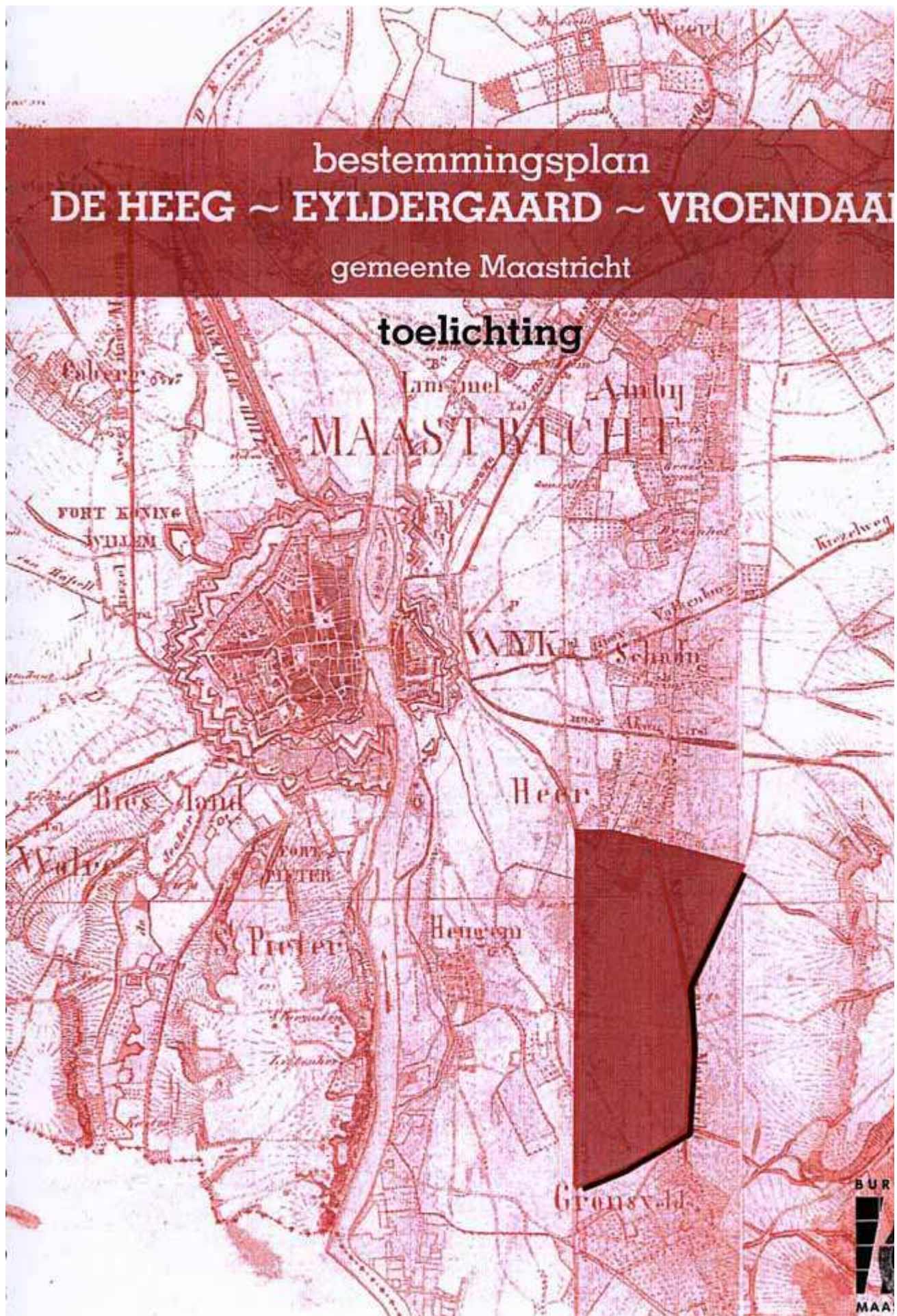




BEHOORT BIJ BESLUIT VAN RAAD/B&W
VAN DE GEMEENTE MAASTRICHT
D.D. 3.10.2000 NO. 2000.3021g

MIJ BEKEND
DE GEMEENTESecretaris

GEMEENTE MAASTRICHT

BESTEMMINGSPLAN

DE HEEG-EYLDERGAARD-VROENDAAL

TOELICHTING

Behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Limburg van 8.5.2001
R.G.V. no. 2001/21890m.
Mij bekend,
De Griffier der Staten



Maastricht, 3 oktober 2000

BURO 5 MAASTRICHT
Postbus 959

INHOUD

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 Inleiding

Aanleiding

Het plangebied

Vigerende plannen

Planningsactiviteiten

Structuurplan Maastricht 2005

Hoofdstuk 2 Landschaps- en groenstructuur

Landschapsstructuur

Groenstructuur

Conclusie

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk-stedenbouwkundige aspecten

Cultuurhistorie

Ruimtelijke structuur en stedenbouwkundige karakteristiek

Conclusie

Hoofdstuk 4 Functionele aspecten

Bevolking en wonen

Voorzieningen

Bedrijven en kantoren

Conclusie

Hoofdstuk 5 Verkeer en infrastructuur

Gemotoriseerd verkeer

Voetgangers- en fietsverkeer

Openbaar vervoer

Parkeren

Conclusie

Hoofdstuk 6 Milieuhistorische conclusie

Hoofdstuk 7 Programma

Algemeen

Programmapunten

Synthese

Bestemmingsplan als instrument

Hoofdstuk 8 Planbeschrijving

Algemeen

Beschrijving plangebied

Bestaande situatie

Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief

Functioneel ontwikkelingsperspectief

Verkeer en infrastructuur

Milieu-aspecten

Hoofdstuk 9 Juridische vormgeving

Planmethodiek

Plankaarten

Voorschriften

Hoofdstuk 10 Economische uitvoerbaarheid

Hoofdstuk 11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak

Overleg ex artikel 10 B.r.o.

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Aanleiding

Het grondgebied van de gemeente Maastricht is na de gemeenteling van 1970 fors uitgebreid met de wijken de Heeg en Eyldergaard, bestemmingsplannen voor de Heeg en Eyldergaard, vigeren voor deel sinds de start van de bouwphase van de wijken en zijn dan oactueel. Dit geldt eveneens voor de gebieden Haspengouw en Vroe hier is sprake van een sterk verouderde regeling.

Figuur 1: ligging van het plangebied



Het doel van dit bestemmingsplan is dan ook om voor het plan actuele en adequate planologische regeling te bieden. Concreet is voor het merendeel van het plangebied een op beheer gerichte regeling vergelijkbaar is met de recente regeling voor de zuid-westelijke wijk in Maastricht. Daarnaast dient het bestemmingsplan een regeling voor de voorgestane woningbouwontwikkeling in de gebieden Vroendaal de Burght en de herinrichting van het Parkgebied de Heeg-zuid.

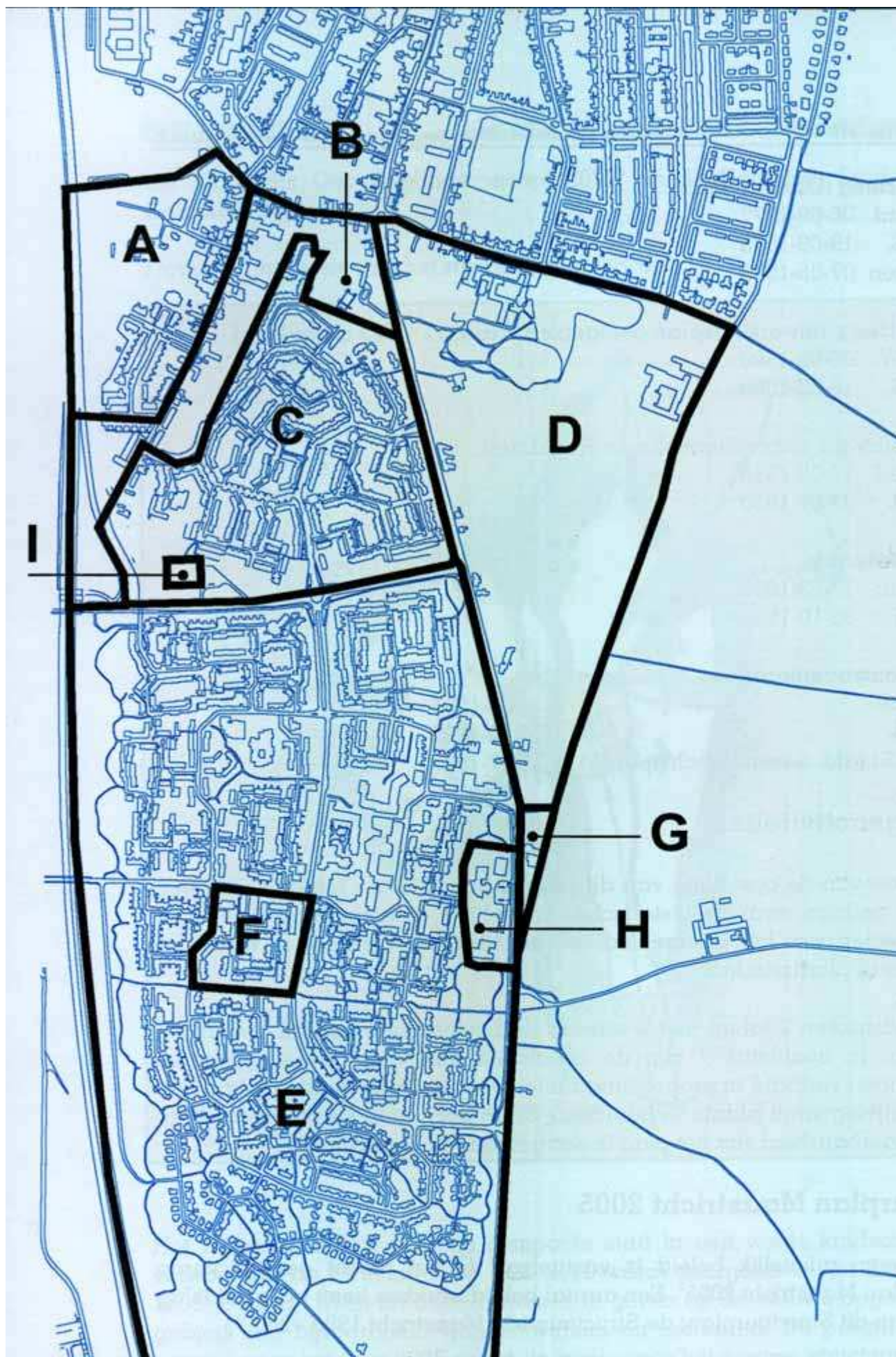
Het plangebied

In dit bestemmingsplan zijn de recente woongebieden ten zuiden van de autosnelweg ondergebracht. Het plan omvat het gebied tussen de autosnelweg aan de westzijde, de wijk Heer (Kruisstraat-Zuid, Veldstraat-Zuid) aan de oostzijde, de Oude Molenweg aan de oostzijde en de gemeentegrens Maastricht aan de zuidzijde (zie figuur 1 ligging van het plangebied).

Vigerende plannen

In het plangebied zijn momenteel diverse regelingen van kracht, uitbreidingsplannen die stammen uit de 50-er jaren. De regelingen hebben veelal betrekking op slechts een deel van het plangebied. Een overzicht van de vigerende regelingen, met daarbij vermeld de datum waarop het plan betreffende orgaan is bekrachtigd. De vigerende plannen zijn aangetekend in figuur 2, de letters in deze figuur corresponderen met de onderstaande plannen.

- A. Mockveld, uitbreidingsplan in onderdelen
Raad 19-08-1958
G.S. 28-12-1959
- B. Eyldergaard (Globaal Plan)
Raad 04-12-1979
G.S. 16-11-1980
Kroon 28-10-1982



- E. De Heeg (Globaal Plan)
Raad 06-09-1977
G.S. 19-09-1978
Kroon 07-05-1979
- F. De Heeg, uitwerkingsplan deelgebied 7 (art. 11 WRO uitwerki
B&W 06-02-1980
G.S. 18-03-1980
- G. Gronsveld, uitbreidingsplan in Hoofdzaak
Raad 17-06-1958
G.S. 03-07-1960
- H. Heerderrein
Raad 17-03-1992
G.S. 06-10-1992
- I. Woonwagenlocaties
Raad 14-03-1995
G.S. 24-10-1995
R.v.St.(afd. Bestuursrechtspraak) 21-07-1997

Planningsactiviteiten

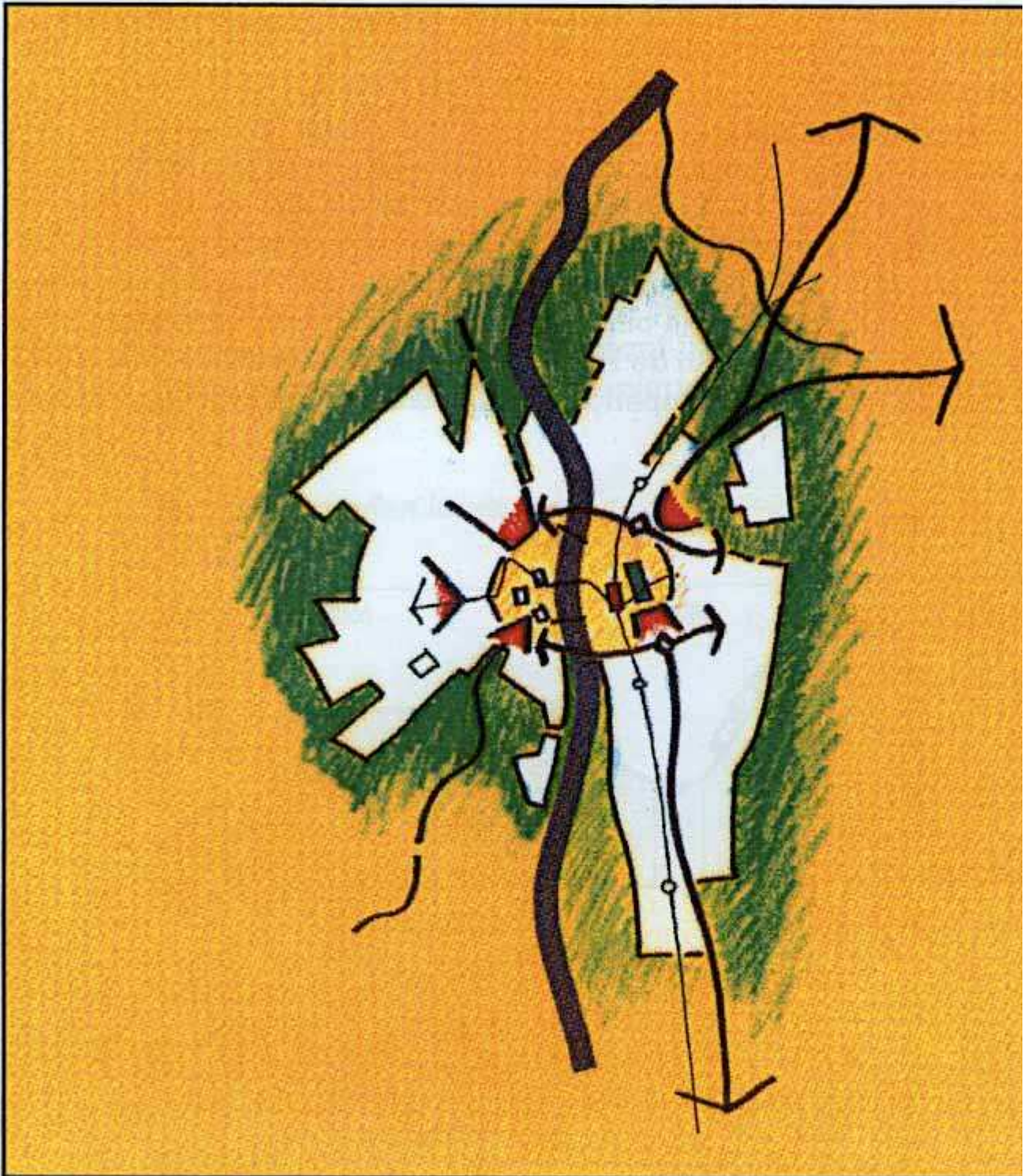
Ten behoeve van de opstelling van dit plan is door BURO 5 MAASTRICHT onderzoek gedaan naar de historische, ruimtelijke, functionele, ve
milieu-aspecten van het plangebied en de ontwikkelingen die in
gebied (gaan) plaatsvinden.

In de hoofdstukken 2 tot en met 6 worden de bevindingen van dit
beschreven. In hoofdstuk 7 zijn de conclusies van deze onderz
ontwikkelingen vertaald in programmapunten voor het bestemmings
planbeschrijving vindt plaats in hoofdstuk 8. De economische en m
pelijke uitvoerbaarheid van het plan is aangetoond in hoofdstuk 9.

Structuurplan Maastricht 2005

het Ruimtelijk Ontwikkelingsconcept 2025³ en de Complete Stads- en
Complete Regio⁴.

Figuur 3: impressie van het structuurplanconcept



ruimtevrage functies dienen een plaats te krijgen in de stad, stad(sdelen) bereikbaar moet(en) blijven. De natuurlijke ligging van het landschap en de kwaliteit van de stadsgrenzen mag daarbij geaangedaan worden.

Het planconcept wordt hoofdzakelijk gevormd door het concentrische uitlopen van ontwikkelingen in het centrale deel van het stedelijk gebied (begrensd door Noorderbrug, Kennedybrug, Annadal en A2), waarbij de hoekpunten van dit gebied een sleutelrol vervullen. Een en ander vormt de ruimtelijke opbouw van de stad, resulteert in een kwaliteitssprong openbaar vervoer en in zorgvuldigheid ten aanzien van de stadsrand en het landschap. Na het jaar 2005 zal buiten de huidige grenzen van het stedelijk gebied westelijke woningbouw noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de toename op het gebied van woningbouw en de ruimtevrage van bedrijven. Voor de periode opgenomen als een binnen de planperiode te ontwikkelen woningbouwgebied.

HOOFDSTUK 2

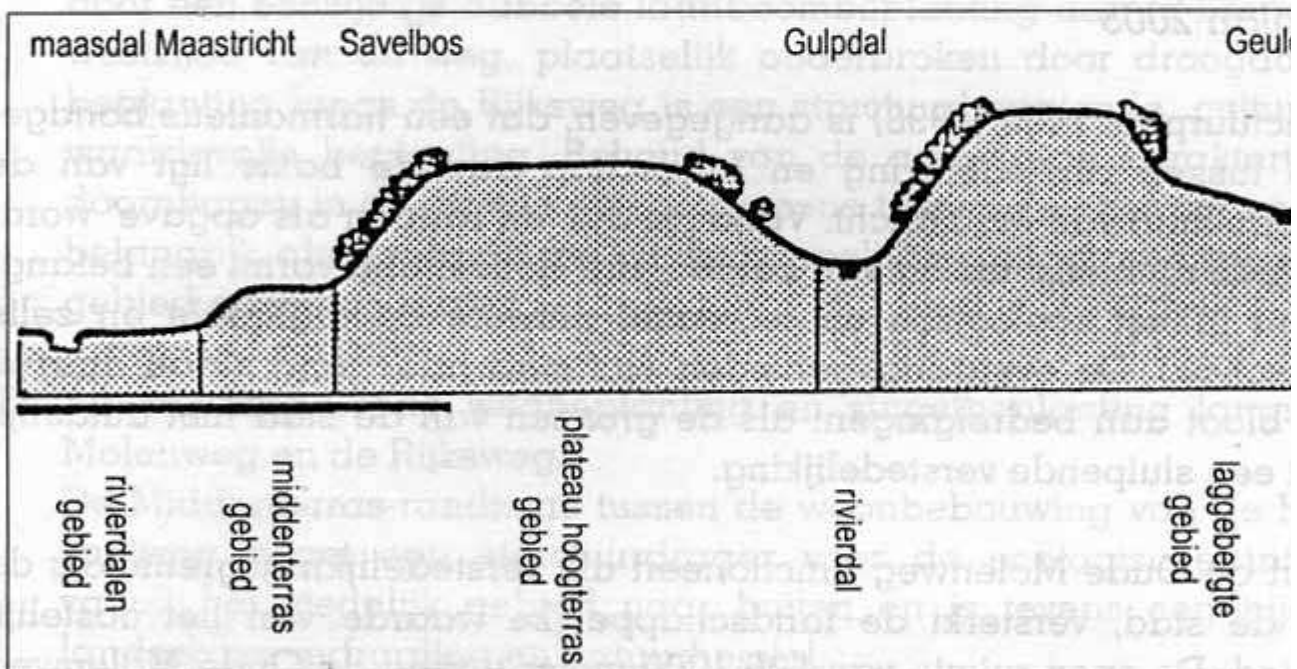
LANDSCHAPS- EN GROENSTRUCTUUR

Landschapsstructuur

Sinds de aanleg van de Heeg en Eyldergaard vormt het plan zuidoostelijke stadsrand van Maastricht, grenzend aan het oostelijke gebied van de stad, dat ligt aan de grenzen met de gemeenten (oost) en Eijsden (zuid).

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Maasdal met zijn teroschap. De oostelijke Maasdalflank bestaat uit een lineair complex van drie niveaus: dalbodem, middenteras en hoogterras (het j Margraten).

figuur 4: dwarsdoorsneden landschap



De Heeg en Eyldergaard zijn gelegen op het zogenaamde midden de overgang vormt tussen het Plateau van Margraten en het M waarde van het landschap aan de oostzijde van Maastricht word

uitlopers zijn de beste uitgangspunten voor oost-west gerichte groei zo mogelijk onbebouwd moeten blijven. Een 'stedelijke invulling' van recreatiegebied is dan een geschikte optie⁵. De Bemelergrubbe van Scharn en de Gronsveldergrubbe aan de zuidzijde van het zijn de grootste droogdalen.

De Gronsveldergrubbe legt een relatie tussen het Savelsbos in G het Maasdal. Het Savelsbos is een kerngebied van de Ecologische tuur uit het Natuurbeleidsplan. Het is dan ook van belang, dat relatief kerngebied, zoals de verbinding via de Gronsveldergrubbe, behouden. Deze grubben hebben een waardevolle functie als landschappen tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Ze worden ook 'wijken' genoemd. Het zuidelijke gebied van de Heeg vormt de uitloop van de Gronsveldergrubbe. De gemeente Maastricht heeft voor dit gebied in het Structuurplan vastgesteld: het parkgebied de Heeg-Zuid. Met dit plan wordt de ecologische en recreatieve functie van het gebied gewaarborgd.

Het gemeentelijk beleid met betrekking tot landschap is verworpen in het Structuurplan 2005 (1998) en het Landschapsbeleidsplan (1991).

Structuurplan 2005

In het Structuurplan 2005 (1998) is aangegeven, dat een harmonieuze verhouding tussen verstedelijking en landschap aan de basis ligt van de stedelijke structuur van Maastricht. Vandaar dat "de randen als open ruimte" gezien als een ruimtelijk thema van belang. Het Heuvelland vormt een belangrijk element in het ecologisch en recreatief netwerk op regionale en nationale schaal. De overgangsgebieden van stad naar land staan het meest bloot aan bedreigingen: als de grenzen van de stad nader komen, zijn, dreigt een sluipende verstedelijking.

Het feit dat de Oude Molenweg functioneert als verstedelijkingsgrens tussen de stad en het buitengebied, versterkt de landschappelijke waarde van het buitengebied. De open ruimte van 500-1000 meter tussen de Oude Molenweg en de terrashelling maakt namelijk een schaalsprong mogelijk en maakt het landschap op unieke wijze beleefbaar⁶. Bebouwing ten oosten van de Oude Molenweg onttrekt de terrasovergang aan het zicht. De vormgeving van de bebouwing moet de landschappelijke waarde van het buitengebied versterken.

Landschapsbeleidsplan

Het Landschapsbeleidsplan⁷ draagt zorg voor de visueel-landschap, natuurlijk-ecologische en cultuurhistorische aspecten. De bebouwing is niet opgenomen. Aangezien het plangebied voor een groot deel in het buitengebied grenst is een aantal aspecten van belang. In dit plan worden een aantal voorstellen gedaan voor landschapsontwikkeling en de nodige gevolgen voor het plangebied:

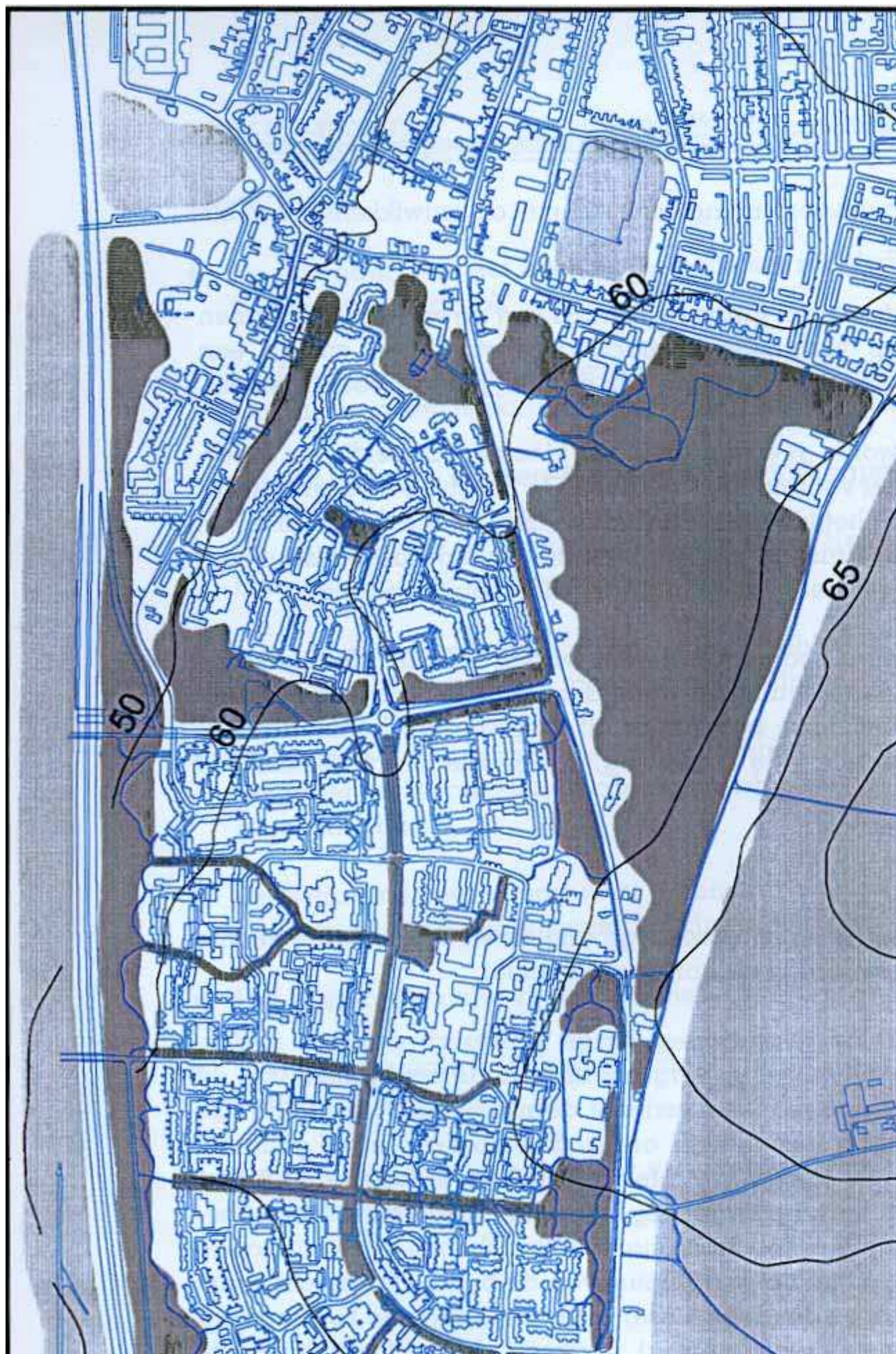
1. Vrijhouden van droogdaluitlopers van verdere verstedelijking.
Voor de uitloper van het droogdal tussen de Rijksweg en de A2 met de gemeente Eijsden is het inrichtingsplan Parkgebied ontwikkeld, waarbij natuurontwikkeling gestimuleerd wordt. Het behoud van verschillende gebruikers en uiteenlopende belangen is de toegenomen doorwandelbaarheid van het parkgebied van belang.
2. Recreatieterreinen met landschappelijke beplanting/inpassing zone met Gronsveld, eventueel met wildpassage.
De Oude Molenweg vormt de morfologische begrenzing van het buitengebied. Voorgesteld wordt om deze weg als landschappelijk element te behouden door een eenzijdige dubbele laanboombeplanting aan te brengen. De westzijde van de weg, plaatselijk onderbroken door droogdal, wordt door beplanting langs de Rijksweg is een structuurbepalende, cultuurhistorisch waardevolle beplanting. Behoud van de aanwezige karakteristieke doornhagen in de groene overgangszone tussen de rijksweg en het buitengebied is belangrijk als deel van de landschappelijke contactzone tussen het buitengebied en buitengebied.
3. Structuurbepalende wegbeplanting en singelbeplanting langs de Oude Molenweg en de Rijksweg.
De Midenterras-randzone tussen de woonbebouwing van de dorpskern en de snelweg vormt een structuurdrager voor de ecologische inpassing vanuit het stedelijk gebied naar buiten en is tevens een bijdrage aan landschapsverfraaiing en natuurherstel.
4. Beheer gericht op natuurontwikkeling.

Maasdal, veilig gesteld. Met dit plan wordt ingespeeld op de hog complexiteit, kleinschaligheid en verwevenheid van de lands elementen en op vormen van recreatief medegebruik. De groen speelt in op het openhouden van de droogdalzone, waarbij evenee is in het herstel van het oude cultuurlandschap door aanplant van boomgaarden en hagen en het aanleggen van poelen. Er worc naar meer samenwerking van de diverse gebruikers en verenigi gebied, zoals de voetbalvereniging en de scouting. Centraal in h een wijkboerderij opgericht. Dit multifunctioneel milieuvriendelijk dienen als centrale voorziening voor de gebruikers van het gebied. wordt voor wandelaars ontsloten door rondgaande wandelpaden.

Groenstructuur

Groenstructuren verbinden het landelijk gebied met het stedelijk landschap gaat in de stad over op een netwerk van onder meer lan parken, pleinen en oevers. In het stedelijk gebied kan ondersche worden tussen macro- en micro-groenstructuren. De macro-groe zijn van belang op het schaalniveau van de wijk of het stadsdeel. verbindende groenelementen die een belangrijke structurerende sche functie vervullen. Micro-groenstructuren vervullen daarnaast op buurniveau. Het zijn de kleinere groenelementen zoals de 'ove de kleinere plantsoenen. Macro- en micro-groenstructuren hebben nis als structuurondersteuning en -versterking (bijvoorbeeld laank speelruimte, milieuverbetering, verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving.

De groenstructuur in de Heeg is opgezet vanuit de randen. Het groe wijk als het ware binnen via het parkgebied de Heeg-Zuid, de 100 langs de A2 en de groenzones langs de Rijksweg. Het oorspronkel bouwkundig plan met betrekking tot de groenstructuur van Maa oost ging uit van een centraal noord-zuid gerichte parkzone lang weg. Dit beeld is verlaten met de inperking van het plangebied tot Eyldergaard. In de huidige situatie vormen de Rijksweg en de Oude de stadsrand, gevolgd door een overwegend agrarische zone van in oostelijke richting (het hoogterras). Dit beeld blijft vooralsnog o zij het dat er met de komst van woonlocatie Vroendaal nieuwe mog



Conclusie

- De overgang van het hoogterras naar het middenteras is land bijzonder waardevol.
- In Vroendaal zijn enkele waardevolle hoogstamfruitboomgaarden, met een kenmerkende verkaveling loodrecht op de Molenwal.
- De droogdalen vormen belangrijke, landschappelijke relaties buitengebied en het stedelijk gebied.
- De randen van de stad zijn kwetsbaar. Heldere stadsrand bedreigd door sluipende verstedelijking.
- Het recreatief gebruik van de groene gebieden en het buiten 'stedelijke uitloopzones', moet mogelijk blijven.
- De groene linten binnen de wijken hebben een recreatieve functie omliggende woonclusters als een verbindende functie in het groenstructuur.
- De gefragmenteerde oost-west groenstructuur ten zuiden van Veerkransstraat staat onder verstedelijkingsdruk.
- Het bestaande netwerk van groenstructuren is niet continue.
- De monumentale lindeboom in de Eyldergaard is een belangrijk verlenend element.
- De bosplantsoenen her en der verspreid over de Heeg vormen een karakteristiek concept.

HOOFDSTUK 3

RUIMTELIJK-STEDENBOUWKUNDIGE ASPECTEN

Cultuurhistorie

Historische structuren

De historische infrastructuur wordt in hoofdzaak bepaald door de verbindingen van de Rijksweg en de Oude Molenweg, die oorspronkelijk de Torenmolen van Gronsveld bij elkaar kwamen. De Rijksweg markeert de overgang van het middenterras naar het laagterras van de Maas.

De vroegere oost-westverbinding is in beperkte mate herkenbaar in de wijk die parallel aan de Radeborg loopt: op deze plek lag vroeger de Bronckweg verbond met het gehucht Vogelenzang. Door de aanleg van de A2 is deze relatie niet meer herkenbaar. Zowel de Rijksweg, de Oude Molenweg en de Bronckweg dateren van voor het jaar 1000. De Haspengouw is een recentere datum, maar kan als karakteristiek dorpslint worden aangezien.

Langs de Maas en de natte beekdalen liggen de oudste nederzettingen. In de vroege Middeleeuwen waren deze overwegend dicht bebost met bossen van wilgen, essen, elzen en populieren. Voor het jaar 1000 werd het merendeel van deze bossen ontgonnen, waarbij de lager gelegen gebieden voor grasland en boomgaarden werden benut en de hoger gelegen gebieden voor akkerland.

Daarnaast was de rand van het laagterras van de Maas een aantrekkelijke vestigingsplaats. De nederzettingen zoals Amby, Heer en Gronsveld lagen immers tussen de natte graslanden en de hoger gelegen akkers. Het laagterras werd pas na het jaar 1000 ontgonnen. Dit geschiedde vanuit de laaggelegen gebieden (Keer vanuit Heer en Cadier vanuit Heugem).

Archeologie

Op verschillende plaatsen in het plangebied liggen archeologisch waardevolle gebieden. Archeologische waarden zijn te verwachten in deze gebieden.

Monumenten

In en rond het plangebied ligt een aantal Rijksmonumenten. Deze ten genieten bescherming op basis van de Monumentenwet. Een het bestemmingsplan is derhalve niet noodzakelijk. Deze objecten onder meer van belang in het kader van de stedenbouwkundige st vormen oriëntatiepunten en verlenen een eigen identiteit.

De Rijksmonumenten in het plangebied zijn:

- Huize Eyl Rijksweg 12

De eerste bebouwing van het Huis Eyl dateert uit 1570, toen het land 'Croonhof' genoemd werd. In de zeventiende eeuw is het land verbouwd door de familie Van Eyl. Het thans bestaande rechthoekig met bakstenen muren en de door een fronton geaccentueerde gevel de tweede helft van de 18e eeuw. Waarschijnlijk geschiedde dit gelij de bouw van de aangrenzende hoeve De Kroon.

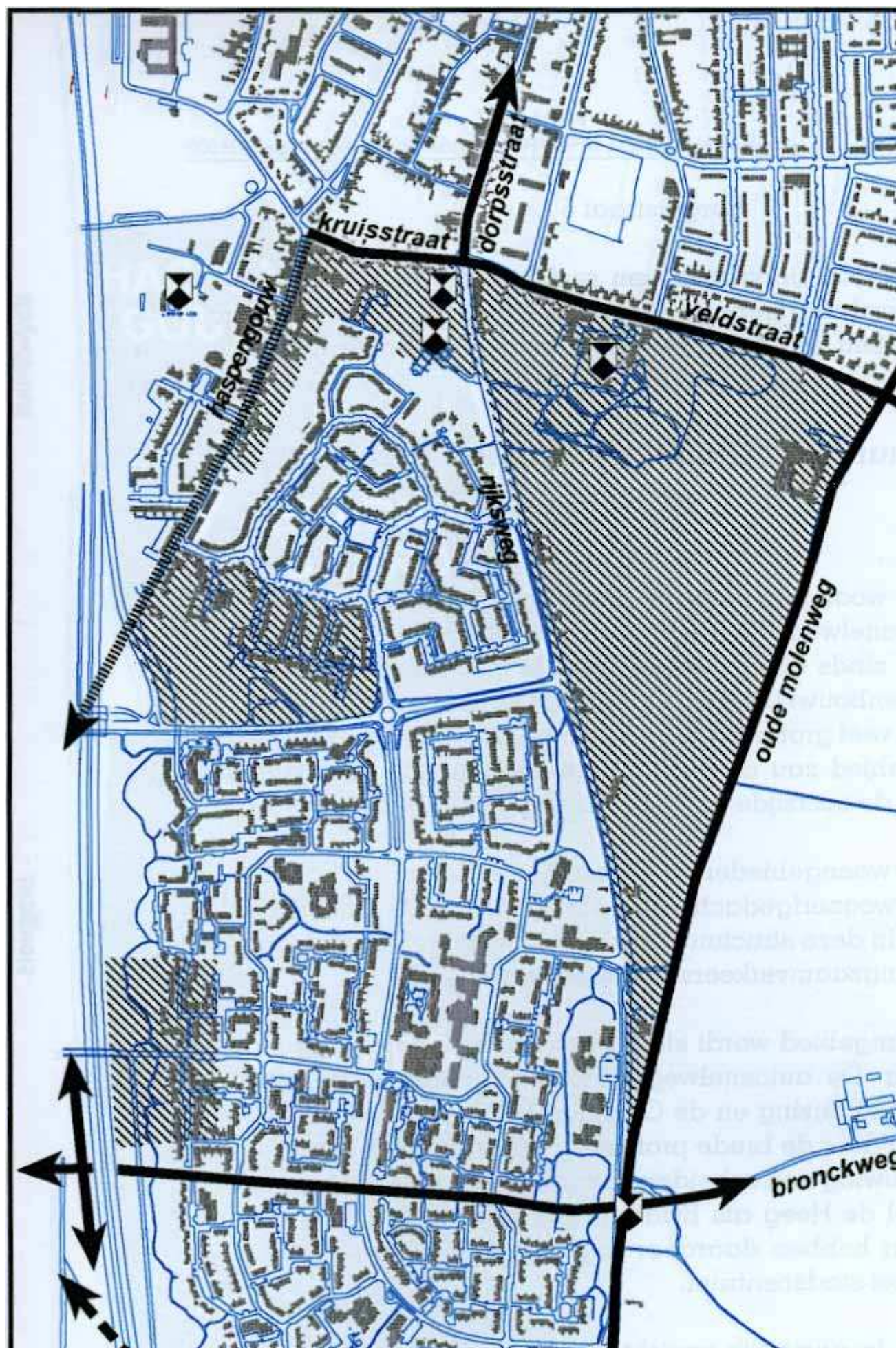
- Hoeve De Kroon Rijksweg 10

Deze uit baksteen opgetrokken hoeve dateert uit 1738 en bestaat uit vleugels die in een U-vorm rond een halfgesloten binnen plaats l koetshuis dateert uit het eind van de 18de eeuw.

- Torenmolen van Gronsveld Rijksweg 90

De torenmolen is buiten het plangebied gelegen. Echter omdat dit een belangrijke historische relatie heeft met de omgeving en deze nog invloed heeft op het functioneren van de molen, wordt dit meegenomen in deze toelichting op het bestemmingsplan.

De molen werd tussen 1618 en 1623 gebouwd door de graaf van De molen ligt op gelijke afstand van de dorpen Gronsveld, Heugem Keer. Deze dorpen waren allemaal het bezit van de graaf. Door kijklouven in de torenromp, die precies zijn gericht naar de d dorpen, kon de molenaar de wegen observeren.



- De Burght

Burghtstraat 5

De Burght of Burgh was van oorsprong een rechthoekige donjon, dertiende eeuw is gebouwd. Het gebouw werd aan vier zijden door omgeven. In de tweede helft van de 19de eeuw zijn interieur en kap gewijzigd.

Ruimtelijke structuur en stedenbouwkundige karakteristiek

Algemeen

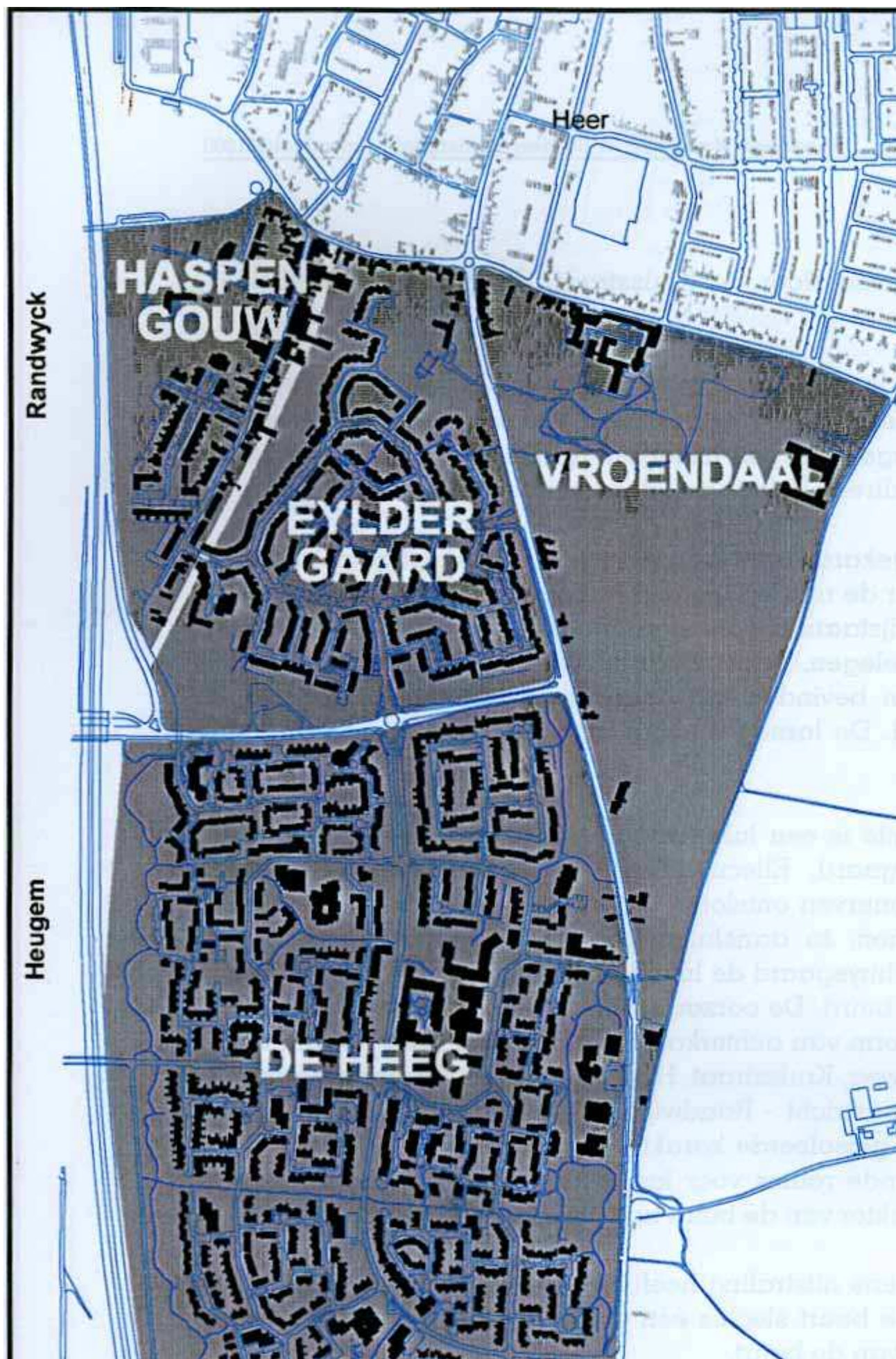
In de jaren 70 zijn de woongebieden de Heeg en Eyldergaard evenwijdig aan de autosnelweg A2, ten zuiden van Haspengouw. De ontwikkeling van beide wijken sinds de zeventiger jaren is niet geheel overeenkomstig de toenmalige stedenbouwkundige plannen tot stand gekomen. Het voorzag namelijk in een veel groter te ontwikkelen gebied, waarbij de autosnelweg als een parkweg het gebied zou doorsnijden en de Langendaal moest worden had moeten krijgen aan de oostzijde van de Rijksweg.

Kenmerkend voor deze woongebieden is de buurtjesstructuur, gekoppeld aan de in die tijd bloeiende woonerfgedachte. Dit als reactie op de zakelijke en de voorafgaande jaren. In deze structuur zijn de voorzieningen zoveel mogelijk aan de woonerven en langzaamverkeersroutes gesitueerd.

Het karakter van het plangebied wordt sterk bepaald door de omliggende interne verkeersstructuur. De autosnelweg A2 als westelijke begrenzing, de Rijksweg als oostelijke begrenzing en de Oeslingerbaan als doorsnijding van het plangebied, brengen door de brede profilering en het nagenoeg volledige van begeleidende bebouwing een scheidende werking naar de aangrenzende gebieden teweeg. Zowel de Heeg als Eyldergaard liggen opgesloten in dit stelsel van wegen en hebben daardoor in mindere mate contact met het omliggende gebied en het stadscentrum.

Het plangebied bestaat in ruimtelijk opzicht uit vier deelgebieden (zie figuur 7):

- het woongebied Eyldergaard met de bijbehorende groene (recreatie) zones;



Eyldergaard

Eyldergaard wordt begrensd door de Kruisstraat, de Rijksweg, de Oeslingeweg en de Haspengouw.

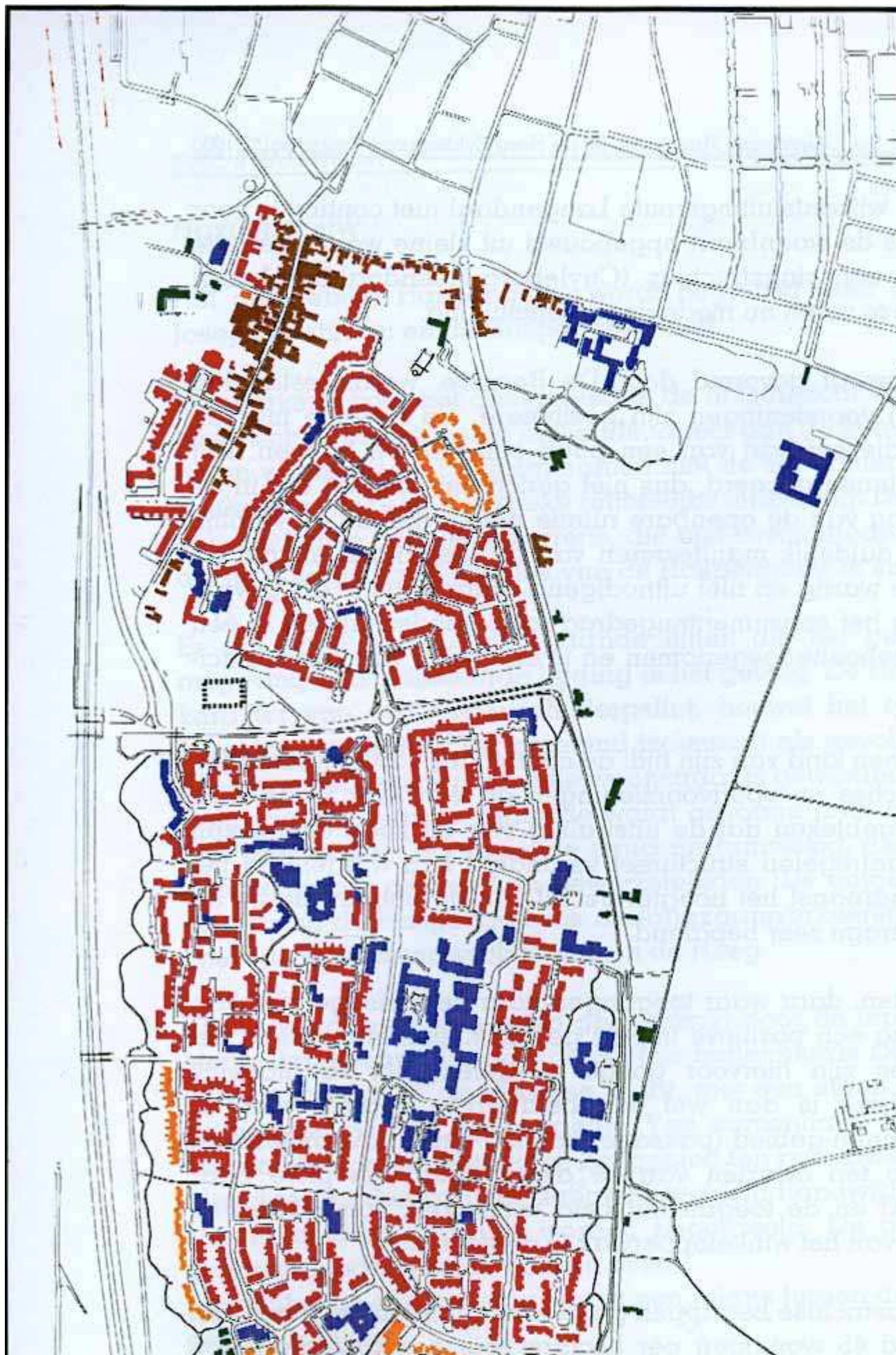
Het is een relatief kleine woonbuurt, die gegroepeerd is rond een pleinvormige ruimte 'Schellegaard'. Eyldergaard sluit aan op de veldkern Heer en het lager gelegen historisch dorpslint Haspengouw. Het heeft in de opbouw geen directe relatie met deze karakteristieke lintbebouwing.

Deze woonbuurt wordt gekarakteriseerd door gesloten woningtypen in het binnengebied en naar de randen toe een halfopen tot open woningbouw (halfvrijstaande tot vrijstaande woningen). Rondom de Schellegaard is een buurtontsluitingsroute gelegen, van waaruit diverse woonerven worden ontsloten. De rijwoningen bevinden zich langs de buurtontsluiting rondom de Schellegaard. De lossere bebouwingstypen komen hoofdzakelijk voor in de woonerven.

Rondom de centrale ruimte is een lusstructuur aan te wijzen, die door de Drenckgaard, Weerhuysgaard, Ellecuyngaard en Tempeliersgaard wordt gevormd. In deze lus worden de woonerven ontsloten. Vanuit het oorspronkelijk bouwkundige plan vormen, in aansluiting op de Heeg (Langer Drenckgaard en de Weerhuysgaard) de hoofdontsluiting van het gebied een in zichzelf gekeerde buurt. De oorzaak van dit introvert voorkomen van Eyldergaard zich in de vorm van achterkanten presenteert naar de omgeving is de hoofdstructuren (Rijksweg, Kruisstraat, Haspengouw en Oeslingeweg) nabijheid van station Maastricht - Randwijck en de binnenstad zijn gunstig, maar heffen het geïsoleerde karakter van Eyldergaard niet op. De buurt zijn geen doorgaande routes voor langzaam verkeer aanwezig door het geïsoleerde karakter van de buurt nogmaals onderstreept wordt.

Hoewel de buurt een groene uitstraling heeft, voornamelijk aan de randen, kent de buurt slechts één centrale groene open ruimte, de Schellegaard in het hart van de buurt.

De Heeg



belast worden omdat de wijkontsluitingsroute Langendaal niet contra het autoverkeer. Voorts is de woonbuurt opgebouwd uit kleine woonwoningen ontsloten worden door een ringstructuur (Cuyleborg-Meendaal) rondom de buurtkern. Deze vormt nu mede de wijkontsluiting.

Het hart van de buurt wordt gevormd door De Roserije, waar veel woningen op winkels en voorzieningen zijn gesitueerd. De Roserije heeft de uitstraling en identiteit die het hart van een buurt zou moeten hebben. Het winkelcentrum is naar binnen gekeerd, dus niet gericht op hetgeen buiten de wijk gebeurt. De inrichting van de openbare ruimte nodigt niet uit tot verblijf. Met name het zich niet duidelijk manifesteren van de toegangen, de structuur van de Roserije warrig en niet uitnodigend. Daarnaast is er sprake van de veranderingen in het consumentengedrag (alle boodschappen in één keer halen) de parkeerbehoefte toegenomen en is er sprake van een parkeerprobleem.

Het complex is duidelijk een kind van zijn tijd: de combinatie van de culturele en sociale functies en sportvoorzieningen op een plek in de stad. Overal in Nederland is gebleken dat de uitstraling van dit soort complexen alleen met rigoreuze maatregelen structureel veranderd kan worden. Het complex Roserije zijn daarnaast het hoogteverschil van de bebouwing en de ondergrondse parkeergarage zeer bepalend.

Het maken van voorkanten, daar waar toegangen naar de passage zijn, kan deze negatieve uitstraling een positieve impuls geven. Kleine etalages en verplaatsen van functies zijn hiervoor goede middelen. Het voorkomen van vandalisme is dan wel een belangrijke opgave voor de ontwerper. Ook in het binnen-gebied (passage) kunnen structuurveranderingen (met name ten aanzien van de overgangen van openbaar naar openbaar) de helderheid en de toegankelijkheid versterken, zonder direct aan de vergroting van het winkeloppervlak te denken.

De Heeg is een voor Maastrichtse begrippen grote woonbuurt en heeft een hoge dichtheid van gemiddeld 45 woningen per hectare voor een buitengewoon redelijk hoge bouwintensiteit. De typologie bestaat voor het merendeel uit rijwoningen. Meer naar het zuiden wordt de structuur minder geconcentreerd, halfvrijstaande naar vrijstaande woningen direct grenzend aan h

Haspengouw

Het deelgebied Haspengouw wordt begrensd door de autosnelw Joseph Bechlaan en de Haspengouw zelf.

Kenmerkend voor het deelgebied is de lintstructuur van de Haspen historisch bebouwingslint met oude, direct aan de straat gesitueerde en en woonhuizen. Dit zorgt samen met de ver achter de huizen de tuinkavels voor een specifieke ruimtelijke uitstraling. De voorgevelro een duidelijke bebouwingsgrens, die niet overschreden mag worden om de huidige karakteristiek van de Haspengouw te kunnen beware

Er zijn geen heldere doorgaande lijnen die het gebied verbindt omgeving Een geïsoleerde ligging is het gevolg. De Haspengouw ze karakter van een historisch dorpslint, hoewel het typische multi karakter, mede door het groeiend isolement als gevolg van de aan A2, een meer monofunctionele woonstraat is geworden. De beëindig Haspengouw aan de zuidzijde wordt gevormd door een woonwage Ook hier is geen doorgaande structuur aanwezig, die een verbindi aangrenzende gebied kan bewerkstelligen. De enige verbinding c maakt van de Haspengouw is de langzaamverkeersroute tussen h deel van Heer/Randwyck-Noord en de Heeg

Voorts wordt het deelgebied gekenmerkt door de inpassing van elementen evenwijdig aan de A2 (de buitenplaats De Burght, een en een school) en de Molukse buurt, met een eigen ruimtelijke str zuidwesten van de Haspengouw. Van samenhang tussen deze el nauwelijks sprake. Met name het gebied ten noordwesten van de Hc (direct ten zuiden van het station Maastricht-Randwijck) kan als een zonder heldere structuur worden beoordeeld. De aansluiting op gende gebieden laat te wensen over.

Momenteel is er geen sprake van een relatie tussen de Burght en de gen woonbuurt.

De Moluksebuurt is in het begin van de zestiger jaren gesitueerd aa van de Haspengouw en is geleidelijk met de uitbreiding de Heeg gaard enigszins uit haar oorspronkelijke isolement gehaald. In de:

sport- en recreatieterreinen. De visie, waarop in hoofdstuk 8 Plank nader wordt ingegaan, biedt het kader waarbinnen toekomstige zullen worden beoordeeld.

Vroendaal

De begrenzing van het deelgebied Vroendaal wordt gevormd door Molenweg, de Veldstraat, de Rijksweg en de Bronckweg.

Thans heeft deze driehoekige ruimte een overwegend agrarisch waarin het beeld bepaald wordt door agrarische percelen en hoog gaarden. Een opvallend element binnen dit gebied vormt de stedelijke bebouwing van Jeanne d'Arc. Deze scholengemeenschap wordt omringd door de Oude Molenweg. Deze ontsluiting zorgt nogal voor problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid. Het kloostercomplex 'Opveld' langs de Veldstraat vormt een rustige overgang van stad naar landschap.

Gewenste ontwikkeling:

De ontwikkeling van het gebied Vroendaal met woningbouw is gereguleerd in (zie ook hoofdstuk 4), waarbij landschappelijk waardevolle elementen erin zijn ingepast. De mogelijkheden hiertoe zijn onderzocht en neergelegd in het Beeldkwaliteitplan Vroendaal⁹. De sfeer en de uitstraling van de woonbouwlocatie zou los en open moeten zijn, voornamelijk ingevuld met een sector woningen, die in beeld en typologie de bijzondere ligging van het plandeel ondersteunen (overgangsgebied tussen het open heuvelgebied en de dicht bebouwde buurten de Heeg en Eyldergaard).

Conclusie

- De historische infrastructuur is ten dele behouden, maar niet voldoende zodanig herkenbaar.
- Het plangebied is voor een deel archeologisch attentiegebied.
- De identiteitsverlenende waarde en de functie in het kader van de monumenten in het gebied kunnen bezitten is niet in alle

- Zowel de Heeg, Eyldergaard als Haspengouw liggen enerzijds als gevolg van de verkeersstructuur, anderzijds als gevolg van de bebouwingswijze (achterkanten-situaties).
- De Roserije heeft als hart van de buurt geen identiteit en uitsluitend een geïsoleerd en in zichzelf gekeerd karakter. De ontwikkeling van het winkelgebied en de oriëntatie in en om het winkelgebied is onduidelijk.
- Eyldergaard heeft geen relaties/verbindingen met de randen van de buurt, bijvoorbeeld de vorm van groenstructuren of langzaamverkeerstruinen.
- De oriëntatie op het NS-Station Maastricht-Randwijck is onduidelijk.
- De buurt Haspengouw kan gekarakteriseerd worden als een gebied zonder heldere structuur. Met de ontwikkeling van het gebied ontstaan mogelijkheden tot verbetering van de stedenbouwkuratuur.
- Het gebied Vroendaal heeft momenteel enkele waardevolle lanlijke elementen.
- De ontsluiting van de scholengemeenschap Jeanne d'Arc laat over.
- De torenmolen "Gronsveld" wordt af en toe nog (toeristisch) gebruikt. Daar moet een bebouwingsvrije zone in acht worden genomen.
- Voor het langzame verkeer zijn geen doorgaande oost-westverbindingen met de omliggende gebieden aanwezig.
- Het gebied tussen de Oude Molenweg en de Rijksweg: "Vroendaal" ontwikkeld worden tot woongebied.

HOOFDSTUK 4 FUNCTIONELE ASPECTEN

Bevolking en wonen

Voortgaande gezinsverdunning en vergrijzing hebben binnen de woongebieden geleid tot een afname van het inwoneraantal. De wijk bestaat in de Heeg uit 2.985 en Eyldergaard uit 772 woningen voor circa 9.000 bewoners.

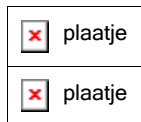
De Heeg heeft met een dichtheid van gemiddeld 45 woningen per ha een redelijk hoge bebouwingsintensiteit voor een buitenwijk; de dichtheid toeneemt richting de Roserije, hier komen tevens de meeste gestapelde woningen voor. In de zeventiger en tachtiger jaren vormen gezinnen de hoofdmoot voor de woningen in de Heeg en Eyldergaard. Zodoende ligt de nadruk op grondgebonden eengezinswoningen, in de particuliere en sociale sector.

Het jarenlange stigma van de Heeg als problemenbuurt wordt gemiddeld met een relatief positieve woonsatisfactie^{11,12}. De tevredenheid ten aanzien van de woningen, de winkels en de voorzieningen voor de kinderen blijkt hoog te zijn. Ten aanzien van de rest van de woonomgeving blijkt dat het door iedereen als aantrekkelijk en bruikbaar wordt beoordeeld. Ook inwoners dat er te weinig speelgelegenheid is voor met name kinderen.

Ontwikkelingen op de woningmarkt

In het verleden is een drietal woningmarktonderzoeken (1990, 1995, 2000) uitgevoerd, waaruit blijkt dat er een tekort aan eengezinswoningen, groepwoningen en een dreigend overschot aan meergezinswoningen te verwachten is op de Maastrichtse woningmarkt. De oorzaken van dit tekort zijn onder meer gezinsverdunning, natuurlijke groei van de bevolking en de stijgende prijzen. Daarnaast blijft de druk op de koopmarkt onverminderd groot door de hoge prijzen relatief hoog.

Ook het Structuurplan 2005 gaat in op de ontwikkelingen op de woningmarkt.



vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. De kwaliteitsslag dient nieuwbouw als in het bestaand stedelijk gebied plaats te vinden. Vroendaal is in dit structuurplan meegenomen in het programma 2005 als een van de vele relatief kleine VINEX-locaties in Maastricht. Vroendaal is een locatie die een bijdrage kan leveren aan de verschillende woonmilieus binnen de stad en die de concurrentie met het Heug kan gaan.

Zoals vermeld dient met betrekking tot de woningbouwtaak een inhaalslag te worden gemaakt. Vroendaal is daarbij geschikt voor het midden- en hogere woningmarktsegment. Immers ook de opbouw van het woningbestand in de Heeg, Eyldergaard en Heer vraagt om woningen in een duurdere prijsklasse. Met name in de Heeg en Eyldergaard is sprake van een vrij eenzijdig karakter van het woningbestand, waarin sterke nadruk ligt op huurwoningen en koopwoningen vooral in de goedkopere sector zijn gerealiseerd. Het bestemmingsplan voorziet dan ook in de ontwikkeling van een woningbouwlocatie "Vroendaal", tussen Eyldergaard en de Oude Molenweg. Deze locatie zal voorzien in de vraag naar ca. 270 -hoofdzakelijk koopwoningen- in de middeldure en dure woningcategorie.

De spreiding van nieuwbouwlocaties met betrekking tot diverse prijsklassen en locaties is, afgezet tegen de enorme vraag en de achtergebleven productie, van dien aard dat de ontwikkeling van Vroendaal niet anderszins is voor andere woningbouwlocaties.

Woonwagenbeleid

De keuze van de nieuwe woonwagenlocatie aan de Rijksweg-zuid is gebaseerd op het door gemeenteraad vastgestelde woonwagenbeleid. Het woonwagencentraal aan de Rijksweg-zuid is bedoeld voor de onderbrenging van gezinnen die uit de Vinkenslag die in verband met de reconversie van dat centrum elders worden gehuisvest. Voor die bewoners betreft het een "voorkeurs"locatie.

De opheffing van de Vinkenslag is primair gebaseerd op het rijksbeleid de grote (slecht gelegen) woonwagencentra op te heffen en te deconcentreren. Op basis van dat beleid is door de Maastrichtse gemeenteraad op 10 april 1990 het woonwagenplan Maastricht 1990/1992

De door het rijk in 1995 voorziene versoepeling van de deconcentratie heeft uitsluitend betrekking op goedgelegen centra die anders zonder noodzaak en zonder rekening te houden met de werkgelegenheidsschappelijke aspecten (dwangmatig) zouden moeten worden opgegeven. Het geval van de Vinkenslag gaat het echter om een qua woonfunctie, sociaal en planologisch) onacceptabel gelegen centrum, dat als vernieuwd gesaneerd moet worden. Volledig in overeenstemming met het rijksbeleid is de ombouw tot bedrijvencentrum ter behoud van de werkgelegenheid; maatschappelijk onderbouwd in de dienaangaande Vinkenslag overeengekomen convenant 1992. De uitplaatsing van de bewoners naar vervangende locaties is essentieel om voldoende ruimte voor de herplaatsing van alle bestaande bedrijven te kunnen creëren.

Voorzieningen

Detailhandel

In de detailhandelsstructuur van Maastricht valt een zekere hiërarchie te ontdekken¹³. Het kernwinkelapparaat, wordt gevolgd door de wijkcentra 'Brusselse Poort' en 'Heer' en tenslotte een twintigtal buurtcentra en delvestigingen die niet in een winkelcentrum zijn gevestigd. Het buurtwinkelcentrum 'de Roserije' in de Heeg zeker perspectief heeft. Dit is opgepakt in het Structuurplan, in dit plan is de Brusselsepoort als stadsdeelcentrum en zijn onder meer Heer en Roserije aangeduid als 'wijkcentrum'.

Het huidige buurtwinkelcentrum "De Roserije" heeft thans een oppervlakte van 3.536 m². Een van de units wordt momenteel gebruikt als huisartspraktijk, zodat er op dit moment feitelijk 3.437 m² in gebruik is. Met deze oppervlakte kan het winkelcentrum momenteel tot de grotere buurtwinkelcentra in Maastricht worden gerekend.

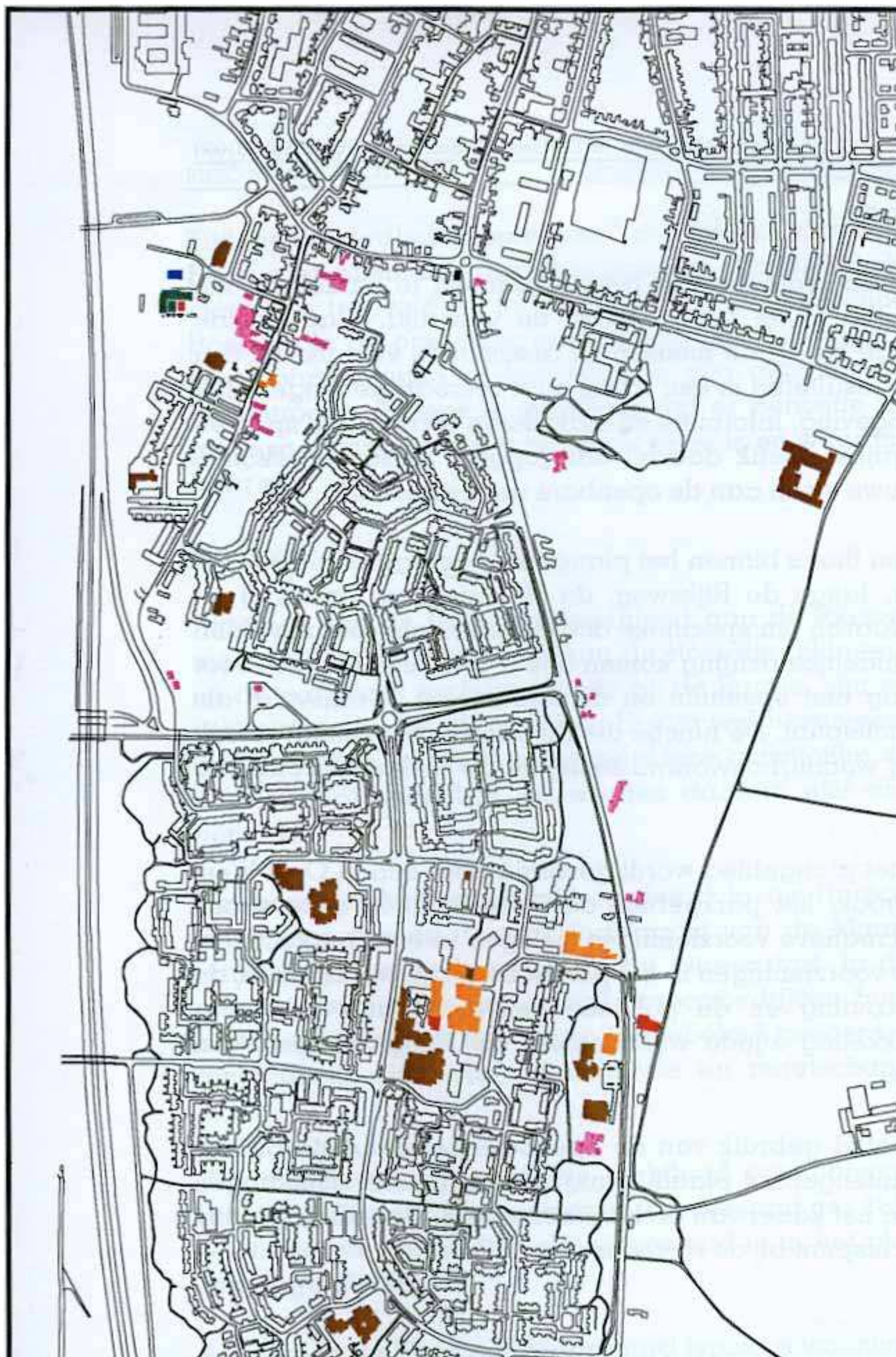
In het winkelcentrum zijn momenteel twee supermarkten van voldoende omvang gevestigd. De totale oppervlakte van beide supermarkten bedraagt circa 1.686 m² bruto vloeroppervlakte (b.v.o.). Een combinatie van een supermarkt (1.107 m²) en een discountsupermarkt (579 m²) heeft een

Het winkelcentrum "De Roserije" heeft in functioneel opzicht voldoende perspectief, maar heeft onvoldoende uitstraling. Stedenbouw het winkelcentrum enige verbetering gebruiken; met name op het zichtbaarheid en oriëntatie.

Bij de opzet van de Heeg en Eyldergaard is uitgegaan van één wijl de Heeg: de Roserije. Daarnaast kan in de praktijk gebruik gema van de voorzieningen van het nabijgelegen Heer.

In het plangebied is een aantal religieuze voorzieningen aan te w
een rooms-katholieke kerk, een protestant-christelijke kerk en een
Molukse buurt.

file://N:\Projecten\221\30000\22130628 Maasticht Bestemmingsplannen\Tech\Levering... 9-7-2007



Recreatieve voorzieningen

Op het gebied van sport en recreatie zijn twee tendensen te ont-
gevolge van ontwikkelingen in de inkomens en de vrije tijd. St
inkomens bij een bepaalde categorie mensen en afnemende vrije
andere categorie mensen resulteren in een vraag naar recreatieve n
den in de directe woonomgeving. Informele en individuele vormen v
recreatie worden belangrijker. Denk daarbij aan joggen, fietsen
Ook hierdoor worden nieuwe eisen aan de openbare ruimte gesteld.

In bescheiden mate komen thans binnen het plangebied geregulee
tieve voorzieningen voor; langs de Rijksweg, de Haspengouw en
Burght. Veelal gaat het daarbij om specifieke activiteiten zoals voe
en een sauna. Meer in zuidelijke richting komen ook recreatieve fu
als een horecavoorziening met speeltuin en de torenmolen "Gron
toeristisch-recreatief attractiepunt. De functie die de Burght momen
als tenniscentrum zal bij woningbouwontwikkeling in de toekomst
vervallen.

De zuidelijke grens van het plangebied wordt gevormd door een in
richting lopende groenstrook, het parkgebied de Heeg-Zuid. In d
bevinden zich diverse recreatieve voorzieningen gelegen in een 'p
omgeving. De recreatieve voorzieningen in het parkgebied zijn: volk
voetbalvereniging, de scouting en de politiehondenvereniging.
ruimte voor de in ontwikkeling zijnde wijkboerderij de Heeg-zui
natuur-educatieve functie.

Daarnaast vindt er recreatief gebruik van de openbare buitenruir
het plangebied en het buitengebied plaats. Langzaam verkeersve
zijn daarbij van belang in het kader van de bereikbaarheid. De relc
landschap is een aandachtspunt bij de recreatieve ontwikkeling.

Speelvoorzieningen

Uit het speelruimteplan¹⁶ (1996) blijkt dat in zowel de Heeg als Eyld
status van de speelruimten goed is. Eyldergaard heeft namelijk twe
jes en zes kleinere speelvoorzieningen die goed gebruikt word
heeft circa 20 kleinere speelvoorzieningen, vier traveldie, drie bas

Tijdens de stadhuisgesprekken¹⁷ is gebleken dat de speelvoorzieningen in de Heeg niet allemaal goed functioneren. Er blijkt behoefte te zijn aan meerdere trapveldjes, ter plaatse van de Smissenhaag en ten noorden van de Roserije, in de omgeving van de rotonde Oeslingerbaan en de Wijk van de Heeg. De speelvoorzieningen ondervinden in zijn algemeenheid veel vervuiling door hondenpoep. Tevens is gebleken dat er behoefte is aan een 'steun- en recreatievoorziening', die 's middags open is en waar muziek en spellen gespeeld kunnen worden.

Horeca

Afgezien van de horeca-gelegenheid aan de Rijksweg (café met terras en accommodatie), in het winkelcentrum de Roserije (chinees restaurant en eetkamer) en de partyzaal en biljartkamer bij de Burght, zijn er geen specifieke horecavestigingen in het plangebied. Er zijn wel neven-geschikte horecagelegenheden aan te wijzen in het plangebied. Deze activiteiten zijn dan geliekt aan een buurthuis of sportclub, en worden daarom niet als een horecagelegenheid gemerkt.

Het horecabeleid, zoals geformuleerd in de Horecanota¹⁸, is gericht op het versterken van de aantrekkingskracht van de Maastrichtse horeca door een bundeling van de krachten in de binnenstad. In dat beeld past geen toename van het aantal horecabedrijven buiten het centrum. In de buitenwijken wordt een consolidatiebeleid gevoerd, waarbij de locaties voor de horecagingsfunctie (inclusief de culturele en maatschappelijke functie) vastgesteld worden.

Vergeleken met gemiddelde dichtheid van horeca-gelegenheden in Maastricht: 1 café per 500 inwoners of 1 restaurant per 1850 inwoners; en de relatief grote afstand tot de binnenstad is in het plangebied sprake van een zeer lage dichtheid.

Aangezien de Heeg en Eyldergaard typische woonwijken zijn, waar commerciële activiteiten geconcentreerd zijn in het wijkcentrum Roserije, ligt uitbreiding van horeca in het woongebied niet voor de hand. Gezien de plaats van de winkelhierarchie van Maastricht, als wijkcentrum, en de beperkte toegankelijkheid van horeca, is enige uitbreiding van winkelgebonden horeca

recreatie aan te treffen;

- b. langs de Rijksweg komen diverse bedrijven voor variërend van een bakkerij, een horecavestiging tot een drukkerij. Een deel van deze bedrijven zijn gevestigd op het terrein "Heerderrein";
- c. het winkelcentrum de Roserije wordt met name gekenmerkt door de aanwezigheid van winkels voor de handel, horeca en dienstverlenende functies.

Er wordt geen actief (ver)plaatsingsbeleid gehanteerd. Bedrijven zullen op grond van de milieu-aspecten worden bekeken. Met name voor de afwikkeling van de locatie Vroendaal heeft dit zekere consequenties voor de aanwezigheid van bedrijvigheid. Langs de Rijksweg liggen immers veel bedrijven met bedrijfsmatige en agrarische functies. Enkele bedrijven in Vroendaal passen in het kader van de woningbouwontwikkeling hun bedrijfsactiviteiten aan. Er is momenteel geen aanleiding om de bedrijvenlocaties in het plan te wijzigen. Bedrijven die op een bedrijventerrein thuis horen, kunnen op andere grote bedrijvenlocaties ten westen van de A2 en de spoorlijn, ten noordoostzijde van de stad. Bedrijvigheid aan huis is daarnaast toegestaan en is vaak voordelig en in het kader van functiemenging gewenst. Daarnaast kan het te ontwikkelen bedrijventerrein Maastricht/Eijsden ten zuiden van de A2 in de behoefte aan bedrijventerrein tot het jaar 2005.

De hoogwaardige werklocatie Randwyck bevindt zich momenteel aan de westzijde van de spoorlijn en de A2. Vanuit het landelijk gebied kan een intensivering rondom stationlocaties lijken er mogelijkheden om op de oostzijde van het station Maastricht-Randwyck voor andere dan de huidige functies aanmerking te komen.

Conclusie

- Zowel de Heeg als Eyldergaard hebben een positieve woonsatisfactie.
- Er is te weinig speelgelegenheid voor de oudere kinderen.
- In Maastricht is er momenteel een tekort aan eengezins- en doorstroomwoningen.

- Er zijn relatief weinig horeca-gelegenheden te vinden binnen gebied.
- Het plangebied heeft een woonfunctie. Het bedrijventerreintje Rijksweg zal dan ook niet verder uitgebreid worden.

HOOFDSTUK 5 VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

Het gemeentelijk beleid met betrekking tot verkeer en vervoer is vastgelegd in het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing"¹⁹. Het algemeen mobiliteitsbeleid is gericht op de groei van het autoverkeer af te remmen en het gebruik van openbaar vervoer en de fiets te stimuleren. In het Raamplan wordt ingegaan op de verkeerssituatie en de parkeerproblematiek van de stad. Daar worden de kansen voor het voeren van een mobiliteitsbeleid grootst ingeschat. Voor woongebieden als de Heeg en Eyldergaard worden ook geen nadere beleidslijnen aangegeven.

Gemotoriseerd verkeer

Binnen de huidige verkeersstructuur van Maastricht hebben de Oeslingerbinnen en de Rijksweg de functie van 'secundaire weg' (zie figuur 10: verkeersstructuur).

De bestaande verkeersstructuur resulteert in een geïsoleerd gebied. Met name de A2 en de spoorlijn naar Luik vormen een barrière met betrekking tot de relatie tot het westen van Maastricht. Voor de toekomstige verkeersstructuur van Maastricht wordt in het Structuurplan 2005 voorgesteld van een ondergrondse stadstraverse van de A2 tussen het Europeaanplein en de Terblijterweg. Voor het plangebied zal dit weinig directe contact met de stad hebben. De Oeslingerbinnen zal echter een belangrijke functie blijven hebben binnen de Maastrichtse wegenstructuur: die van hoofdweg en tevens een belangrijke verbinding.

De Heeg en Eyldergaard zijn met betrekking tot de interne verkeersstructuur een duidelijk product van hun tijd: smalle, kronkelige straten die gebouwd zijn op oude wijkstraten met woonerven met parkeervakken, paaltjes, bloembakken. In het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan was de Langendaalweg de hoofdontsluitingsweg. Na verloop van tijd is deze weg 'gevoerd' naar het middengedeelte te bestemmen als busbaan. Er is een busbaan geïntroduceerd met als logisch gevolg dat het verkeer een andere weg moet zoeken: via de Cuyleborg en de Borghaag/Meendaal. Deze strategie is niet ontworpen voor deze verkeerssituatie.

Voetgangers- en fietsverkeer

Door het toedelen van het autoverkeer aan de hoofdwegen voetganger, de fietser en het openbaar vervoer prioriteit krijgen bij len van de ruimte op de overige wegen.

In het Raamplan Mobiliteitsbeheersing uit 1992 zijn de hoofdlijnen voor het te voeren mobiliteitsbeleid en is uitgesproken dit plan v werken in een aantal deelplannen, waaronder een Fietsverl Momenteel wordt de fietsstructuur van het plangebied hoofdzakeli door de wegenstructuur. Er zijn maar enkele speciale voorzien fietsers.

Gebleken is dat er vijf hoofdeisen te stellen zijn door fietsers aan d structuur: samenhangend geheel van verbindingen; een zo direc route; aantrekkelijke omgeving; veiligheid (verkeers- en sociale) e bele voorzieningen. Deze hoofdeisen zijn losgelaten op de besta structuur in het plangebied. Daaruit komen de volgende knelp voren: in de relatie met Vroendaal de ontsluiting via de Rijksw gaard; het sociaal onveilige fietspad tussen de Langendaal en M weg; de door de Holdaal plaatselijk onderbroken route vanaf Gron de binnenstad. De oriëntatie van de te volgen route is daardoor c Als belangrijk knelpunt binnen het plangebied wordt de Rijksweg c ter plaatse van de aantakkingen. Daarnaast is tijdens de Stadhu ken²¹ een aantal knelpunten naar voren gekomen: de Langend Borghaag zijn knelpunten in het kader van de verkeersveiligheid. D name te maken met de kwetsbare verkeersdeelnemers die op de verkeren: de leerlingen van respectievelijk de basisscholen de K Schans. In dit kader worden momenteel plannen ter verbeteri verkeerssituatie ontwikkeld.

Het hoofdfietsnetwerk verdient op verschillende punten verbetering toevoegingen. Met name de oost-west-relaties verdienen hierbij dacht. De Oude Molenweg zal ook in de toekomst een belangrijke functie blijven vervullen.

Openbaar vervoer



De nieuwbouwlocatie Vroendaal zal vooralsnog geen aanleiding tot wijzigingen van het openbaar-vervoersysteem, gezien de beperkte mogelijkheden tot de bestaande openbaar-vervoerroutes.

Parkeren

Het parkeren in beide buurten geschiedt met name door de bewoners van Eyldergaard en de Heeg. Parkeren vindt voor een groot deel op straat plaats in speciaal daarvoor aangewezen parkeervakken, of langs de straat. Het deel van de woningen beschikt daarnaast over een carport of garage. In principe zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig in beide wijken, maar het is echter niet altijd mogelijk om recht voor de eigen deur te parkeren.

Bij nieuwbouwontwikkelingen wordt het parkeren zoveel mogelijk op het terrein opgelost.

Een extra parkeervoorziening in de vorm van een ondergrondse parking is gerealiseerd onder het wijkcentrum Roserije. Parkeerproblemen in dit centrum doen zich voor vanwege de aantrekkingskracht van het centrum tot ver in de regio Maastricht (waarbij de capaciteit van de parking niet in overeenstemming is met het winkeloppervlak), maar ook vanwege het te beperkte gebruik van de parkeerplaatsen in de parking. De parking die specifiek bedoeld zijn voor de bewoners van de appartementen is niet voldoende.

Naast de parkeerbehoefte van de bewoners van beide wijken is er ook een parkeerbehoefte van de bezoekers van het wijkcentrum Roserije. De supermarkten in dit winkelcentrum trekken klanten tot ver in de regio Maastricht. De parkeerbehoefte van de bezoekers is in dit wijkcentrum opgelost. Het aantal parkeerplaatsen staat echter niet in verhouding tot het winkeloppervlak.

Conclusie

- De Oeslingerbaan vervult een belangrijke functie binnen de verkeersstructuur van Maastricht: stedelijke hoofdweg als oost-west verbinding

HOOFDSTUK 6 MILIEUHYGIËNISCHE ANA

Bodem

Algemeen

De gemeente Maastricht streeft, tezamen met andere betrokkenen, naar een duurzame ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige steden. Bodemkwaliteit is daarbij een belangrijk aspect. De verontreiniging van de bodem in Maastricht wordt gekenmerkt door het op gang komen van diffuse verontreiniging. Dit is verontreiniging van een relatief groot gebied, waarbij geen duidelijke kern van verontreiniging aan te wijzen, noch een duidelijk verontreinigingspatroon²².

Indien deze verontreiniging aangepakt zou worden door sanerende maatregelen, zou dat enorme kosten met zich mee brengen. Dit blijkt uit uiteenlopende maatschappelijk gewenste ontwikkelingen te zijn. Het voorkomen maakt de gemeente Maastricht de problematiek beheersbaar door de inzet van een zogenaamd 'Actief Bodembeheer'.

Uitgangspunt bij dit Actief Bodembeheer is dat in bebouwde gebieden de grootschalige diffuse bodemverontreiniging de gebiedseigen kwaliteit van de bodem wordt hersteld en de risico's voor mens en verspreiding tot een acceptabel niveau worden teruggedrongen. Er is sprake van gekwalificeerde en gebruiksgedifferentieerde bodemkwaliteitseisen²³.

Het plangebied

In het kader van dit bestemmingsplan vormt de bodemkwaliteitskaart Bodemnota de eerste informatiebron. Op die kaart wordt Maastricht verdeeld in een aantal gebieden met een bepaalde mate van verontreiniging. Deze kaart dient nog verder te worden uitgewerkt.

De Heeg en Eyldergaard kunnen gecategoriseerd worden als zone 'onverdacht gebied'. In deze gebieden is namelijk naar aanleiding

De bodem van het gebied Vroendaal en Rijksweg 47-49 zijn (respectievelijk onderzoeken van CBB²⁴ en Geoconsult²⁵). Algeheel is gesteld worden dat verspreid over het gebied licht verhoogde gehalten van metalen (met name zink en nikkel) worden aangetroffen. Deze gehalten zijn veelal onder de regionale achtergrondwaarden voor Limburg en vallen daarom niet onder een enkele bestemming een bezwaar.

Bij grotere bouwactiviteiten (>25m³) en/of functiewijzigingen naar ander gebruik zal bij bouwaanvragen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd. Op dit moment worden voor alle diffuus verontreinigde gebieden in Maastricht bodembeheerplannen opgesteld. Voor het plangebied wordt de bodemkwaliteit vastgesteld. De toets bij bouwactiviteiten en bestemmingsplanwijzigingen van de bodemkwaliteit zal dan plaatsvinden met die gebiedskwaliteit als referentieniveau. Lokale verschillen in gebiedskwaliteit kunnen een sturende werking hebben op de stedenbouwkundige ontwikkelingen in het plangebied.

Geluid

De gemeenteraad van Maastricht heeft een geluidsniveaukaart voor het grondgebied vastgesteld op 16 mei 1995. Hieruit blijkt dat de volgende wegen in en rond het plangebied gelegen zijn:

Zone 400 meter:	Autoweg A2
Zone 200 meter:	Rijksweg
	Langendaal
	Oeslingerbaan
	Drenckgaard
	Weerhuisgaard
	Kruisstraat
	Veldstraat

De overige wegen zijn niet zoneplichtig. Ze zijn gelegen binnen het woonerf aangeduid gebied, of het zijn wegen waar een maximum snelheid geldt van 30 km per uur.

In het plangebied komen geen geluidzones van industrielawaai voor.

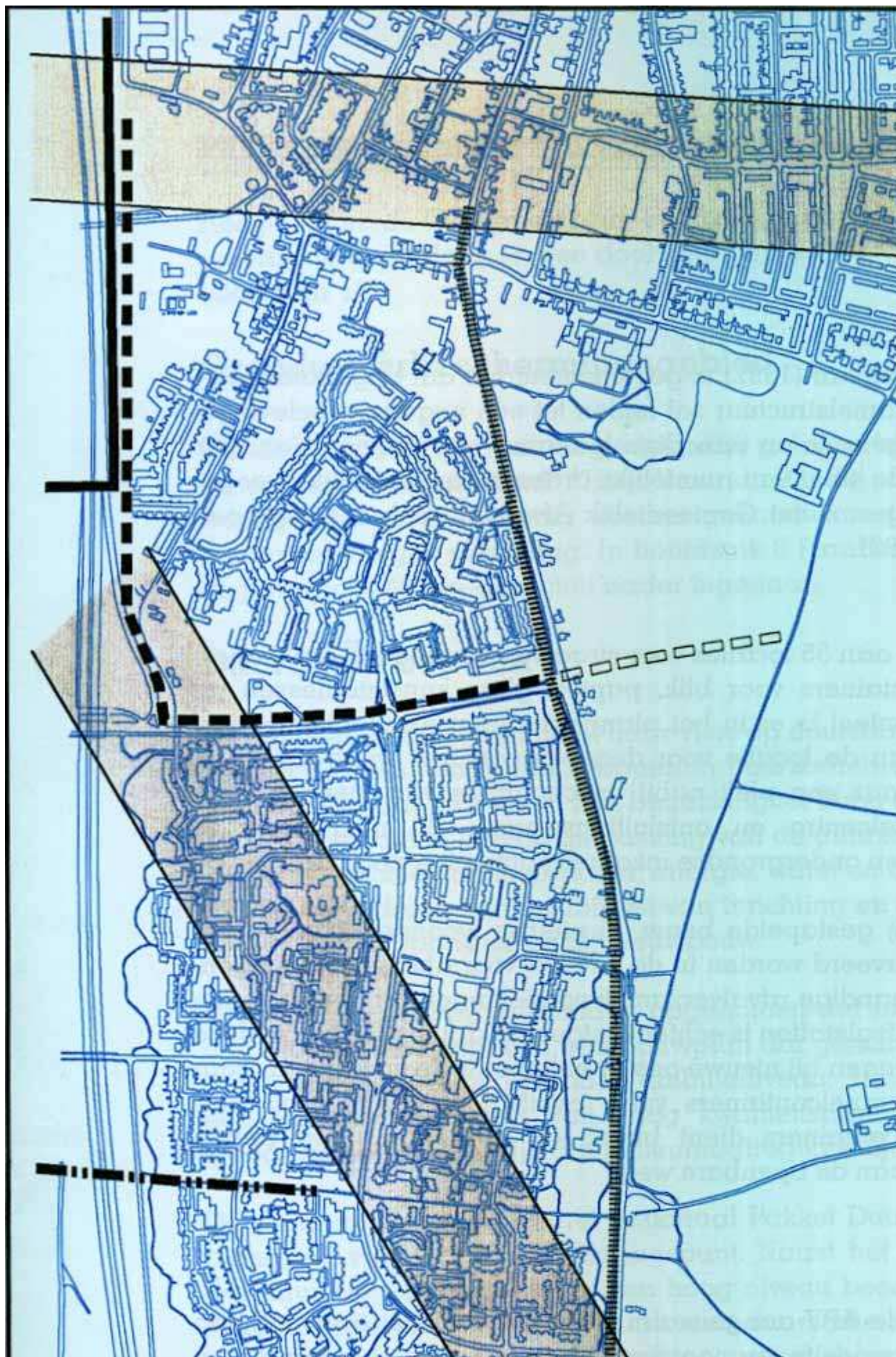


Bedrijven

In het plangebied overheerst de woonfunctie. Op het bedrijventerrein, gelegen aan de Rijksweg, zijn bedrijven en instellingen gegeven hinder opleveren voor de woonomgeving. In het deelgebied Vroendaal zijn een aantal kleinere bedrijven gevestigd die enige milieuhinder veroorzaken.

- Paardenhandel/manege, Rijksweg 53
Hindercirkel 50 meter
- Scholengemeenschap Jeanne d'Arc, Oude Molenweg 130
Hindercirkel 50 meter
- Reparatie landbouwmachines, Burghtstraat 3a en Haspengouw 3
Bebouwingsvrije afstand 10 meter
- Benzineverkooppunt en brandstoffenhandel, Haspengouw 47A
Hindercirkel 100 meter
- Aan de Oeslingerbaan is een verkooppunt voor motorbrandstof aanwezig.
- Autodemontagebedrijf, Rijksweg 45
Hindercirkel 20-25 meter
- Horecabedrijf, Rijksweg 80
Hindercirkel 50 meter.

In het kader van de ontwikkeling van Vroendaal zullen de kippenfokkerij aan de Rijksweg 47 en het agrarisch bedrijf aan de Rijksweg 19a hun activiteiten beëindigen. Daarnaast dient bij nieuwe ontwikkelingen rekening te worden gehouden met de aanwezige bedrijven en de daarbij voortvloeiende milieuhinder. Binnen de aangegeven veiligheids- en geurzones zijn vervangende nieuwbouw en renovatieprojecten in verband met stadsontwikkeling toegestaan, waarbij deze plannen in beginsel geen verhoging inhouden van het in de omgeving tevoren gerealiseerde aantal wo



Afval

Algemeen

In het Gemeentelijk Milieuplan (1992) is geconstateerd is dat ongeplande uitwerking van de inzamelstructuur zal leiden tot een negatieve sfeer, ongewenst ruimtegebruik en onnodige toename van verkeer, dat de neveneffecten in de sfeer van ruimtelijke ordening expliciet zijn opgenomen in een uitwerking van het Gemeentelijk Afvalstoffenplan 'Ruimtelijk vormgeven' (1993).

Plangebied

In Maastricht is behoefte aan 55 locaties voor straatvoorzieningen²⁷ (afhankelijk van vijf à zes containers voor blik, papier, glas, kunststof eventueel textiel). Momenteel is er in het plangebied een extra locatie nodig. Bij vaststelling van de locatie voor deze voorziening op straat moet gezocht worden naar een plek nabij concentraties van mensen (nabij hoogbouw), winkelcentra en ontsluitingswegen. Bij nieuwbouw Vroendaal is eveneens een ondergrondse inzamelvoorziening noodzakelijk.

Op dit moment moet, bij gestapelde bouw, in nieuwe wooneenheden voldoende ruimte gereserveerd worden in de keuken voor afvalvoorzieningen als in de kelder voor in pandige afvalverzamelvoorzieningen. Bij de uitwerking van het Voorbeeldplan Afvalstoffen is echter vastgelegd dat in plaats van in pandige afvalvoorzieningen bij nieuwe gestapelde bouw de voorkeur gaat uit naar ondergrondse verzamelcontainers voor restafval en GFT. De locatie van ondergrondse verzamelcontainers dient buiten de geplande bebouwing gereserveerd te worden aan de openbare weg.

Externe veiligheid

De A2 is op grond van de APV aangewezen als route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het gedeelte ten noorden van de Oeslingerbaan vormt de grond hiervan een individueel risico-contour van 10^{-6} jaar op circa 50 meter vanaf het midden van de weg. Dat betekent dat een bebouwingsverbod van 50 meter dient te worden aangehouden.

Heeg-zuid en de Oeslingerbaan; een hogedruk-gasvoedingsleiding groenzone in de Heeg en een rioolwaterpersleiding²⁹ ter plaatse van (zie figuur 12).

Grondwaterbeschermingsgebied

Het deelgebied Vroendaal is gedeeltelijk gelegen binnen het frea waterbeschermingsgebied "Heer-Vroendaal". Bij de ontwikkelin woongebied moet rekening worden gehouden met de beschermi ondergrond tegen vervuiling. In hoofdstuk 8 Planbeschrijving word de paragraaf Milieu-aspecten nader ingegaan.

Duurzaam bouwen

De gemeente Maastricht heeft haar visie op duurzaam bouwen (du legd in de nota "Bouwen en wonen in duurzaamheid" (1998). In d aangegeven dat de kansen met betrekking tot dubo aanwezig zijn i

1. Het bevorderen van de toepassing van de duurzaam bouwen-m op het gebied van materialen, energie, water en binnenmilieu;
2. Het bevorderen van flexibiliteit van inrichting en gebruik bij ing bestaande voorraad en bij nieuwbouw.

In het milieu-actieprogramma is opgenomen dat bij ontwikkeling daal sprake moet zijn van een bouwplan dat gericht is op milieuvri duurzaam bouwen op een hoog ambitieniveau. Het bouwplan moe een herkenbaar project van hoog kwaliteitsniveau. Herkenbaar omdat zichtbaar mag zijn dat milieumaatregelen zijn genomen.

De vaste maatregelen uit het nationaal Pakket Duurzaam Bouwen planopzet van Vroendaal uitgangspunt. Naast het oprichten van dat duurzame bebouwing op een hoog niveau beoogt, dient ook a worden gegeven aan aspecten als een duurzame stedenbouw. In zijn met name de elementen schoon waterbeheer en benutting v energie belangrijk.

Conclusie

worden uitgevoerd.

3. Eventuele overlast van bedrijven binnen het plangebied is met milieuvergunningen beheersbaar. Bij nieuwe milieugevoelige on en in nabijheid van milieuhinderlijke bedrijven dient de milieuh beperking daarvan nader onderzocht te worden. Binnen veiligheidszones is een toename van het aantal woningen en andere bebouwing niet toegestaan. Vestiging van nieuwe milieuhinderl igheid is binnen het plangebied niet toegestaan.
4. Ten aanzien van het straalpad en de ondergrondse infrastructuur bebouwingsvrije afstand te worden aangehouden.
5. Het aspect duurzaam bouwen dient bij woningbouwontwikkeling meegenomen.
6. De ondergrond ter plaatse van het grondwaterbeschermingsgebied worden beschermd tegen vervuiling.

HOOFDSTUK 7 PROGRAMMA

Algemeen

In de hoofdstukken 2 tot en met 6 zijn aan de hand van een analyse bestaande toestand en het gemeentelijk beleid puntsgewijs conclusies ten aanzien van een aantal ruimtelijk relevante aspecten, zoals landschap, groen, stedenbouw, functies, verkeer en milieu. Op basis van deze conclusies kunnen programmapunten worden geformuleerd, waarvoor een prioriteit moet worden gegeven, indien bepaalde knelpunten verholpen moeten worden om het gemeentelijk beleid uitgevoerd te kunnen worden.

Het is echter mogelijk dat enkele programmapunten met elkaar in tegenspraak zijn omdat zij vanuit de verschillende sectoren worden geformuleerd. Het kan zijn dat het bestemmingsplan als instrument niet geschikt is om een bepaald mapunt te realiseren. Het is dan in ieder geval noodzakelijk dat het bestemmingsplan de uitvoering van dit programmapunt niet onmogelijk maakt. Tenslotte is het mogelijk dat een programmapunt niet binnen de periode van een bestemmingsplan (10 jaar) realiseerbaar is. In dat geval wordt het programmapunt in dit plan niet meegenomen.

In dit hoofdstuk worden de strijdige programmapunten gesignaleerd en wordt een keuze gemaakt, of gezocht naar een oplossing, zodat een samenhangende situatie ontstaat voor de betrokken sectoren.

Programmapunten

Landschap

1. Behoud en zo mogelijk versterking van de beleving van de landschapelijk waardevolle overgang van het hoogterras naar het midden van de vallei;
2. Behoud van de hoogstamfruitboomgaarden en verkavelingspatronen in Vroendaal;
3. Behoud en zo mogelijk versterking van de droogdalen als landschappelijke relatie tussen het buitengebied en het stedelijk gebied.

BURO 5 MAASTRICHT**Gemeente Maastricht, BP De Heeg-Eyldergaard-Vro**

8. Behoud en zo mogelijk versterking van de groenstructuur en het gebruik van dit groen binnen de wijk;
9. Herstel van de continuïteit van groenstructuren;
10. Behoud van de monumentale lindeboom in de Eyldergaard met de identiteit van de buurt;
11. Behoud van de bosplantsoenen her en der verspreid over de Heeg.

Cultuurhistorie

12. Herkenbaarheid van de historische infrastructuur waar mogelijk;
13. Bescherming van het archeologisch attentiegebied;
14. Versterken van de identiteitsverlenende waarde en de oriëntatie die de monumenten hebben;
15. Ten behoeve van het Rijksmonument de torenmolen "Gronsveld" een bebouwingsvrije zone.

Stedenbouwkundige structuur

16. Verminderen van de scheidende werking van de Oeslinge Rijksweg en Langendaal;
17. Het introverte karakter van de Heeg, Eyldergaard en Haspengewijk accepteren als zijnde het gevolg van de stedenbouwkundige opbouw;
18. De identiteit en uitstraling van de Roserije als hart van de buurt verbeteren. De entree's tot het winkelgebied en de oriëntatie daarvan verbeteren;
19. Versterken van de relaties/verbindingen vanuit Eyldergaard met de randen van de wijk in bijvoorbeeld de vorm van groenstructuur en langzaamverkeersverbindingen;
20. Verduidelijken van de oriëntatie op het NS-Station Maastricht-Fleurbaey;
21. Verbeteren van de stedenbouwkundige structuur van Haspengewijk;
22. Optimaliseren van de ontsluiting van het Jeanne d'Arc College.

Wonen

23. Bouw van eengezins- en doelgroepwoningen in Vroendaal en de Heeg.

Kantoren en bedrijven

30. Werfunctie woongebieden niet intensiveren, behalve beperk heden voor beroep aan huis.

Verkeer en vervoer

31. Gebruik Oeslingerbaan als stedelijke hoofdweg, in oost-w open houden;
32. Onderzoek naar mogelijkheden om Langendaal te herstellen sluitingweg;
33. De capaciteit van de parkeergarage onder de Roserije wor maal benut;
34. Continuïteit fietsinfrastructuur verbeteren;
35. Verbetering verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer, langs de Rijksweg;
36. Verbeteren oversteekbaarheid van de Rijksweg bij de scholen.

Milieu

37. Nader bodemonderzoek verrichten in die gebieden waar nie kelingen plaatsvinden;
38. Akoestisch onderzoek uitvoeren met betrekking tot Vroend Burght;
39. Bescherming planologisch belangrijke leidingen en straalpad
40. Voorkomen aantasting Grondwaterbeschermingsgebied;
41. Opnemen bebouwingsvrije afstand vanaf de A2 in het kader veiligheid.

Synthese

Uit een vergelijking tussen de programmapunten blijkt, dat e strijdigheden zitten tussen:

- a. De programmapunten 3 en 4 versus programmapunt 5: beh droogdalen en tegengaan van verstedelijking van de stadsra strijd zijn met het recreatief gebruik van de groene gebieden c

Ten aanzien van de strijdigheid onder b. wordt gekozen voor programma-punt 2. Het is immers mogelijk om aan het programma-punt tegemoet te komen binnen een stedenbouwkundig plan: de landschappelijke waarden dienen ingepast te worden in de stedenbouwkundige inrichting van Vroendaal en kunnen specifiek worden bestemd.

Bestemmingsplan als instrument

Een bestemmingsplan is geen blauwdruk en garantie voor uitvoering. In hetgeen in toelichting en voorschriften is aangegeven. In dit kader wordt de term 'toelatingsplanologie' duidelijk, dat een bestemmingsplan aangeeft, waarbinnen acties moeten plaatsvinden. Het is zelf geen uitvoering maar een toetsingsinstrument.

In een bestemmingsplan kunnen ook niet alle programma-punten geregeld. Alleen die onderdelen die een duidelijke ruimtelijk-relevantie hebben, komen daarvoor in aanmerking. Vaak ook kan het bestemmingsplan alleen een aanzet geven en moet door uitvoeringsmaatregelen zoals inrichting van de openbare ruimte of verkeers- of milieumaatregelen en ander worden vorm gegeven. In dat verband kan de beschrijving van de hoofdlijnen een sturende en afstemmingsfunctie vervullen tussen de verschillende gemeentelijke beleidsvelden.

Als voorbeelden kunnen worden genoemd:

Programmapunt	Mogelijkheden bestemmingsplan
11	ten dele; bestemming tot 'Groenvoorziening- en' (hoofdgroenstructuur); overigens: inrichting
18	ten dele: mogelijk maken winkel/horecafuncties naar de toegangen tot het winkelcentrum uit te breiden; overigens: herinrichting
35	geen; herinrichting of verkeersmaatregelen

HOOFDSTUK 8 PLANBESCHRIJVING

Algemeen

In dit hoofdstuk zullen de programmapunten uit het vorige hoofdstuk worden ten behoeve van het bestemmingsplan. De programmapunten in een concreet programma dat in het bestemmingsplan gereedschap is zodat de gewenste ruimtelijk-functionele structuur van het plan stand kan komen.

Beschrijving plangebied

De Heeg en Eyldergaard manifesteren zich als goed functionerende gebieden met een groen voorkomen, waar de ontsluiting hier en daar nodig is. De Haspengouw heeft daarentegen een rommelig uitzicht terwijl Vroendaal momenteel hoofdzakelijk agrarisch gebruik kent.

In dit hoofdstuk van het bestemmingsplan kunnen de conservering van de Heeg, Eyldergaard en Haspengouw en de uitbreidingslocatie onderscheiden worden.

Bestaande situatie

Voor de bestaande bebouwing is het bestemmingsplan conservatief: de huidige situatie is in het plan vastgelegd. Voor die gebieden waar herstructurering of uitbreiding gewenst is, zal deze ontwikkeling mogelijk worden gemaakt.

Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief

De Heeg en Eyldergaard

Binnen de bestaande woongebieden Eyldergaard en de Heeg is voldoende ruimte aanwezig voor een verdere verdichting. Deze gebieden zijn

Beide buurten hebben een groenstructuur, die bestaat uit micro-groen. Het macrogroen wordt als 'groenvoorzieningen' bestemd om de continuïteit van de groenstructuren te waarborgen. Daarmee is tevens de functie (spelen, recreëren) gewaarborgd. De monumentale lindebos van Eyldergaard bevindt zich daarmee binnen de bestemming 'groenvoorzieningen' en op openbaar terrein en is daarmee afdoende beschermd. Het gebied wordt bijvoorbeeld ook voor de groene geleidingszones langs de A2, de Rijksweg, de baan, de Rijksweg en de uitloper van de Gronsvelder grubbe: het gebied De Heeg-zuid. Dit laatste krijgt echter de bestemming 'Recreatieve d

Haspengouw

Algemeen

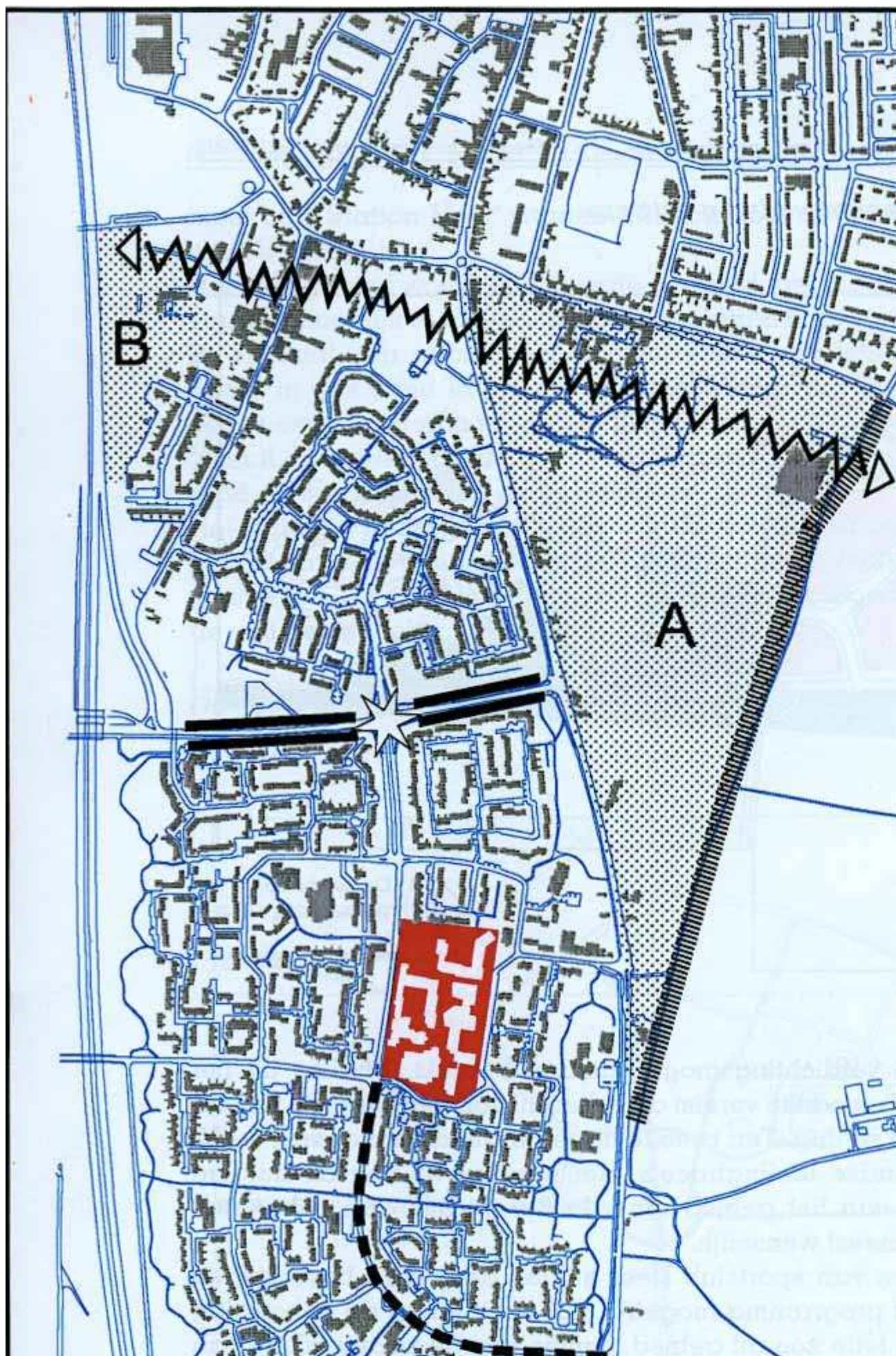
De straat Haspengouw kan als een historisch bebouwingslint worden karakteriseerd. Door rooilijnen op te nemen langs de bestaande bebouwing kan de karakteristieke grillige straatwand beschermd. In hoofdzaak is het gebied Haspengouw een woongebied. Het gebied wordt dan ook als zodanig bestemd.

De Haspengouw is een soort 'enclave' binnen Maastricht zuid-oost. Het gebied is van de relaties tussen dit woonbuurtje, de Burght en het NS-station. Het gebied wordt echter met handhaving van het groene karakter van het Burghtcomplex en het groen rondom dit complex wordt bestemd tot 'groenvoorzieningen'. In het gebied wordt de continuïteit van de groenstructuur in oost-west richting (de Burght, de Kloostertuin, Jeanne d'Arc) gewaarborgd.

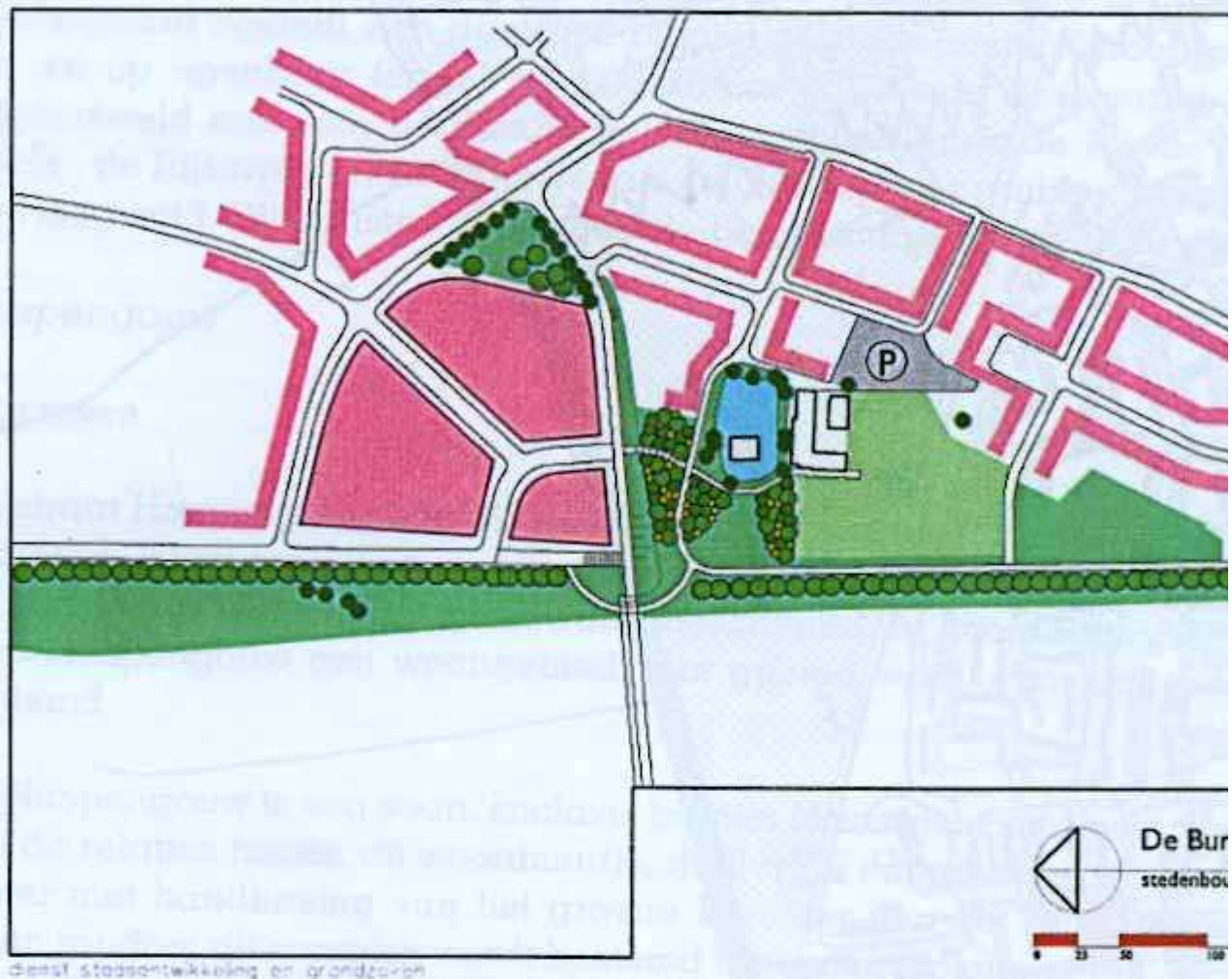
De Burght en omgeving

In het gebied rondom de Burght is er sprake geweest van initiatieven om de tennisvelden te herontwikkelen als woongebiedje. Hiervan is aan de hand van de inspraakresultaten afgezien. Toch wordt rondom het station een gebied bestaande uit de voetbalterreinen van sportclub Heer, de omgeving van de Burght en het tennispark direct ten zuiden daarvan, in de toekomst voor de ontwikkeling voorzien.

Er zijn twee redenen om in het gebied te komen tot verdichting: plaatselijk vanwege de nabijheid van het station en economisch vanwege de



Figuur 14 De Burght: stedenbouwkundig ontwerp



Rond de Burght zijn de verdichtingsmogelijkheden beperkt. Studies van verleden tonen dat aan. Ten eerste vereist de cultuurhistorische waarde van de Burght een ruime, groene setting. Ten tweede liggen er hinderzones en een aantal ondergrondse leidingtrace's. Het handhaven van de huidige recreatieve bestemming van het gebied rond de Burght lijkt dan ook de meest wenselijke ruimtelijke motieven het meest wenselijk.

Voor de huidige terreinen van sportclub Heer gelden dergelijke beperkingen niet. Hier is een intensief programma mogelijk, dat aansluit op de bestemming langs de Sibemaweg. In feite zou dit gebied, samen met de poortwachterij en het viaduct vanaf de A2 een stadsentree kunnen vormen.

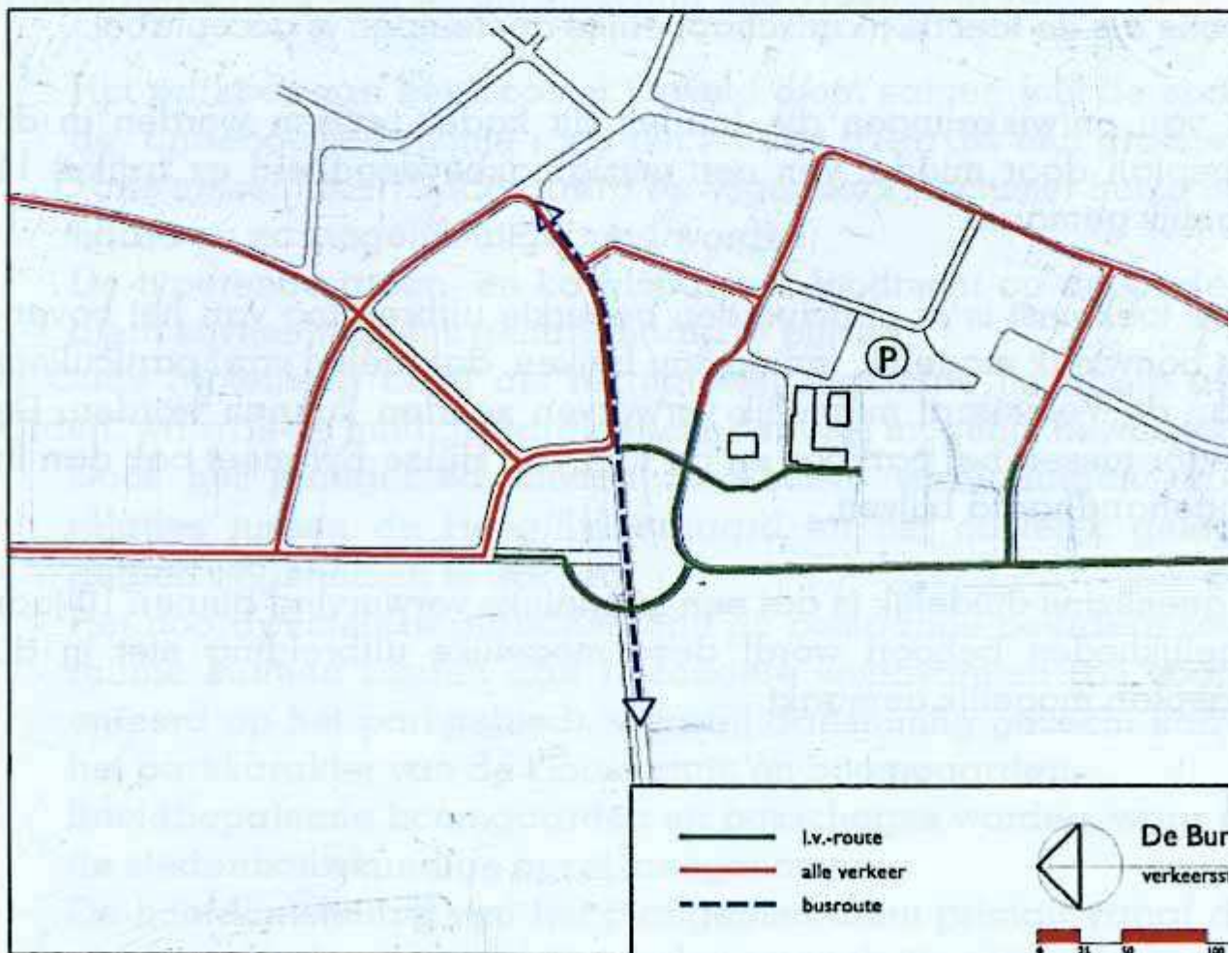
Om de recreatieve waarde van de omgeving van de Burght voor omwoners te verhogen zijn er enige verbeteringen van de routestructuur nodig.

moet ook "Station Heer" worden. Dit kan door de Demertstraat door naar het station.

Het hele gebied wordt als het ware opgetild, om ingangen aan de op viaduct mogelijk te maken. In de kelderlagen kan worden geparkeerd. Er ontstaat een gebied dat op een vanzelfsprekende wijze wordt deeld in een zone langs de A2 en een deel dat meer aansluit op eerste zone leent zich voor stedelijke functies, de tweede meer voor w Vanuit de "verlengde Demertstraat" kan ook een direkte toegang tot rond de Burght worden gerealiseerd.

Het huidige parkeerterrein zou verplaatst moeten worden naar een kwetsbaar deel van het complex om zo het landgoedkarakter van de versterken. Dit zou kunnen op de gemeentelijke eigendommem aan de van het complex.

Figuur 15 De Burght: verkeersstructuur



Kloostercomplex Opveld

Het parkbos rondom Huize Opveld is een waardevol landschappelijk dat ook cultuurhistorisch onlosmakelijk deel uitmaakt van het monum klooster. Samen met de sportvelden en de onbebouwde ruimte rond D'Arc aan de oostzijde en de tuin van Huize Eyl aan de westzijde een groene wig op stadsniveau die in het structuurplan Maastricht zodanig is gewaardeerd.

Het toevoegen van geheel nieuwe bebouwingsstructuren in dit gebied acceptabel. Het is uitsluitend aanvaardbaar om, aansluitend aan bestaande aanleunwoningen en het verzorgingstehuis Providentia, die huidige bouwvolumes gehandhaafd c.q. vervangen mogen worden (eventuele) nieuwbouw wordt gerealiseerd binnen een bouwvlak, dat begrensd door de oostgevel van de bestaande bebouwing van Huize Opveld, de zuidelijke kopgevel van Huize Bethanië en aan de westzijde de grens met het belendende particuliere perceel. Binnen deze vlek zou in dit gebied een hofjesstructuur met een bebouwingshoogte van maximaal 3 verdiepingen en een bebouwingsdichtheid van 60 % stedenbouwkundig acceptabel. De woonfunctie als de functie maatschappelijke doeleinden is acceptabel.

Realisering van ontwikkelingen die binnen dit kader passen worden vastgesteld in het bestemmingsplan door middel van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 17.1 W.R.O. mogelijk gemaakt.

In de verdere toekomst is in principe een beperkte uitbreiding van het omschreven bouwvlak mogelijk, indien zou blijken, dat (delen van) de bestaande percelen aan de Veldstraat minnelijk verworven zouden kunnen worden. Het groene corridor tussen het parkbos en de tuin van Huize Eyl moet in ieder geval gehandhaafd blijven.

Aangezien geenszins duidelijk is dat een minnelijke verwerving binnen het kader tot de mogelijkheden behoort wordt deze mogelijke uitbreiding in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Vroendaal

Algemeen

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Voor het gebied Vroendaal is het Beeldkwaliteitplan Vroendaal³. Dit beeldkwaliteitplan heeft als doel het bieden van een samenvatting van intenties, aanbevelingen en richtlijnen, die de beeldkwaliteit van het woongebied Vroendaal veiligstellen, creëren en verbeteren. De planregio omvat de molenbeschermingszone en de milieuzoone, de scholengemeenschap, het autoslopersbedrijf en de paardenhandel.

Over dit beeldkwaliteitplan heeft reeds inspraak plaatsgevonden. Dit wordt in hoofdstuk 11 ingegaan. Het beeldkwaliteitplan is gekoppeld aan het bestemmingsplan door middel van het opnemen van de ruimtelijke relevante onderdelen in de planvoorschriften en door het opnemen van een koppeling in de beschrijving in hoofdlijnen. Daarmee wordt de toetsing op beeldkwaliteit van bouwplannen door de Welstandcommissie mogelijk gemaakt.

Uit beide rapporten (1994,1998) komen de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Vroendaal voort:

- Het parkbos van het klooster Opveld dient samen met de spoorweginfrastructuur de onbebouwde ruimte rond het Jeanne d'Arc als een groene zone tussen Heer/Eyldergaard en Vroendaal (inclusief huize Eysen) te behouden en zo mogelijk uitgebreid worden;
 - De typerende groen- en kavelstructuur loodrecht op de Oude Molenweg dient zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven;
- De Oude Molenweg dient als recreatieve, regionale fietsroute uit te worden ontwikkeld, waarbij de huidige karakteristiek zoveel mogelijk bewaard blijft.
- Door het plangebied dienen recreatieve verbindingen en relaties tussen de Heeg/Eyldergaard en het oostelijk gelegen gebied opgenomen te worden;
 - Het noordwestelijke plandeel rond de bestaande boerderij zou de ruimte kunnen bieden aan bijzondere woonvormen (bijvoorbeeld een wooncomplex op het parkgebied), waarbij aansluiting gezocht kan worden met het parkkarakter van de kloostertuin en boomgaarden;
 - Beeldbepalende boomgaarden en bosschages worden, waar mogelijk, in de stedenbouwkundige opzet meegenomen;

- De nieuwe ruimtelijke structuur dient voor het Jeanne d'Arc Co een verbeterde ontsluiting, een meer logische situering in d op te leveren;
- Duurzame stedenbouw in de vorm van duurzaam stedelijk w optimale situering van de woningen ten opzichte van de respecteren van het bestaande hoogteverloop en grondstructu

Bebouwingsmodel

Op basis van deze uitgangspunten is een bebouwingsmodel ont (figuur 16). Het bebouwingsmodel wordt gekenmerkt door een sterke het buitengebied. Deze relatie wordt zowel visueel (zichtlijnen) a (stedenbouwkundige en groenstructuren) gelegd. De Oude Molen functie krijgen van een recreatieve, groene langzaamverkeer woongebied wordt ontsloten door een lus die aansluit aan de F hoogte van de Weerhuysgaard en ten noorden van de Eykelborg voorzien in een aantal langzaamverkeersroutes, die een verbind met de Heeg en Eyldergaard. Bestaande bomen zullen zove worden ingepast. De typologie met betrekking tot stedenbouwkund ten wordt in de bebouwingsbepalingen in de voorschriften opgenon

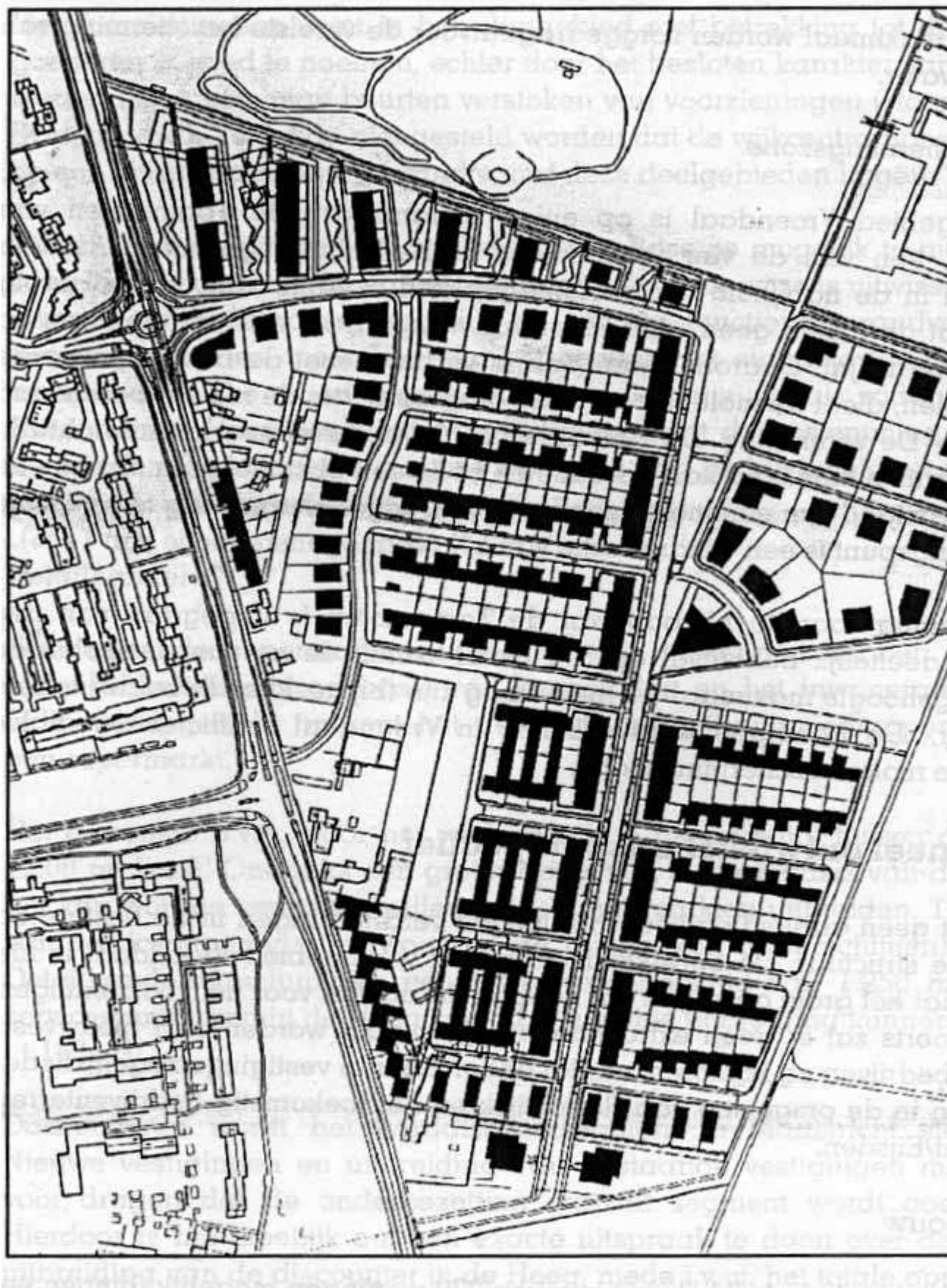
Duurzaam bouwen

Bij de bebouwingsstructuur van Vroendaal is zo veel mogelijk de richting aangehouden teneinde een 'zongerichte verkaveling' te deze wijze kan circa 75% van de woningen profiteren van passieve zonne-energie.

In de zone tussen het parkbos en de noordelijke ontsluiting wor deelproject woningen gebouwd met bijzondere aandacht voor bouwen en milieuvriendelijk wonen. In dit deelproject zullen b woningen worden gebouwd conform het groencertificaat, maxima makend van zonne-energie, gedeeltelijk hergebruik hemelwater en aanpasbaar gebouwd met een gesloten grondbalans.

Grondwaterbescherming en duurzaam waterbeheer

figuur 16: bebouwingsmodel



Vervuild regenwater, afkomstig van straten en pleinen zal in st worden opgevangen en worden afgevoerd via het rwa-stelsel (reg voer).

Aldus kan maximaal worden zorggedragen voor de vereiste besche het grondwater.

Molenbeschermingszone

Het woongebied Vroendaal is op enige afstand van de Toren Gronsvelt, een van de vier torenmolens in Nederland, gesituee activiteiten in de nabijheid van molens gepland worden, kan dit hebben dat de molen geen wind meer kan vangen, tot stilstand k den duur verdwijnt. Daarom, maar ook in verband met de belevin van de molen, dient de molenbiotoop (de omgeving van de molen) l te worden. De vereniging 'De Hollandsche Molen' heeft een form keld³², waarmee berekend kan worden hoe hoog een obstakel mag : bepaalde afstand van een molen zonder te veel windbelemmering t ken. Uitgangspunt is een windreductie van 5% (vermogensreductie v

De berekening voor de biotoop van de Torenmolen is uitgegaac terrein (gedeeltelijk bebouwd) op 500 meter vanuit de as van de bebouwingshoogte maximaal 9,8 meter mag zijn (bij gesloten bebou 13,1 meter). De woningbouwontwikkeling in Vroendaal conflicteer niet met de molenbeschermingszone.

Functioneel ontwikkelingsperspectief

Er bestaat geen aanleiding voor ingrijpende veranderingen in de l functionele structuur. De ontwikkeling van het woongebied Vroend dermate dat het grote gevolgen zal hebben draagvlak voor het voor niveau. Voorts zal er geen extra ruimte vrijgemaakt worden voor i ging van bedrijven en kantoren, omdat onder meer in vestigingsmog is voorzien in de omgeving van Randwijck en het toekomstig bedri Maastricht/Eijsden.

Woningbouw

Voorzieningen

Het voorzieningenniveau in het plangebied met betrekking tot de goederen is goed te noemen, echter door het besloten karakter van bieden lijken sommige buurten verstoken van voorzieningen (Hasp Eyldergaard). Toch kan niet gesteld worden dat de wijkcentra Roserije op een onaanvaardbare afstand vanaf deze deelgebieden liggen.

Om enige flexibiliteit in het winkelcentrum Roserije mogelijk te maken is het gebied bestemd als 'centrumdoeleinden'. Op deze wijze is uitwisseling van diverse centrumfuncties mogelijk en zijn de functionele randvoorwaarden geschapen om en meer levendig wijkcentrum tot stand te laten komen. Maatschappelijke voorzieningen buiten de Roserije zijn als zodanig aanwezig. Het terreintje Heerderrein aan de Rijksweg heeft de bestemming 'centrumdoeleinden 2' gekregen, waarmee vestiging van bedrijvigheid en maatschappelijke doeleinden mogelijk is.

Detailhandel

Aangezien de supermarkten in de Roserije te kennen hebben en willen uitbreiden, is op basis van kengetallen en het inwoneraantal een indicatie opgesteld omtrent het gewenste b.v.o (bruto-vloeroppervlakte) voor een supermarkt.

Het gewenste b.v.o., voor het winkelcentrum Roserije ligt tussen de 1.600 m² b.v.o. Ondanks een groter oppervlak dan op basis van de kengetallen kan worden verwacht, willen beide supermarkten uitbreiden. Tevens kan van servicesupermarkten wordt in de (binnenkort te verschijnen) Detailhandelsstructuurvisie een b.v.o. verondersteld van 1.250 m² b.v.o. Een servicesupermarkt in de Heeg zou dit een kleine uitbreiding kunnen opleveren (+143 m²).

Daarentegen wordt het harddiscountsegment in Maastricht slecht gedragen. Nieuwe vestigingen en uitbreiding van bestaande vestigingen moeten worden voorzien dat de onderbezetting van dit segment wordt goed gedragen. Hierdoor is het moeilijk om een exacte uitspraak te doen over de uitbreiding van de discounter in de Heeg, mede i.v.m. het totale oppervlak.

De nieuwbouwwijk Vroendaal zal voor de dagelijkse voorzieningen zijn op de wijkcentra Heer en De Roserije Voorts zal in voldoende aandacht uitgaan naar voorzieningen voor de jeugd in de speelruimte, maar ook voorzieningen zoals een hondenuitlaatplaats

Bedrijven en kantoren

Voor bedrijven en kantoren in het plangebied geldt dat de bedrijfstijde aan de Rijksweg als zodanig bestemd zal worden. Bedrijvigheid categorie 1 en 2 zijn hier toegestaan. Bedrijvigheid in categorie 3 wordt bestemd op de lijst met 'afwijkende bestemmingen' (zie bijlage). Overige bedrijvigheid in het woongebied zal opgenomen worden op de lijst. Dat betekent dat deze bedrijven legaal gevestigd zijn, maar in strijd met de algemene beschrijving van de bestemming van het gebied waarvoor zij zijn gevestigd zijn. In het woongebied is echter bedrijvigheid toegestaan in de vorm van aan huis gebonden beroepen en consument verzorgende diensten. Bij beide vormen van bedrijvigheid dient echter de woonfunctie te overheersen.

Prostitutiebeleid

Op 1 oktober 2000 is door wijziging van het Wetboek van Strafrecht het strafbodeelverbod opgeheven. In dit kader is een prostitutiebeleid ontwikkeld waarover de raad zich heeft gebogen. Om op een efficiënte en effectieve wijze uitvoering te kunnen geven aan het vast te stellen beleid is het nodig om een sturingsmiddel in de bestemmingsplannen (voor de hele gemeente) te creëren. Hiertoe is ook in dit bestemmingsplan een begripsomschrijving van seks- en/of pornobedrijf en van straatprostitutie in artikel 1 van de bestemmingsplan opgenomen, waarmee dit soort bedrijven in alle bestemmingen is toegestaan. Daarmee wordt elke vorm van discussie expliciet uitgesloten. In de algemene vrijstellingsbepalingen de mogelijkheid opgevoerd om vrijstelling te verlenen voor de vestiging van een seks- en/of pornobedrijf. Het toestaan van straatprostitutie, mits dit conform het door de raad vastgestelde beleid is.

Drugsbeleid

zijds door het publiek dat wordt aangetrokken (jongeren op zoek naar een
Vestiging van dergelijke ondernemingen die zich richten op het creëren van een
toegankelijke, weinig investering eisende massatoerisme tast het ver-
maat voor andere, hoogwaardige en meer diverse functies aan en kan ook
ook de leefbaarheid van de buurt. De leefbaarheid wordt voorts bedreigd
door het agressieve of zelfdestructieve gedrag van een deel van de bevolking
voortvloeiend uit een combinatie van drank en (smart)drugs en door
dealers de directe omgeving van drugstoeristen opzoeken.

Het beleid is erop gericht de vestiging van smartshops te reguleren. In het
bestemmingsplan worden smartshops dan ook als een niet toegestaan gebruik
binnen de detailhandel aangemerkt en wordt een vrijstellingsmogelijkheid
opgenomen, waarvan op grond van het gemeentelijke smartshopbeleid
dan niet gebruik gemaakt zal worden.

Verkeer en infrastructuur

Gemotoriseerd verkeer

De noordzijde van de Oeslingerbaan wordt gekenmerkt door een gebrek aan
aan ruimte, een ruimte die bedoeld is als reservering voor een toekomstige
rijbaanverdubbeling. Gelet op de toekomstige situatie, waarbij de baan
baan slechts de functie van secundaire weg zal behouden, kan de
(entree)punten deze zone worden gebruikt voor ruimtelijke verbetering.
In het programma is aangegeven dat de mogelijkheden van een verbredening
Langendaal als wijkontsluiting onderzocht moeten worden. Uit onderzoek
met de buurt is gebleken dat het continueren van de Langendaal
afgewezen in verband met de verwachting van een toenemende verkeersdruk
in de andere straten. Zodoende wordt bij nader inzien afgezien van
dergelijke ingreep. Herinrichting van het zuidelijk deel van de Langendaal
blijft echter nodig, onder meer ter beperking van de rijdsnelheid. Bij de
verkeersplanning van Vroendaal zal de aandacht uitgaan naar de verkeers-
veiligheid van routes naar winkelcentra en scholen.

Langzaam verkeer

De huidige langzaamverkeersroutes in de Heeg en Eyldergaard zijn
zodanig gehandhaafd. Met de ontwikkeling van de Burght e.o.

Milieu-aspecten

Bodem

* Algemeen

In het plangebied bestaat de kans op lichte bodemverontreiniging bouwlocaties en/of functiewijziging naar gevoeliger gebruik zal een onderzoek moeten worden uitgevoerd. Voor het plangebied zal een goede bodemkwaliteit worden vastgesteld. De bodemtoets bij ontwikkeling plaats vinden met die gebiedskwaliteit als referentieniveau.

* Vroendaal

Zoals vermeld in hoofdstuk 6, is de bodem van het gebied Vroendaal Rijksweg 47-49 onderzocht (respectievelijk onderzoeken van CBL Geoconsult (1998). De gehalten aan metalen (met name zink en koper) en PAK's zijn dermate dat ze voor geen enkele bestemming een bezwaarschrift opleveren. Beide onderzoeken maken onderdeel uit van de bijlage van dit bestemmingsplan.

Geluid

Akoestisch onderzoek is nodig, indien in het bestemmingsplan geen andere bestemmingen worden ontwikkeld langs een zoneplichtige weg voor ontwikkelingen langs de Rijksweg (Vroendaal) en de A2 (de Bovenste Oeslingerbahn).

* Vroendaal

Ten behoeve van de nieuwbouw van woningen in het deelgebied Vroendaal is in 1994 een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidhinder langs de Rijksweg, Oeslingerbahn en de Veldstraat. De andere wegen in het deelgebied Vroendaal zijn niet zoneplichtig. Uit dat onderzoek (op basis van de toenmalige verkeersintensiteiten) is gebleken, dat de geluidconcentraties op 50, 55, 60 en 65 dB(A) liggen op de in de navolgende tabel aangegeven afstanden uit de weg.

Tabel 1: Indicatieve geluidcontouren (1994)

	50 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)	
Rijksweg (Veldstraat/ Weerhuisgaard)	52 meter	22 meter	7 meter	-
Rijksweg (Weerhuisgaard/ Oeslingerbaan)	48 meter	19 meter	6 meter	-
Rijksweg (Oeslingerbaan/ Eykelborg)	75 meter	32 meter	12 meter	-
Veldstraat	5 meter	-	-	-

Uit het nader akoestisch onderzoek blijkt, dat voor een aantal w Vroendaal een hogere grenswaarde noodzakelijk is. Deze kan wor gen omdat de woningen, waarvoor de hogere grenswaarde we vraagd, een afschermende functie zullen vervullen ten aanzien vo achter te bouwen woningen. In de navolgende tabel is het aantal w de te verkrijgen hogere grenswaarde aangegeven.

Tabel 2: Noodzakelijke hogere grenswaarden

Ligging woningen	Aantal woningen	Hogere gren
Veldsstraat	8	52
Vroendaal	1	52
	3	56
	3	57
	1	61

ningen als detailhandel voor. Evenals in het vigerende plan Heer de bestemming detailhandel middels een vrijstelling mogelijk gemaakt.

In het bestemmingsplan zijn bedrijven in categorie 3 en hoger bestemd middels een lijst van afwijkende functies (zie bijlage 1). Een categorie 2 bedrijf zich ter plaatse zou vestigen, mag bij een continuïteit van dit bedrijf gedurende 3 jaar, geen categorie 3 bedrijf meer te worden. Bedrijven die gesitueerd zijn in het woongebied zijn ook op deze lijst. Nieuwvestiging van milieuhinderlijke bedrijven in de woonwijken is niet toegestaan.

Indien er sprake is van nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van derlijke bedrijven, dient de milieuhinder onderzocht te worden. Het creëren van veiligheids- en geurzones is een toename van het aantal woningen in gevoelige gebouwen niet toegestaan.

Naar eventuele hinder als gevolg van het autoslopersbedrijf (Rijksplan) de nieuwe woningen in Vroendaal is akoestisch onderzoek³⁴ uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het bedrijf de vergunde geluidruimte met circa 3 dB overschrijdt. Uit berekeningen voor de vergunde geluidimmissie (op basis van bestaande woningen) bij de toekomstige woningen in Vroendaal, blijkt dat deze woningen de normstelling niet wordt overschreden. Het realisatie van toekomstige woningen legt geen extra beperkingen op aan de bedrijfsvoering.

Afval

In Vroendaal zal een ondergrondse inzamelvoorziening voor afval worden. Het bestemmingsplan dient deze ontwikkeling mogelijk te maken.

Externe veiligheid

De risico-contour van 10^{-6} ter plaatse van de A2 ligt 50 meter uit de weg. Deze contour vormt een bebouwingsvrije zone en is dan ook opgenomen op de ruimtelijke structuurkaart.

Straalverbindingen en ondergrondse infrastructuur

HOOFDSTUK 9 JURIDISCHE VORMGEVING

Planmethodiek

Het bestemmingsplan is in hoofdzaak gericht op conservering van de toestand. Deze toestand is ontstaan op basis van globale en later gedetailleerd uitgewerkte bestemmingsplannen. Een dergelijke weliswaar geschikt voor de bouwfase van een wijk of buurt, omdat een sterke sturing kan worden bereikt, maar minder geschikt voor de se. In de beheerfase kunnen allerlei kleine ontwikkelingen aan het terreinen worden verwacht waarvoor de gedetailleerde regeling flexibiliteit biedt. Enige flexibiliteit in de regeling is echter wel noodverband met de toekomstgerichtheid. In verband met de gewenste is een regeling met 'gebiedsbestemmingen' in beheergebieden geven bestemmingen worden, waar nodig, opgedeeld in een aantal deel waarvoor verschillende bebouwingsvoorschriften gelden.

Deze planvorm laat het toe om in te spelen op ontwikkelingen zonder ruimtelijke en functionele samenhang verloren gaat. Bovendien dergelijke planvorm toe, dat ruimtelijk en planologisch relevant uitmaakt van het plan, waardoor het zowel in de fase van beleidsbepaling in de uitvoeringsfase controleerbaar en hanteerbaar blijft. Door te gebiedsbestemmingen wordt het plan zodanig flexibel dat het binnen de bestemming kleine functieveranderingen rechtstreeks (of nadere procedure) mogelijk te maken en de meer structurele veranderingen aan een vrijstellings-, wijzigings- of uitwerkingsprocedure te koppelen.

Een belangrijke sturende rol is hier weggelegd voor de beschrijvingen.

Plankaarten

Het plan kent een tweetal plankaarten:

- * de bestemmingskaart, schaal 1 : 2500;
- * de ruimtelijke structuurkaart, schaal 1 : 2500.

Voorschriften

Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen

In dit hoofdstuk zijn de begripsbepalingen en de meetbepalingen en een aantal algemene voorschriften die de werking van het plan en de bescherming van leidingen en straalpaden moeten waarborgen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsbepalingen

Artikel 4 bevat de algemene beschrijving in hoofdlijnen die geldt voor het plangebied. Daar waar dat noodzakelijk is wordt deze per bestemming aanvullende beschrijving in hoofdlijnen, behorend bij die bestemming, toegevoegd of aangevuld. De beschrijving in hoofdlijnen geeft in het algemeen de streven aan. Zij is niet bedoeld als een instructienorm aan de gemeenteraad om al datgene wat in deze beschrijving is opgenomen binnen de bestemming te realiseren. Alle ontwikkelingen in het plangebied zullen echter mogelijk in de richting van het beleid zoals dat in de beschrijving is uitgesproken worden gestuurd.

De artikelen 5 tot en met 13 hebben betrekking op de volgende bestemmingen:
Artikel 5 Woongebied (WG): onder deze bestemming worden ook woonwijken en wooncomplexen voor ouderen begrepen

Artikel 6 Woondoeleinden (W)

Artikel 7 Centrumdoeleinden (C)

Artikel 8 Maatschappelijke doeleinden (M)

Artikel 9 Gemengde doeleinden (Gd)

Artikel 10 Gemengde doeleinden 2 (Gd2)

Artikel 11 Bedrijfsdoeleinden (B)

Artikel 12 Recreatieve doeleinden (R)

Artikel 13 Verkeersdoeleinden, stedelijk (Vs)

Artikel 14 Verkeersdoeleinden, wijkontsluiting (Vo)

Artikel 15 Groenvoorzieningen (G)

In deze artikelen komen, voor zover van toepassing, de navolgende termen aan de orde:

* doeleindenomschrijving

niet aan die omschrijving voldoen, worden zij beschouwd als een bij

Functies, die niet passen binnen een gebiedsbestemming en die te worden gehandhaafd zijn, via een aanduiding op de bestemmingsplanopneming in een Lijst van afwijkende functies en daarmee corresponderende bepalingen in de bestemmingen Woondoeleinden en Groenvoedsgebieden gesauveerd.

Artikel 16 bevat een dubbelbestemming: Archeologisch attentiegebied. Het geldt primair ten opzichte van de andere binnen dat gebied gegeven bestemmingen. De bescherming van het archeologisch attentiegebied wordt door de opneming van een aanlegvergunningensysteem.

Ook artikel 17 bevat een dubbelbepaling: Grondwaterbeschermingsgebied. Conform de modelregeling van de provincie Limburg wordt in de bestemming in hoofdlijnen verwezen naar het provinciale Grondwaterbeschermingsplan en het Milieubeleidsplan.

Hoofdstuk 3 Overige bepalingen

In dit hoofdstuk zijn de algemene gebruiksbeperking (artikel 18), de vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden (artikelen 19 en 20), de overgangsbepalingen ten aanzien van gronden en opstallen (artikel 21), de straatbepaling (artikel 22) en de slotbepaling (artikel 23) opgenomen.

Staat van bedrijfsactiviteiten

Omdat in dit plangebied sprake is van een rustige woonwijk, is geen staat van bedrijfsactiviteiten, die haar basis vindt in de V.N.G. Uit deze staat zijn de bedrijven in de categorieën 4 en hoger verwijderd. Het zijn de detailhandelsbedrijven, de horecabedrijven en de kantoren. Verder is ook overigens nog een selectie gemaakt van bedrijven die op dit plangebied niet wenselijk zijn. Voor detailhandel, horeca en kantoren zijn in de planvoorschriften een eigen beleid vastgelegd.

HOOFDSTUK 10

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Inspiraak

Het bestemmingsplan De Heeg-Eyldergaard-Vroendaal is grotende verend van aard. In het gebied is een rechtstreeks bestemde, nieuw bouwlocatie Vroendaal aanwezig. Deze ontwikkelingslocatie zal via initiatief worden ontwikkeld en heeft voor de gemeente Maastricht financiële consequenties.

De beheersgebieden De Heeg, Eyldergaard en Haspengouw bevatten algemeen geen actieve plandelen.

De bouwgrondexploitatie van de woonwagenlocatie Rijksweg Heeg heeft een nadelig exploitatieresultaat. In de dekking is voorzien via een bijlage in het Woonwagenplan.

Voor eventueel te honoreren individuele planschadeclaims ex artikel 17.10 W.R.O. beschikt de gemeente Maastricht over een planschadefonds.

HOOFDSTUK 11

MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHE

Inspraak

Inleiding

Ten aanzien van het thans voorliggende plan heeft op twee mo spraak plaatsgevonden.

In mei 1998 heeft inspraak plaatsgevonden over het stedenbouwkun Vroendaal.

In juni 1999 is het formele voorontwerp bestemmingsplan in de insp vòroverleg gebracht.

De ongeevalueerde inspraakreacties m.b.t. het bestemmingsplan z ken in de raadscommissie Stadsontwikkeling en Onderwijs d.d. 2 Op de diverse reacties zal hierna worden ingegaan.

Inspraak Stedenbouwkundig plan Vroendaal.

Op 19 mei 1998 heeft een inspraakavond plaatsgevonden, waarop bouwkundig plan voor Vroendaal aan de orde is gekomen. Naar daarvan wordt verwezen. Later zijn twee brieven ingekomen waar tijdens de inspraakavond is gesteld, wordt bevestigd.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat tijdens de inspraak principiële bezwaren zijn geuit tegen de voorgenomen bouwplano van Vroendaal. Hieronder wordt, gebundeld per onderwerp, ingeg gemaakte opmerkingen.

1. Verkeer

1.1. Opmerking:

Onaanvaardbare toename verkeersintensiteit op de Rijksweg van voorgenomen bebouwing.

Reactie:

Reactie:

De noodzaak om de ontsluiting van Vroendaal te situeren in de van de Oeslingerbaan is duidelijk niet aanwezig. Beide totaal verschillend van functie. De ontsluitingsweg in Vroendaal uitsluitend een functie voor Vroendaal, derhalve een zeer verkeersfunctie. Het verkeersbelang, de intensiteiten en de uitwerking van de Oeslingerbaan is aanzienlijk anders. Hier is sprake van een belangrijke verkeersfunctie voor diverse wijken.

Een mogelijke doortrekking van de Oeslingerbaan tot in het buurtschap is niet aan de orde nu de oostelijke randweg niet meer actueel is. Naast deze verkeerstechnische aspecten speelt een praktische rol: in het verlengde van de Oeslingerbaan ligt een sloot op aandrang van de gemeente vanuit Vinkenslag daarheen is een bedrijf beschikt over recente milieuvergunningen. Een bedrijfsverplaatsing is nooit aan de orde gesteld. Het plan Vroendaal is zodanig opgezet dat indien het bedrijf ooit wordt verplaatst invulling met woningbouw kan komen.

1.3 Opmerking:

Instelling 30 km-zone in Vroendaal.

Reactie:

Conform bestaand beleid zal de nadere uitwerking van mogelijke instelling van een 30 km-zone zoveel mogelijk worden besproken.

1.4 Opmerking:

Aandacht voor voetgangers-fietsersoversteek naar Eyldergaard.

Reactie:

Aan de noordzijde wordt een rotonde aangelegd. Bij de inrichting van wordt aandacht besteed aan veilige voetgangers-fietsersoversteek. Aan de zuidzijde van het plan worden nog nader te bepalen maatregelen en getroffen ten behoeve van veiliger oversteekbaarheid.

1.5 Opmerking:

Verminderen snelheid op de Rijksweg.

Het doorknippen van de hoofdroute in het plan leidt tot onnodige situaties. Het is de bedoeling en de verwachting dat het meer via de hoofdroute en de rotonde aan de noordzijde zal verlopen. Sluipverkeer zal zeker geen sprake zijn, elke aanleiding om de rotonde te gebruiken als alternatief ontbreekt namelijk.

1.7 Opmerking:

De voorgestelde verbetering van de bereikbaarheid van Jellensplein gecombineerd met een herplaatsing van voorzieningen bij de rotonde wordt door sommige aanwezigen een goede zaak geacht. Dit is geen unaniem gevoel van alle aanwezigen.

Reactie:

- De voorgestelde oplossing voorziet enerzijds in een langzame verbinding vanuit Vroendaal richting Veldstraat en anderzijds in de verbetering van de bereikbaarheid van de school. Vanuit het oeververkeer werd de oplossing (in 1998) verdedigbaar geacht. De aanleiding van de inspraakreacties op het voorontwerp van het plan is de wijze van aansluiting van de verbinding gewijzigd. Dit wordt daar nog nader op teruggekomen.

1.8 Opmerking:

Wat is de toekomstige functie van de Oude Molenweg bij rotonde Vroendaal.

Reactie:

De Oude Molenweg, zijnde een hoofdroute voor langzaamverkeer (met uitzonderingen), blijft behouden.

Vanuit Vroendaal is de Molenweg niet toegankelijk voor auto's. Het zijn wel verbindingen voor fietsers en voetgangers.

1.9 Opmerking:

Hoe gaat de gemeente om met de bestaande woningen langs de Oude Molenweg.

Reactie:

De bestaande woningen binnen het plangebied Vroendaal worden behouden.

kingen in het gebruik wordt niet noodzakelijk en/of wenselijk g

1.11 Opmerking:

Men is bevreesd voor bouwverkeer op de Molenweg.

Reactie:

Er vindt geen bouwverkeer plaats via de Molenweg. De geschieden via de Rijksweg.

2. Groen

2.1 Opmerking:

Er moeten zoveel mogelijk (fruit)bomen worden gehandhaafd.

Reactie:

Waar mogelijk, worden bestaande bomen gehandhaafd. In planproces is de aandacht hierop gericht. Waar bomen (moet) gekapt, wordt herplant. De onderhoudsstaat en levensverwachting bomen heeft hierbij een cruciale rol gespeelt.

2.2 Opmerking:

De voorgestelde beukenrij tussen park en woningen (aan de oostzijde van het park) vormt een geforceerde afscheiding tussen park en woning.

Reactie:

Deze beukenrij accentueert de verbondenheid van Eyldergaard met het buitengebied aan de oostzijde van de Oude Heeg. Deze rij met daaronder het geprojecteerde voetpad maakt de relatie duidelijk zichtbaar. Overigens zijn deze beuken pas enkele decennia op leeftijd zodat deze alsdan een goede vervanging voor de vervallen bomen uit het park.

2.3 Opmerking:

Kan de Acacialaan ten zuiden van het plan doorgetrokken in noordelijke richting, richting Heer.

Reactie:

van de termijn is een zevental reacties ingediend door:

1. Zusters van de Goddelijke Voorzienigheid, Veldstraat 20;
 2. De heer B. Kerckhoffs, Veldstraat 95;
 3. T.C. de Burght;
 4. Mr. H.H.B. Lamers, namens de heer en mevrouw Houben, Rijksweg 1;
 5. De heer R. Castro, Veldstraat 22;
 6. De heer L.G.G. Heuts, Burgemeester Kessensingel 65;
 7. De Burght Vastgoed B.V., Burghtstraat 8;
 8. Aannemersbedrijf Van Kan Jongen, Marathonweg 1;
 9. De heer G.J.M. Dorssers, Rijksweg 84;
 10. Vereniging Milieubewuste woningbouw Maastricht, Smissenhoeve 1.
- Hieronder wordt op de mondelinge en schriftelijke reacties, eveneens ingediend per onderwerp, ingegaan.

Vervolgens is, buiten het kader van de inspraak, op 11 oktober 1998 een brief ontvangen van M.J.M.A. Rekko, Rijksweg 80, die betrekking heeft op de mogelijkheden voor nieuwbouw aan de Rijksweg. Op deze brief wordt eveneens ingegaan.

1. Verkeer

1.1. Opmerking:

Over het herstellen van de Langendaal als wijkontsluitingsweg zijn verschillende meningen verdeeld.

Reactie:

Uit een voorlopige analyse blijkt, dat de ontsluiting van de wijk Vroendaal via de buurtontsluitingswegen niet optimaal is, maar toch te verbeteren is boven het opnieuw openstellen van de Langendaal. Het geven van vorm aan de creëren van een doorgaande route door de wijk, waarop te worden gereden is groot.

1.2. Opmerking:

Het nieuwe woongebied Vroendaal zal op twee punten worden ontsloten vanaf de Rijksweg. Ontstaat hierdoor geen sluipverkeer? Wordt de wijk niet ontsloten via de Oude Molenweg?

Bovendien zijn de profielen zo ontworpen dat op de weg kan geparkeerd.

Het bestemmingsplan kent een nadere eisenregeling voor afsituering van parkeerplaatsen. Om toch goed te kunnen inspelen op voordoende ontwikkelingen zal voor het woongebied Vroendaal een nadere eisen-regeling zodanig worden uitgebreid dat deze eisen worden gesteld aan aantal parkeerplaatsen.

1.4. Opmerking:

De zin van een doorsteek van de Veldstraat naar het Jeanne d'Arccollege (voor auto's) en verder door naar Vroendaal (alleen voor voetgangersverkeer) wordt betwijfeld. De aanhaking aan de Veldstraat te Burgemeester Kessensingel acht men uit verkeersveiligheidsoverwegingen een slechte zaak. De drukte op de Veldstraat is al groot. De verbinding door de groenzone wordt verder alleen maar extra belast. Er wordt verwacht vanwege de scholieren (blikjes en ander afval in de zone en de tuin van de aanwonenden).

Vooraf ook de Zuster Gemeenschap verwacht door het verder ontwikkelen van het gebied door de aanleg van de langzaam-verkeersverbinding een grote toename van het vandalisme door de schooljeugd aan de zuidkant van hun bezit en, door de nieuwbouw in Vroendaal, in mindere mate de zuidkant van hun bezit.

Reactie:

Voor de verbinding van Vroendaal met de rest van Heerlen is de langzaam-verkeersroute tussen de Rijksweg aan de westkant en de Molenweg aan de oostkant dringend gewenst. Bevordering van langzaam verkeer lukt alleen als men een fijnmazig net van verbindingen kan aanbieden.

De eerder gepresenteerde plannen zijn inmiddels aangepast op commentaren, met name op het gebied van de verkeersveiligheid. Het wordt voor een langzaam-verkeersverbinding tussen Vroendaal en Heerlen die tussen het schoolterrein en het sportterrein van het d'Arccollege doorloopt en die uitmondt tegenover de ventweg van Burgemeester Kessensingel. Dan behoeft het langzaam verkeer een aparte busroute Veldstraat-Burgemeester Kessensingel niet te krijgen. Het gedeelte van de route tussen de Burgemeester Kessensingel en het schoolterrein van Jeanne d'Arccollege is ook te verbeteren.

Reactie:

Op de bestemmingskaart is de hoofdgroenstructuur met bestemming "groenvoorzieningen" aangegeven. Deze groen niet worden verkocht of verpacht. Van stukken groen in de v (microgroen), die vallen onder de bestemming "woondoeleind geval worden bekeken of verkoop of verpachting een goede o

2.2. Opmerking:

De vraag is of er voldoende groen- en speelvoorzieningen in lende buurten zijn.

Reactie:

Bij het ontwerp van de buurten is het groen zoveel mogelijk treerd. Daarin zijn ook de meeste speelvoorzieningen gesitu al kunnen de Heeg en Eyldergaard worden gekenschetst buurten.

3. Stadsvernieuwing**3.1. Opmerking:**

Waarom wordt het totstandkomen van een nieuw bestemmingsplan aangegrepen om de wijk, en met name de Heeg, te renoveren sprake van een eenzijdige bebouwing en functies.

Reactie:

De wijk is nog te jong om tot een grondige renovatie over te gaan op dit moment ook geen redenen om grootschalige wijziging (steden)-bouwkundige situatie aan te brengen. Uit de onlangs "stadhuis-gesprekken" blijkt, dat de tevredenheid over het v Heeg groot is.

Wel kan binnen afzienbare tijd een discussie over de eigendomsverandering van de woningen ontstaan; dit in verband met de opstelling integraal buurtplan voor de wijk de Heeg in 2001 in het kader van het Grote Stedenbeleid. De huidige of toekomstige eigendomssituatie is echter los van het bestemmingsplan.

De bestaande buurten de Heeg en Eyldergaard, maar ook de

mingsplan dit niet mogelijk maakt. De doorlopende groene zone gebied in het verleden kenmerkte is toch al verknipt of verdwenen. Dit gebied kan vorm worden gegeven aan het idee van de compacte stad.

Reactie:

Ook in een compact gebouwde stad is het noodzakelijk om "buffergebieden" tussen verschillende stadsdelen te handhaven in het kader van een stedelijke groenstructuur. Deze groene wiggen vervullen verblijfs-, speel-, en ecologische functies en zijn in stedenbouwkundig opzicht van belang voor de geleiding van de stad. De onderhaande wijziging maakt deel uit van de groene wig tussen Heer en Vroendaal. Het behoud van de ruimte ter plekke is van belang voor de beleefbaarheid van het buitengebied vanuit het bebouwde gebied. In het structuurplan Maastricht 2005 is dit "groen binnen stedelijk gebied" op de plank gelegd.

Zoals hiervoor onder punt 1.4. is aangegeven dient de woning op de plek 22, die eigendom is van de heer Kerckhoffs, plaats te maken voor een veilige ontsluiting van Jeanne d'Arc en de doorverbinding voor het verkeer richting Vroendaal.

Rekening houdend met:

- de compacte stad gedachte;
 - het feit dat er in de directe omgeving toch nog aanzienlijke open ruimte aan groen wordt behouden
 - het feit dat op deze wijze een goede verkeersontsluiting voor het d'Arccollege alsmede de noorzakelijke doorverbinding voor landbouwverkeer tussen Heer en Vroendaal kan worden gerealiseerd
- kan worden ingestemd met een vervangende bebouwingsmaatregel voor één woning in een deel van de bedoelde weide als compensatie voor de te slopen woning.

De rest van de weide zal de in het voorontwerp toegekende bestemming "Groenvoorzieningen G" behouden. Met de heer Kerckhoffs is overeenstemming bereikt over deze aanpassing.

5. Woonwagenlocaties

5.1. Opmerking:

De woonwagenlocatie aan de Maastrichterweg is niet onaanvaardig.

van de kwaliteit van de woonomgeving, die in het bestemmingsplan is opgenomen, wordt hier geweld aangedaan. De toelichting onderbouwt de behoefte aan deze locatie.

De waardevolle landschapselementen in het gebied Vroendaal, de aanwijzing van de Oude Molenweg en de Rijksweg als structuur voor ecologie, landschap en natuurherstel verdragen zich eveneens met de aanleg van een woonwagenlocatie.

De op de kaart ruimtelijke karakteristiek aangegeven helling vormt een barrière voor de aanleg van de woonwagenlocatie. De juiste wijze worden ingetekend zelfs een nog grotere barrière uit het plan al blijkt.

Ten onrechte wordt de tuin van het pand Rijksweg 55 niet meegenomen bij de afstand van 25 meter tussen de woonwagenlocatie en het pand. Bovendien mag binnen deze afstand van 25 meter weliswaar geen woonwagens, maar wel een bijgebouw worden gebouwd dat, na goedkeuring van burgemeester en wethouders, voor de uitoefening van beroep of dienstverlenende, ambachtelijke bedrijfsactiviteiten kan worden gebruikt.

Reactie:

In hoofdstuk 4 van de bestemmingsplantoelichting wordt nader ingegaan op de behoefte aan de woonwagenlocatie Rijksweg. De inrichting van de locatie zal zodanig zijn, dat aan de kwaliteit van de woonomgeving de heer en mevrouw Houben geen afbreuk wordt gedaan en zoals is vastgesteld aan hetgeen in de uitspraak van de Maastrichtse rechtbank in 2006 is vastgesteld wordt geëist. In verband hiermee is de minimale afstand van 25 meter tussen het pand van de inspreker en de dichtstbijzijnde woonwagens in het planvoorschriften opgenomen. Het uitoefenen van consumptieve, ambachtelijke bedrijven in de berging kan alleen na het verkrijgen van een vrijstelling. Daarbij moeten alle betrokken belangen, dus ook die van de heer en mevrouw Houben, worden afgewogen.

In de toelichting wordt aangegeven, dat in Vroendaal enkele waardevolle landschapselementen aanwezig zijn in de vorm van hoogstamden. Op het perceel waarop de locatie wordt gerealiseerd zijn eveneens enkele bomen aanwezig, maar daardoor behoort het perceel niet tot de waardevolle landschapselementen. Niet de Rijksweg en de Oude Molenweg worden in de bestemmingsplantoelichting als structuur voor de ecologische infrastructuur aangemerkt, maar de zone

6. De Burght

6.1. Opmerking:

Onlangs heeft de eigenaar van tennispark De Burght het tennispark verkocht aan projectontwikkelaar van Kan-Jongen. Daarbij is een huisvesting van tennisclub De Burght niet aan de orde geweest. Het is niet de bedoeling van de gemeente zijn om niet alleen de tennisclub te huisvesten, maar ook een deel van de sociale infrastructuur 'om ze te huisvesten'. De vereniging vraagt daarom:

1. de ontwikkelingsmogelijkheden en beperkingen te onderzoeken en vast te stellen volgens de huidige regels;
2. de visie van de gemeente voor de toekomst mede te bepalen op basis van de mogelijke gemeentelijke activiteiten daarin;
3. aanwezige of te realiseren alternatieven kenbaar te maken.

Reactie:

Door de gemeente zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgesteld voor het realiseren van woningbouw rondom de Burght. Deze randvoorwaarden zijn zeer zorgvuldig tot stand gekomen, waarbij het belang van de recreatieve functie uitgangspunt is geweest. Uit die randvoorwaarden blijkt dat slechts een zeer beperkte toevoeging van woningen mogelijk was. De belangen van de tennisclub zijn destijds niet in acht genomen. Deze randvoorwaarden zijn als wijzigingsbevoegdheid opgenomen in het bestemmingsplan.

Van de zijde van de eigenaars is na het afgeven van de randvoorwaarden steeds weer gevraagd de randvoorwaarden aan te passen. Uit de overgelegde plannen is af te leiden dat steeds om een verdere uitbreiding wordt gevraagd.

De reactie van de tennisclub alsmede de vraag van de eigenaar om de aanleiding geweest de omgeving van de Burght nader te bekijken, is mede in relatie tot het aangrenzende (en buiten dit bestemmingsplan gelegen) terrein van de VV.Heer).

Uit deze studie kan worden afgeleid dat een verdere verdichting van het gebied direct aansluitend aan de Burght niet wenselijk is geacht, gezien de landschappelijke en cultuurhistorische context van landgoed de Burght.

Vanuit sportbeleid is geconstateerd dat TC de Burght een kleine vereniging is met ongeveer 600 leden. Het is niet mogelijk de

zullen zodanig worden aangepast dat het realiseren van aangegeven gewenste (langzaam)verkeersverbindingen mogelijk zullen zijn. (Zie bijlage 3 en 4)

6.2 Opmerking:

Rekening houdend met het overleg met afdeling Stedenbouw 1999 en verwijzend naar een studie inzake buitensportvoce waaruit blijkt dat er een overcapaciteit aan sportaccommodat verzocht mee te werken aan mogelijke ontwikkelingen in (nieuwbouw ter plaatse van tennisbanen).

Reactie:

Zie de beantwoording van punt 6.1

7. *Woningdifferentiatie Vroendaal*

7.1. Opmerking:

De vraag is gesteld of er in Vroendaal seniorenwoningen c.q. die door hun bouwwijze bijzonder geschikt zouden zijn voor door senioren gerealiseerd zullen worden.

Reactie:

In het bestemmingsplan mogen alleen ruimtelijk relevante worden opgenomen. Daartoe behoort niet de differentiatie van hoogstens de ruimtelijke vormgeving daarvan en die is vastg bebouwingstabel, behorende bij de planvoorschriften.

Overigens is het ook niet de bedoeling om in Vroendaal voor doelgroepen te (laten) bouwen. Het plan sluit het echter ook ni

8. *Burghtstraat 8*

8.1. Opmerking:

Een gedeelte van het perceel sectie P4, nummer 3880 is h "groenvoorzieningen", maar wordt zodanig gebruikt, dat d bestemming "gemengde doeleinden 1" zou moeten worden gel

Reactie:

van het bedrijf. Vandaar dat wordt verzocht om ten zuiden van Rijksweg 80 een nieuw woonhuis te mogen bouwen.

Reactie:

Op de locatie waar, volgens het verzoek van de heer en mevrouw, het nieuwe woonhuis zou moeten komen, is het driehoekige gedeelte van de Oude Molenweg en de Rijksweg zeer smal geworden. Eengeleden heeft de aanvrager al eens verzocht om het pand te breiden naar de zuidzijde uit te breiden in het kader van een gewone exploitatie. In dat kader is hem al eens medegedeeld, dat niet uitbreiding ten zuiden van het bestaande pand Rijksweg 80 vanuit landschappelijke overwegingen niet acceptabel is. Toen is uitbreiding ten noordzijde voorgesteld, maar deze is mede in relatie tot het pand nooit gerealiseerd.

Het standpunt ten aanzien van bebouwing ten zuiden van het pand is niet gewijzigd. Vanuit landschappelijke overwegingen moet de smalle strook tussen de Rijksweg en de Oude Molenweg open blijven te blijven van bebouwing. Een bijkomend punt is, dat het aangegeven bouwperceel nog gedeeltelijk ligt binnen de hindering van het Horecabedrijf.

10. Rijksweg 84

10.1 Opmerking:

Door de eigenaar/bewoner van het pand Rijksweg 84 wordt aangevraagd dat zijn pand in het bestemmingsplan is wegbestemd. Hij vraagt om een passende bestemming op te nemen.

Reactie:

De constatering is juist; het bestemmingsplan zal op dit punt worden aangepast.

11. Dubo-woningen.

11.1 Opmerking:

De stedenbouwkundige opzet is ongunstig voor sociale samenleving, bemoeilijkt het benutten van zonne-energie. Het kost extra in

11.2 Opmerking:

De geprojecteerde rij (dubo-)woningen langs de Rijksweg hakt de voorkeursgrenswaarde wegverkeerslawaa niet. De grond c bij het graven van in filtratiebekkens zou gebruikt kunnen w het aanleggen van een lage grondwal om het geluid te weren.

Reactie:

Het aanleggen van regenwater-infiltratiebekkens gaat niet do daar dus ook geen grond uit vrij.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswa Dubo woningen inderdaad wordt overschreden.

Gekozen is voor het realiseren van een gesloten rij woninge rijksweg, die akoestisch gunstig worden ingedeeld en die kunnen fungeren voor de daarachter gelegen woningen. Deze komen met de entree/voorzijde naar de Rijksweg terwijl de zoveel mogelijk aan de achterzijde zijn gesitueerd. Hierdoor niet nodig en ook niet gewenst.

11.3 Opmerking:

In verband met het onderhoud van de hoogstamboomga gemeenschappelijke groen is het noodzakelijk dat er in het n lijk plandeel een gemeenschappelijk gebouw gerealiseerd k behorende bij de dubo-woningen.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet daar op dit moment niet in. He bedoeling zo'n voorziening in het architectonische uitwerki nemen. Het bestemmingsplan zal zodanig worden aangepa gemeenschappelijke voorziening mogelijk wordt (inclusief gemeenschappelijke fietsenstalling).

11.4 Opmerking:

In het structuurplan Maastricht 2005 staat bij de oostelijke sta rekening gehouden dient te worden met de bestaande waarde en fauna. Dat ontbreekt in de programmapunten uit hoofdstu toelichting.

Reactie:

Reactie:

Ofschoon dit een uitvoeringsaspect is dat niet direct in het bestemmingsplan wordt geregeld kan hier worden opgemerkt dat bewust een rij van beuken is gekozen. Verwezen wordt naar de beslissing van de inspraak omtrent het stedenbouwkundige plan onder punt 1.6 (blz. 3).

11.6. Opmerking:

Gevraagd wordt naar het al dan niet aanleggen van waterlopen in relatie tot het zoveel mogelijk handhaven van fruitbomen.

Reactie:

In het plangebied worden, in afwijking van de oorspronkelijke bestemming, geen regenwater infiltratiebuffers gemaakt. De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangepast. Het maaiveld wordt derhalve niet extra verlaagd.

11.7 Opmerking:

Gevraagd wordt, in relatie tot autoluw inrichten van de wijk, de toegang alleen ten tijde van calamiteiten voor autoverkeer te openen.

Reactie:

Ook deze vraag is al beantwoord onder punt 1.6 op blz 2.

Overleg ex artikel 10 B.r.o.

Het voorontwerp bestemmingsplan is toegezonden aan de Provinciale Commissie Gemeentelijke Plannen (PCGP), aan de meest betrokken districten, het Rijk en Provincie en andere betrokken instanties. Het plan is door de Provinciale Commissie behandeld op 8 september 1999. Het advies is als bijlage 1 bij de bestemmingsplanbesluit gevoegd. Ten aanzien van de verschillende kanttekeningen wordt de opgemerkt.

Langzaam-verkeersverbindingen

Het bestemmingsplan maakt de realisering van de drie, door de provincie voorgestelde verbindingen mogelijk. De daadwerkelijke aanleg

gehandhaafd, terwijl aan de zuidzijde van Vroendaal het zicht op l gebied gehandhaafd blijft. De afstanden zijn niet van dien aa tussenin nog een substantiële groenzone nodig c.q. haalbaar is. Daarbij komt nog dat het verplaatsen van de autosloperij niet l gebleken (zie hierna).

Wel is het verkavelingsplan nog aangepast. Langs de oostzij centrale ontsluitingsweg zijn de "langswoningen komen te vervalle is de zichtrelatie vanuit het nieuwe gebied op het buitengebied verb

Er is bewust voor gekozen om de ontsluiting van Vroendaal (o fietser) los te koppelen van de doorgaande recreatieve fietsro Molenweg". Bovendien is er een niet onaanzienlijk hoogteverschil peil van de wegen in Vroendaal en het peil van de Oude Molenweg Ten zuiden van Vroendaal en via de te realiseren verbinding langs d'Arccollege is de Oude Molenweg bereikbaar.

De aansluiting met het gebied "Heer-Achter de Kerk" wordt da gerealiseerd door de langzaamverkeersverbinding langs h d'arccollege aan te leggen. De is de meest belangrijke aanslui daarmee ook de basisschool De Joppenhof goed bereikbaar is.

De voetverbinding langs het park richting park van huize Eyl sluit bestaande voetpadenstructuur langs de Rijksweg en de dwarsve naar Eyldergaard. Het park van Huize Eyl is niet openbaar.

De fietsverbinding vanuit Vroendaal richting Oeslingerbaan sluit bestaande fietsinfrastructuur zowel langs de Rijksweg als langs de baan richting De Heeg-Eyldergaard-Randwijck-Heugem.

De fietsverbinding aan de zuidkant van het plangebied zou in situatie doorgezet moeten worden door het groengebied van de He winkelcentrum Roserije. In de planexploitatie (c.q. in de exploitati omst met de projectontwikkelaar van Vroendaal) is dat niet meeg het bestemmingsplan is het wel juridisch mogelijk dit pad aan Nader bezien zal worden of de realisering van dit pad alsnog g krijgen.

laties is in de verkaveling, behorende bij het verkavelingsplan gehouden.

Het bedrijf heeft de afgelopen periode wel een "Face-lift" ondergaan. Nieuwe gebouwen gerealiseerd. Ofschoon het nog geen visitekaartje is, een nieuwe wijk is de uitstraling door deze nieuwbouw wel aanzienlijk verbeterd.

Geluidhinder

Bij de aanvraag om een verklaring van geen bezwaar ex art. 19 WvO Vroendaal kavel 99 (dhr. Spronck) zijn gegevens aangereikt inzake de huidige situatie van het plangebied. Daaruit blijkt dat alleen langs de hogere grenswaarden verleend dienen te worden. De procedure hiervoor wordt zeer binnenkort opgestart zodat voor de vaststelling van het bestemmingsplan c.q. voor de eventuele artikel 19 vrijstelling voor de bestaande woningen deze procedure is afgerond. Voor het overige zijn er geen andere verplichtige wegen. Op de Oude Molenweg is geen autoverkeer toegestaan.

Bodem

Op het terrein behorende bij Rijksweg 19a heeft een "Oriënterend bodemonderzoek" plaatsgevonden (Centraal Bodemkundig Bureau d.d. februari 2000, code 245-0188-10, mengmonsters 85 t/m 91). Dit rapport is in het bezit van de provincie. Het geeft aan dat er sprake is van een lichte verontreiniging, vergelijkbaar met de kwaliteit in het gehele Vroendaal. De kwaliteit beneden de Achtergrondwaarden van de Bodemkwaliteitskaart 1 (vastgesteld op 14 december 1999) voor het gebied waarin Vroendaal alsmede ver beneden de Aanvaardbaar risiconorm voor wonen. Daarmee voldoet de gehele locatie aan de meest gevoelige functie (tuin) binnen de bestemming.

In de begripsbepalingen (artikel 1) wordt een omschrijving van het "grondwaterbeschermingsgebied" opgenomen.

Duurzaam waterbeheer

In de begripsbepalingen (artikel 1) wordt een omschrijving van het "grondwaterbeschermingsgebied" opgenomen.

worden aangesloten op het stedelijk net en worden afgevoerd naar rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Vanuit duurzaamheidsperspectief zal zoveel mogelijk een verbod worden getroffen voor wat betreft het hergebruik van het hemelwater op dakvlakken in de woning (grijs water circuit).

Vervuild regenwater, afkomstig van straten en pleinen zal in de riolering worden opgevangen en worden afgevoerd via het rioleringstelsel (waterafvoer).

Aldus kan maximaal worden zorggedragen voor de vereiste bescherming van het grondwater."

Ambtshalve aanpassingen

Aanpassing Beeldkwaliteitsplan

Op basis van de behandeling van het Beeldkwaliteitsplan Vroendaal door de Welstandscommissie wordt dat plan aangescherpt. Deze aanpassingen hebben ook consequenties voor de voorschriften van het bestemmingsplan. Tevens is uit een praktijktoets van verschillende ingediende bouwplannen gebleken, dat de bebouwingstabel op onderdelen flexibeler zou kunnen worden gemaakt, om de verschillende, akkoord bevonden bouwplannen formeel te kunnen toelaten.

In verband hiermee wordt de bebouwingstabel (bijlage 2 van de bestemmingsplan) op onderdelen aangepast en wordt de bouw van één parkeerplaats in het gebied mogelijk gemaakt. Bovendien wordt op de begane grond van beide appartementengebouwen (poort en spil) een aantal andere functies toegelaten: kantoordeleinden, maatschappelijke voorruimte, praktijk- en atelierruimten of galerieën.

Bij de parkeervoorzieningen in Vroendaal moeten ook nadere eisen worden gesteld aan het aantal parkeerplaatsen en niet alleen aan de afmetingen daarvan.

Hagengaard 49

Op 13 oktober 1998 heeft de raad een voorbereidingsbesluit genomen over de uitbreiding van de woning aan de Hagengaard 49. Bij dat voorbereidingsbesluit is destijds -in verband met juridische procedures- een planologisch toetsingskader opgenomen inclusief voorschriften