258,3 naar 263,4. ² Bij het ontwerp-bestemmingsplan heeft – ter ondersteuning van de NSL-toets – een kwantitatieve analyse plaatsgevonden (separate bijlage bij het OBP – Lucht in relatie tot saneringstool). In deze kwantitatieve analyse is aangetoond dat de uit oogpunt van milieu doorgevoerde ontwerpoptimalisatie (4 aparte versprongen tunnelmonden en scheiding van lokaal en doorgaand verkeer) past of in elk geval niet in strijd is met het NSL. Als gevolg van de wijziging van het NSL is deze kwantitatieve analyse ten tijde van het vaststellen van het Bestemmingsplan niet meer nodig en is dan ook geen bijlage meer bij het Bestemmingsplan.
--	--

Verder zijn is het luchtonderzoek opnieuw uitgevoerd op basis van de nieuwste emissiecijfers die in april 2010 zijn uitgebracht. De nieuwe berekeningen leiden voor de jaargemiddelde NO₂-concentraties tot gewijzigde conclusies.

Voor 2017 en 2026 kan ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ in het planalternatief voor een aantal wegen (Fregatweg, Boschstraat, Mariënwaard, Meerssenerweg en Galjoenweg) lager en voor een aantal wegen (Hoekerweg, Maastrichterweg, Borgharenweg) hoger worden.

Ook de resultaten "jaargemiddelde PM₁₀-concentraties wijzigingen. Ook dit leidt tot gewijzigde conclusies.

Voor 2017 en 2026 kan ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ na realisatie van het project "A2 Passage Maastricht" voor een aantal wegen lager of gelijk blijven (Fregatweg, Boschstraat, Meerssenerweg, Galjoenweg) en voor een aantal wegen hoger worden (Hoekerweg, Maastrichterweg, Borgharenweg).

De uiteindelijke conclusie blijft dat het plan voldoet aan de eisen met betrekking tot luchtkwaliteit.

Par. 7.9.2. Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Alleen tekstuele aanpassingen, wel is er een uitwerking van de verantwoordingsplicht bijgevoegd omdat als gevolg van de ontwikkeling het groepsrisico toeneemt. Het betreft geen ontoelaatbare toename, maar formeel moet deze verantwoord zijn. Bij deze verantwoording is rekening gehouden met het advies van de brandweer.

Hoofdstuk 8

Alleen tekstuele wijzigingen

Hoofdstuk 9

Alleen tekstuele wijzigingen

Hoofdstuk 10

De tekst inzake de economische uitvoerbaarheid is aangepast.

In het kader van het bestemmingsplan dient de economische uitvoerbaarheid inzichtelijk te worden gemaakt (artikel 3.1.6 lid 1 sub f. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)).

Dit plan maakt onderdeel uit van het integrale plan A2 passage Maastricht. Het plan heeft naast enkele verkeersdoelstellingen tevens tot doel het verbeteren van het leefklimaat in de langs de A2-passage liggende buurten en het mogelijk maken van stedelijke vernieuwing in deze buurten. Aan het plan ligt de Overeenkomst Integrale Gebiedsontwikkeling (OIG) ten grondslag die in 2009 is afgesloten tussen de marktpartij (Avenue2) en de betrokken overheden (vertegenwoordigd door het Projectbureau A2 Maastricht).

In hoofdlijnen ziet de OIG op het maken van afspraken over de realisatie door Avenue2 van twee deelontwikkelingen:

1. Uitvoering geven aan de infrastructurele werkzaamheden opgenomen in het Tracébesluit A2 passage Maastricht. Kernactiviteit hierbij is de realisatie van de verkeerstunnel in het Traversegebied.
2. Uitvoering geven aan de stedelijke vernieuwing. De kernactiviteit hierbij is het realiseren van vastgoed en openbaar gebied op de A2 Ontwikkellocaties.

In de overeenkomst zijn tevens afspraken gemaakt met betrekking tot het kostenverhaal. In de OIG is bepaald dat er het Traversegebied 1141 woningen en 18.000m² commercieel vastgoed gerealiseerd mogen worden. De ontwikkeling van dit vastgoed is verankerd in de gemeentelijke woningbouwprogramma's en zal over een periode van 10 jaar gerealiseerd worden. Omdat gedurende de eerste 5 jaren gewerkt wordt aan de realisatie van de verkeerstunnel en het vrijmaken van de A2 ontwikkellocaties, ziet dit plan op een realisatietermijn van ruim 15 jaar. Gezien de samenhang tussen de realisatie van de verkeerstunnel en de integrale herontwikkeling van het traversegebied en de financiële relatie tussen beide plannen, is het noodzakelijk dat bij aanvang van het project de ontwikkeling van het vastgoed planologisch is verankerd. De planologische verankering heeft plaats in een globaal eindplan zodat maximaal kan worden ingespeeld op ontwikkelingen in de markt en de omgeving. Hiermee wordt de economische uitvoerbaarheid maximaal gegarandeerd. Het ontwikkelen van de A2 ontwikkellocaties geschiedt geheel voor rekening en risico van Avenue2.

De gemeente is gezien bovenstaande van oordeel dat de economische uitvoerbaarheid voldoende is verzekerd. Omdat op grond van de integrale overeenkomst het kostenverhaal is verzekerd en het vastleggen van locatie-eisen en fasering niet noodzakelijk is, wordt voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vastgesteld.

Hoofdstuk 11

Alleen tekstuele wijzigingen

Toegevoegd dat het raadsstuk inclusief bijlagen (Nota's van antwoord en Lijst van wijzigingen) is opgenomen als bijlage 5 bij de toelichting van dit bestemmingsplan.

Regels

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begrip *bodemverstoring*

Toevoegen achteraan: 'zoals door bouw-, aanleg en/of sloopwerkzaamheden';.

Artikel 2: Wijze van meten

Toevoegen nieuw artikel 2.3.:

2.3 Meetpunt

- a. Tenzij anders bepaald, worden de waarden die in deze regels in m of m₂ zijn uitgedrukt op de volgende wijze gemeten:
 1. afstanden loodrecht,
 2. hoogten vanaf het aansluitend afgewerkt terrein, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven, en
 3. maten buitenwerks, waarbij uitstekende delen van ondergeschikte aard tot maximaal 0,5 m buiten beschouwing blijven.
- b. Bij de toepassing van het bepaalde in lid 2.3, sub a onder 2 wordt een bouwwerk, voor zover dit zich bevindt op een erf- of perceelgrens, gemeten aan de kant waar het aansluitend afgewerkt terrein het hoogst is.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Artikel 14 Waarde Maastrichts- Erfgoed

14.1 Bestemmingsomschrijving

14.1.2 sub b: 'specifieke vorm van waarde' gewijzigd in 'specifieke vorm van groen';

14.2 Bouwregels

Nieuw art.14.2.1 *Gemeentelijke monumenten*

14.2.1.1

Op de voor 'Waarde - Maastrichts erfgoed' aangewezen gronden met gemeentelijke monumenten zoals bedoeld in artikel 14.1.2 onder a en b, mag uitsluitend worden gebouwd indien en voor zover:

- a. bebouwing mogelijk is krachtens de onderliggende bestemming, en;
- b. de bestaande cultuurhistorische waardestelling niet wordt aangetast door wezenlijke veranderingen in situering, massa, kapvorm, hoogtematen en gevelindeling, zulks met inbegrip van waardevolle details, en;
- c. de bouwplannen niet strijdig zijn met de toegekende cultuurhistorische waardestelling en toepasselijke richtlijnen, zoals vervat in de als bijlagen opgenomen rapport "Inventarisatie A 2 Mariënwaard" wordt uitgevoerd met inachtneming van vorenbedoelde richtlijnen.

14.2.1.2

Voor zover de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, dan wel de directe of indirecte gevolgen van de in de bouw aanvraag genoemde bouwwerkzaamheden, kunnen leiden tot een wijziging van een gemeentelijk monument zoals bedoeld in artikel 14.1.2 onder a en b, kan aan de omgevingsvergunning de verplichting tot het treffen van maatregelen worden verbonden, waardoor de toegekende cultuurhistorische waardestelling van het betreffende gemeentelijk monument kan worden behouden.

Art. 14.2.1 'Archeologische zones' en verder vernummen naar art. 14.2.2. en verder

Art. 14.2.2.2.

Schrappen sub a, sub b,c en d vernummen tot a,b en c;

Art. 14.2.3.1 als volgt wijzigen:

Burgemeester en wethouders kunnen de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk verplichten een archeologisch en/of cultuurhistorisch rapport te overleggen, waarin de archeologische (verwachtings)waarden en/of zonodig een cultuurhistorische waardestelling van het op de aanvraag betrekking hebbende terrein en de zich eventueel daarop bevindende opstallen naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is of zijn vastgesteld.

Art. 14.2.3.2 als volgt wijzigen:

Het archeologisch en/of cultuurhistorische rapport zoals bedoeld in artikel 14.2.3.1, wordt vervaardigd met inachtneming van een programma van eisen, welke daartoe is opgesteld of goedgekeurd door een deskundige op het gebied van archeologie en/of cultuurhistorie van de gemeente Maastricht.

Art. 14.2.4 Advies als volgt wijzigen:

Ten behoeve van de voor 'Waarde - Maastrichts erfgoed' aangewezen gronden met een gemeentelijk monument zoals bedoeld in artikel 14.1.2 onder a en b, leggen burgemeester en wethouders alle aanvragen om een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk alsmede de afwijkingsaanvragen ter advies voor aan de gemeentelijke Welstands-/Monumentencommissie.

Art. 14.3 Nadere eisen als volgt wijzigen:

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en de afmetingen van bouwwerken, de inrichting en het gebruik van de gronden, indien ter plaatse gemeentelijke monumenten of behoudens- en beschermingswaardige archeologische resten aanwezig zijn.

Art. 14.5 Uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden

Als volgt wijzigen:

14.5.1 Gemeentelijke monumenten

14.5.1.1

Ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding – waardevol cultuurhistorisch element' alsmede 'specifieke vorm van groen – waardevol groenelement' is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (doen of laten) voeren:

- a. het geheel of gedeeltelijk wijzigen, aantasten, vernietigen van dominante en kenmerkende bouwwerken, waaronder begrepen het interieur van dominante bouwwerken, alsmede alle detaillering en gevelafwerking;
- b. het geheel of gedeeltelijk wijzigen, aantasten, vernietigen van waardevolle cultuurhistorische elementen;
- c. het vellen, rooien of anderszins aantasten van waardevolle groenelementen.

14.5.1.2

Voor zover de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk

zijnde, of van werkzaamheden, dan wel de directe of indirecte gevolgen van de in de aanvraag genoemde werken en/of werkzaamheden, kan of kunnen leiden tot een wijziging en/of aantasting van een gemeentelijk monument, kan aan de omgevingsvergunning de verplichting tot het treffen van maatregelen worden verbonden, waardoor de toegekende cultuurhistorische waardestelling van het betreffende monument kan worden behouden.

14.5.4 Rapportageplicht

14.5.4.1: wijzigen als volgt

Burgemeester en wethouders kunnen de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden verplichten een archeologisch en/of cultuurhistorisch rapport te overleggen, waarin de archeologische (verwachtings)waarden en/of zonodig een cultuurhistorische waardestelling van het op de aanvraag betrekking hebbende terrein en de zich eventueel daarop bevindende opstallen naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is of zijn vastgesteld.

14.5.4.2: wijzigen als volgt:

Het archeologisch en/of cultuurhistorisch rapport als bedoeld in artikel 14.5.3.1, wordt vervaardigd met inachtneming van een programma van eisen, welke daartoe is opgesteld of goedgekeurd door een deskundige op het gebied van archeologie en/of cultuurhistorie van de gemeente Maastricht.

14.5.5. Advies: wijzigen als volgt:

Burgemeester en wethouders kunnen alle aanvragen om een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding – waardevol cultuurhistorisch element' en 'specifieke vorm van groen – waardevol groenelement' voor advies aan de gemeentelijke Welstands-/Monumentencommissie voorleggen.

14.6 Slopen

Nieuw art. 14.6.1 *Gemeentelijke monumenten* toevoegen:

14.6.1.1

Ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding – waardevol cultuurhistorisch element' en 'specifieke vorm van groen - waardevol groenelement' is het verboden een bouwwerk geheel of gedeeltelijk af te breken zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning.

14.6.1.2

Voor zover de sloopwerkzaamheden, dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werkzaamheden, kunnen leiden tot een aantasting van gemeentelijke monumenten, kunnen aan de omgevingsvergunning de volgende regels worden verbonden:

- a. de verplichting tot een door burgemeester en wethouders bepaalde wijze van slopen;
- b. de verplichting de sloop te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de cultuurhistorie die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

14.6.1.3

Onverminderd het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening mag de omgevingsvergunning voor het slopen van een gemeentelijk monument worden geweigerd indien de sloop dan wel de sloopwerkzaamheden in strijd is of zijn met de toegekende cultuurhistorische waardestelling zoals neergelegd in dit bestemmingsplan.

Art. 14.6.1 'Archeologische zones' en verder vernummen naar art. 14.6.2. en verder;

14.7 Wijzigingsbevoegdheid

Schrappen:

'c. op terreinen en hun opstallen alsnog de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding -

waardevol cultuurhistorisch element', 'specifieke vorm van waarde - waardevol groenelement', specifieke vorm van waarde - archeologische zone a', 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c', te leggen, indien de noodzaak hiertoe blijkt uit een nader cultuurhistorisch rapport en/of archeologisch onderzoek.';

Toevoegen nieuw Artikel 15 Waterstaat – Water

15.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het ontvangen, vasthouden, (tijdelijk) bergen en afvoeren van water, eventueel gecombineerd met infiltratie van water in de bodem.

15.2 Bouwregels

Uitsluitend zijn toegestaan bouwwerken, die ten dienste staan van de waterloop, met een maximale bouwhoogte van 1 m.

15.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaald in 15.2 teneinde het oprichten van bouwwerken ten behoeve van de op deze gronden liggende hoofdbestemming toe te staan, mits hierbij uit hoofde van de bescherming van de waterberging geen bezwaar bestaat; dienaangaande wordt voor de verlening van de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk advies ingewonnen bij de beheerder van de waterberging.

Art. 15 'Water – waterlopen' en verder vernummen naar art. 16 en verder

Hoofdstuk 3 Algemene regels

19 Algemene gebruiksregels

Nieuw sub a toevoegen:

'Het is verboden de in dit bestemmingsplan begrepen gronden, alsmede gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde te gebruiken, te doen of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de in dit plan aan de grond gegeven bestemming.';

Bestaande tekst vernummen tot sub b en schrappen zinsnede 'als bedoeld in artikel 7.10 Wro';

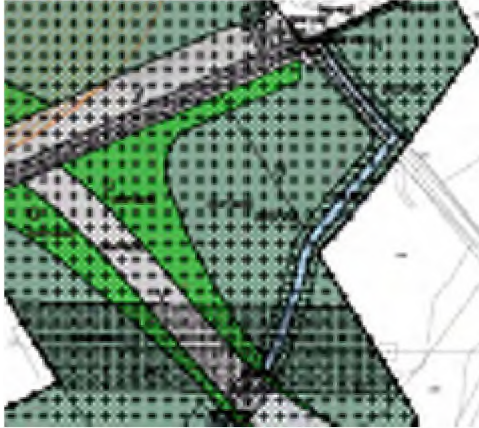
Bijlagen

Bijlage 2 'Inventarisatie A2 Mariënwaard' toevoegen

Verbeelding

Op de verbeelding is een aantal wijzigingen doorgevoerd:

- 1: De bestemming Natuur is deels vervangen door de bestemming Groen ter hoogte van de kruising Ontsluitingsweg / Mariënwaard.



- 2: Op de oude Wielerbaan is de functie aanduiding “waterberging” vervangen voor een aanduiding Dubbelbestemming.



- 3: Twee percelen tussen de spoorlijn en Weert zijn niet meer opgenomen in het bestemmingsplan.



- 4: Er is een nieuw tracé voor de gasleiding op de kaart opgenomen.



- 5: De archeologische en cultuurhistorische zone's en elementen zijn in overeenstemming gebracht met het MPE. Dit betekent dat er diverse aanduidingen voor cultuurhistorische elementen zijn toegevoegd.

