

-VOLGNUMMER  
140-2011

DATUM  
29 november 2011

TEAM  
Ontwerp

CORRESPONDENTIENUMMER  
2011-56657

BIJLAGEN  
Kaartje bandbreedte tracé  
2 plaatjes PDV  
Beantwoording inspraakreacties

RAADSCOMMISSIE  
Stadsontwikkeling

ONDERWERP RAADSVORSTEL  
Verkeersstructuur Noorderbrug  
en locatie eerste fase PDV

STELLER  
Onno de Jong / 350 4546  
onno.de.jong@maastricht.nl

## AAN DE GEMEENTERAAD,

### 1. Samenvatting

Maastricht pakt in dit decennium de twee grote verkeersknelpunten van de stad aan door de A2 te ondertunnelen en de capaciteit van de Noorderbrug te vergroten en daarbij het tracé deels te verleggen. Ook een andere, lang gekoesterde wens gaat in vervulling: Maastricht krijgt een locatie in Bosscherveld waar grootschalige detailhandel (PDV) zich kan vestigen. De eerste fase moet op korte termijn operationeel worden. Op 22 februari 2011 heeft de gemeenteraad deze beide besluiten genomen. In diezelfde raadsvergadering is een voorbereidingsbesluit genomen ter aankondiging van een nieuw bestemmingsplan voor het gebied, waarin beide zaken planologisch worden vastgelegd. Dit houdt in dat uiterlijk 25 februari 2012 een ontwerp-bestemmingsplan voor het gebied Noorderbrug en omgeving ter inzage moet worden gelegd. Voorliggend raadsstuk vormt de input voor dat bestemmingsplan.

Ten behoeve van het bestemmingsplan moet besluitvorming plaatsvinden over drie onderwerpen:

- een verdere inperking van de oplossingsruimte voor het tracé van de toekomstige Noorderbrug,
- de exacte locatie van de eerste fase van de PDV-concentratie en
- de beantwoording van de inspraakreacties.

Om deze beslissingen te kunnen nemen is een zorgvuldig interactief traject doorlopen met ruimte voor inbreng op procesmatig en inhoudelijk vlak. Zo zijn onder andere Buurtkaders en bedrijven nauw betrokken, geconsulteerd en geïnformeerd. Dit proces zal worden voortgezet daar waar het betreft de verdere uitwerking van de plannen op buurtniveau. Er is nader onderzoek gedaan naar de verkeersstructuur rond de Noorderbrug en in Maastricht-West om in het verleden vastgestelde aannames en kaders opnieuw te toetsen. Er is gedurende de maand oktober 2011 inspraak gehouden en een ieder is in de gelegenheid gesteld tot 4 november 2011 te reageren op de voorstellen. In voorliggend raadsvoorstel zijn de inspraakreacties samengevat en beantwoord. Op basis van dit alles wordt nu de keuze over de oplossingsruimte voor de verkeersstructuur rond de Noorderbrug en de locatie van de eerste fase van de PDV-concentratie ter besluitvorming voorgelegd.

### 2. Beslispunten

- 1.- Kennis nemen van het Ruimtelijk Trechteringsdocument RMP (Gemeente Maastricht, sept. 2011), het Verkeersonderzoek RMP Maastricht-Noord (Goudappel Coffeng, sept. 2011) en de Studie inpassing GDV/PDV Belvédère (Palmbout Urbanlandscapes, sept. 2011), waarin aanbevelingen worden gedaan over het toekomstig tracé van de Noorderbrug en de locatie van de eerste fase PDV.
- 2.- Kennis nemen van de inspraak- en overlegreacties over deze onderwerpen en instemmen met de beantwoording daarvan.
- 3.- Model 4 van het Structuurplan / MER Belvédère vaststellen als het tracé van de toekomstige Noorderbrug, waarbij nog een beperkte bandbreedte resteert om dit tracé nader te kunnen optimaliseren. Deze bandbreedte is op bijgevoegde kaart aangegeven (een grotere kaart ligt ter inzage in de raadsportefeuille).
- 4.- De eerste fase van de PDV-concentratie situeren binnen het door de raad vastgestelde zoekgebied conform het detailhandelsconcept op de locatie zoals die op de 2 bijgevoegde plaatjes staat aangegeven.



- 5.- Deze zaken planologisch vastleggen in een bestemmingsplan voor het gebied Noorderbrug en omgeving, het ontwerp daarvan ter inzage leggen en het bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad voorleggen.
- 6.- Kennis nemen van de wijze waarop het planproces middels participatie is vorm gegeven en wordt voortgezet. Onder andere betreffende de (verkeerskundige) uitwerking en de optimalisatie van de verdeling van het verkeer over de diverse routes in Maastricht-West.
7. Kennis nemen van de voorgenomen integrale herijking van Belvédère inclusief o.a. RMP en PDV in het voorjaar 2012 en vooruitlopend daarop –tegen de achtergrond van de wens om snelheid te betrachten- een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 1 mio welk bedrag ten laste zal worden gebracht van het project.

### 3. Aanleiding

#### *Verkeer: Noorderbrug*

Maastricht kent twee grote verkeersknelpunten: de A2-Stadstraverse in noord-zuid richting en het Maaskruisend Verkeer in oost-west richting. De aanpak van de A2 vindt plaats in het kader van het project A2 Maastricht, zoals dat thans in uitvoering is. De problematiek van het Maaskruisend verkeer is een toenemend knelpunt in het functioneren van stad en regio. Uit onderzoek (Planstudie Maaskruisend Verkeer, april 2009) is gebleken dat het realiseren van een extra brug over de Maas ten noorden van de stad weliswaar capaciteit voor het autoverkeer toevoegt, maar dat dit door de benodigde investering geen kosteneffectieve oplossing is. Te weinig auto's zouden daarvan gebruik gaan maken. Daarom is, voortbordurend op de grotendeels bestaande hoofdinfrastructuur, aanbevolen de capaciteit van het gehele Noorderbrugtracé te vergroten. Dit in combinatie met een pakket van maatregelen gericht op versterking van het openbaar vervoer (tram Vlaanderen) en langzaam verkeer, geflankeerd door een sturend parkeerbeleid.

Op 8 februari 2010 heeft de raadscommissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit het gemeentebestuur opgedragen in overleg te treden met Rijk en provincie Limburg om te komen tot een gezamenlijke financiering van de verbetering van het Noorderbrugtracé. Op basis van het Beslisdocument RMP (Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht-Noord, november 2010) heeft het Rijk voor dit project 60 miljoen euro ter beschikking gesteld. De provincie Limburg heeft voor dit project 30 miljoen euro toegezegd. Op 22 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Maastricht zich garant gesteld voor de overig benodigde 35 miljoen euro. De financiering van de verbetering van het Noorderbrugtracé is via de Kadernota 2011 geregeld.

#### *Perifere detailhandel (PDV)*

Een andere lang gekoesterde wens betreft de concentratie van perifere detailhandel (PDV) in Maastricht. Er is al wel dergelijke detailhandel aanwezig, maar door de verspreiding ontbreken mogelijke schaalvoordelen. Bovendien voldoet een deel niet meer aan de huidige kwaliteitseisen. Na een lang traject heeft de gemeenteraad van Maastricht op 22 februari 2011 besloten dat in het gebied Bosscherveld een concentratie van perifere detailhandelsvestigingen (PDV) kan worden gerealiseerd. De eerste fase hiervan moet op korte termijn operationeel zijn.

#### *Vorbereidingsbesluit en bestemmingsplan*

Om te komen tot de gewenste snelheid in het planproces en de voorgenomen planontwikkeling heeft de raad eveneens in februari 2011 een voorbereidingsbesluit genomen ter aankondiging van een nieuw bestemmingsplan voor het gebied Noorderbrug en omgeving. Dit om de verbetering van de Noorderbrug en de (gefaseerde) realisatie van een PDV-concentratie in Bosscherveld planologisch vast te leggen. En voorts om ongewenste ontwikkelingen in het gebied te voorkomen, die dat zouden kunnen frustreren. Dit houdt in dat uiterlijk 25 februari 2012 een ontwerp-bestemmingsplan voor het gebied Noorderbrug en omgeving ter inzage moet worden gelegd. Als input voor het bestemmingsplan moet besluitvorming plaatsvinden over de toekomstige verkeersstructuur op en rond de Noorderbrug en de exacte locatie van de eerste fase van de PDV-concentratie.



#### *Betrokkenheid belanghebbenden*

Naar aanleiding van de raadsbesluiten van februari 2011 zijn de voorbereidingen gestart om te komen tot een bestemmingsplan. Daarbij was een sterke betrokkenheid van belanghebbenden uitgangspunt. Gestreefd wordt naar verbreding van het draagvlak bij de keuzes die gemaakt moeten worden. Ook in het vervolgproces zullen belanghebbenden in positie worden gebracht om daar waar dat mogelijk is mee te denken over zaken zoals de verkeerskundige uitwerking. Hiermee wordt gehandeld in het verlengde van eerdere afspraken met belanghebbenden en wordt tegemoet gekomen aan de wens van de raad. Er is kortom gesproken met een groot aantal betrokken partijen, zowel over het proces zoals dat wordt doorlopen als over de inhoudelijke vraagstukken.

#### **4. Relatie met bestaand beleid**

Dit raadsvoorstel is een uitwerking van de raadsbeslissingen over de (financiering van de) verbetering van het Noorderbrugtracé, de realisatie van een PDV-concentratie in Bosscherveld en een voorbereidingsbesluit voor het gebied rond de Noorderbrug.

Structuurplan 2007

In 2007 heeft de gemeenteraad het Structuurplan Belvédère inclusief de bijbehorende Milieueffectrapportage (MER) vastgesteld. Onderdeel hiervan was het nieuwe tracé van de Noorderbrug, volgens het zogenoemde model 4. Dit model schept de mogelijkheden voor:

- het creëren van een toekomstvast hoofdstructuur voor de auto;
- het vergroten van de samenhang van de stedelijke netwerken (natuur, water, cultuur, recreatie);
- het verbeteren van de toekomstwaarde van grote delen van Maastricht West waar onder Belvédère en omgeving;
- het verbeteren van de milieukwaliteit en leefbaarheid.

In het Structuurplan Belvédère is gekozen voor een toekomstvast raamwerk voor het verkeer en een flexibele programmatische invulling om te kunnen inspelen op de vaak onvoorspelbare sociaal-economische ontwikkelingen gedurende de looptijd van 20 tot 30 jaar. Bij de MER-beoordeling is uitgegaan van een scenario dat paste in het toenmalige beeld van een sterke bevolkingsgroei in Maastricht met een grote bouwopgave. Met name dit laatste vraagt nu- gezien de demografische ontwikkelingen- om een hernieuwde toets. Bij de nieuwe analyse die gedaan is voor de meest wenselijke verkeersstructuur rond de Noorderbrug wordt uitgegaan van de nieuwste inzichten over de ontwikkeling van de stad conform de raadsbeslissing over de stedelijke programmering.

Detailhandelsnota en raadsbesluit inzake locatiekeuze februari 2011

De besluitvorming over de PDV-concentratie is een uitwerking van de Detailhandelsnota. Aan de keuze voor een PDV-locatie in het Bosscherveld lagen de volgende ruimtelijk-economische argumenten ten grondslag:

- de locatie past in het ruimtelijk beleid en sluit aan op de belangrijkste detailhandelsvoorzieningen in de stad; er ligt een rechtstreekse relatie met de GDV op de Sphinx-locatie en daarmee ook met de binnenstad;
- door deze samenhang PDV-GDV-binnenstad, die in feite al in het Structuurplan Belvédère werd bepleit, wordt de totale aantrekkingskracht van deze detailhandelsvoorziening vergroot en wordt invulling gegeven aan de landelijke tendens dat PDV en GDV zich steeds meer vermengen;
- de economische meerwaarde voor de stad en omliggende gemeenten is zo maximaal. Bovendien sluit dit aan op de miljoeneninvesteringen die hiervoor jarenlang zijn gedaan;
- door de verbetering van de Noorderbrug is de bereikbaarheid van de locatie gegarandeerd en
- een eerste fase van 20.000 m<sup>2</sup> kan op korte termijn worden gerealiseerd.



## Frontenpark

In het kader van het Structuurplan Belvédère zijn de ambities voor het Noorderpark geformuleerd (parkeerterrein aan de Frontensingel, Hoge Fronten, Lage Fronten, vestingwerken). Deze ambities zijn gericht op een voor de bewoners en bezoekers toegankelijk te gebruiken nieuw stadspark met respect voor cultuurhistorische en ecologische waarden. Met het raadsvoorstel dat thans voorligt c.q. het trechteren naar voorkeursmodel 4 met een kleine bandbreedte naar het zuiden komt dit doel dichterbij.

## 5. Gewenst beleid en mogelijke opties

### *Verkeersstructuur Noorderbrug*

In het verleden is in het kader van de planvorming Belvédère een uitgebreide studie gedaan naar allerlei verschillende mogelijkheden voor de toekomstige verkeersstructuur. Dit is gebeurd via een interactief proces in overleg met alle betrokken partijen en heeft geleid tot besluitvorming door de gemeenteraad en het vaststellen van de meest wenselijke verkeersstructuur in het kader van het Structuurplan en MER Belvédère (januari 2007). Model 4 is daarbij vastgesteld als voorkeursmodel. In het Beslisdocument RMP (november 2010) is alle informatie hierover samengevat. Recent is nog een aantal alternatieve oplossingsmogelijkheden voor de toekomstige verkeersstructuur aangedragen. Deze alternatieven zijn eveneens doorgerekend en vergeleken met de eerder vastgestelde verkeersstructuur. Dit op basis van de meest actuele verwachtingen voor de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling van de stad (raadsbeslissing stedelijke programmering, januari 2010). De conclusie is dat de verkeersstructuur, zoals die destijds reeds in het kader van het Structuurplan en MER Belvédère als voorkeursmodel was vastgesteld, de beste structuur is om de geformuleerde doelen te realiseren. Dit wordt onderschreven door objectieve en transparante onderzoeksresultaten.

### *Eerste fase PDV*

Bij de raadsbeslissing over de locatie PDV-concentratie is een (ruim) zoekgebied binnen het gebied Bosscherveld aangegeven. Met handhaving van het concept dat deze PDV-concentratie samen met de mogelijke GDV (grootschalige detailhandelsvestigingen) op het Sphinx-terrein aan de Boschstraat als een soort kralensnoer verbonden zou worden met de Maastrichtse binnenstad, is een geschikte locatie voorhanden die voldoet aan de voorwaarden en waarvoor geen bestaande bedrijven worden geraakt. Deze locatie ligt goed in relatie tot de hoofdinfrastructuur en is gefaseerd uit te breiden tot een volwaardige PDV-concentratie.

### *Participatieproces*

Het te doorlopen inspraak- en besluitvormingsproces is op 20 september 2011 in de raadscommissie SO toegelicht. Al eerder waren de meest betrokken buurtkaders uitgenodigd en op de hoogte gesteld van de stand van zaken. De eerste bijeenkomst vond plaats op 30 juni 2011; in deze vergadering hebben de buurtkaders hun samenwerking gepresenteerd en is ruimte geboden voor inhoudelijke en procedurele inbreng. En er is overeenstemming bereikt over de wijze waarop het proces verder vorm zou worden gegeven. De tweede bijeenkomst vond plaats op 15 september 2011; toen zijn de voorstellen rondom het te doorlopen inspraak- en besluitvormingsproces toegelicht. De derde bijeenkomst vond plaats op 29 september 2011; op dat moment is voorinformatie gegeven over de onderzoeksresultaten rond de verschillende alternatieven voor de verkeersstructuur.

Op 30 september 2011 vond over de meest gewenste verkeersstructuur rond de Noorderbrug en de precieze locatie van de PDV-concentratie (eerste fase) een persconferentie plaats, waarin het college haar inzet heeft gepresenteerd. Op 1 oktober 2011 zijn de onderliggende stukken over deze onderwerpen gepubliceerd. Iedereen is in de gelegenheid gesteld hierop te reageren. Op 12 oktober 2011 vond de vierde bijeenkomst plaats met de samenwerkende buurtkaders; hier zijn diverse inhoudelijke vragen beantwoord. Op 13 en 19 oktober 2011 zijn informatiemarkten gehouden in het informatiecentrum Belvédère. Daar konden belanghebbenden en geïnteresseerden informatie krijgen over de plannen en werden specifieke vragen beantwoord door aanwezige deskundigen. Op 18 oktober 2011 zijn de stukken toegelicht in de raadscommissie SO; toen is ook nog een keer nader ingegaan op het te doorlopen inspraak- en besluitvormingsproces. Naar aanleiding daarvan is desgevraagd op 31 oktober 2011 nog een inspraakavond georganiseerd.



Niet alleen met bewonersgroepen is gesproken. Op 1 juni 2011 is er een bijeenkomst geweest met de betrokken bedrijven in Bosscherveld. In oktober 2011 is aan het bedrijfsleven een brief gestuurd waarin de inhoudelijke voorstellen en de inspraakmogelijkheid onder de aandacht zijn gebracht.

Op 3 november 2011 is gesproken met het bestuur van de bedrijvenvereniging wat ertoe heeft geleid dat de geplande tweede bijeenkomst voor het bedrijfsleven desgevraagd is verplaatst naar januari 2012. Deze tweede bijeenkomst wordt inmiddels gepland.

Uiteraard wordt sinds een aantal maanden gesprekken gevoerd met individuele bedrijven die wellicht kunnen worden geraakt- afhankelijk van het definitieve tracé- als gevolg van de voorgenomen plannen.

Besproken wordt wat de effecten zouden kunnen zijn in relatie tot mogelijke tracékeuzen en welke mogelijkheden zich aandienen met als uitgangspunt het behouden van de werkgelegenheid.

Alhoewel tot op dit moment nog geen conclusies zijn te trekken kan in zijn algemeenheid worden aangegeven dat de gesprekken coöperatief verlopen. De gespreksverslagen zijn uiteraard vertrouwelijk van aard.

Daarnaast is op 20 oktober 2011 en 17 november 2011 opnieuw gesproken met belangenorganisaties op het gebied van cultuurhistorie, groen en natuur. De inspraak procedure is op 4 november 2011 afgesloten.

#### Interactief vervolgproces

Het spreekt vanzelf dat het proces van betrokkenheid van buurten, bedrijfsleven en andere belanghebbenden en belangstellenden pro-actief wordt voortgezet. Alleen op die manier is draagvlak te bereiken voor de majeure ingreep waar wij voor staan. De belangrijke stap van uitwerking van de plannen op buurtniveau staat eraan te komen. Uiteraard streven wij naar zo maximaal mogelijke betrokkenheid en inbreng van een ieder met inachtneming van de stedelijke belangen waar wij voor staan.

#### Resultaten inspraak

Er zijn over de stukken met betrekking tot meest gewenste verkeersstructuur op en rond de Noorderbrug en de locatie van de eerste fase van de PDV-concentratie 22 inspraakreacties ingediend. Deze zijn alle integraal in de raadsportefeuille opgenomen; evenals de verslagen van de diverse overleggen en de inspraakavond. In bijlage II van dit raadsstuk zijn de reacties samengevat en beantwoord. Op de thema's, die tijdens de inspraak het meest naar voren zijn gebracht, wordt hierna kort ingegaan.

#### Verkeer en milieu

Er zijn veel – soms gedetailleerde -vragen over de verkeers- en milieuaspecten (verkeersontwerp, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, luchtverontreiniging, geluidhinder en dergelijke). Een aantal van deze vragen zijn reeds in deze fase van het planproces pro-actief opgepakt met belanghebbenden. De besluitvorming, zoals die voorligt, richt zich nu vooral op de manier waarop het verkeer op en rond de Noorderbrug en richting Maastricht-West en België op structuurniveau het best kan worden afgewikkeld. Daarbij is met name de verkeerskundige werking van de verschillende alternatieven met elkaar vergeleken. En is getoetst of de structuur, die op het gebied van het verkeer het beste functioneert, vanuit milieuaspecten leidt tot onverantwoorde milieubelasting op bepaalde wegvakken. Dit laatste blijkt niet het geval. Op verschillende routes zal de leefbaarheid verbeteren; op een aantal wegvakken zal deze hetzelfde blijven. Het is niet uit te sluiten dat de druk op de leefkwaliteit op een of enkele wegvakken toeneemt. Uitgangspunt blijft dat er geen sprake is van overschrijding van (maximale) grenswaarden.

Het is begrijpelijk dat deze constatering de vragen die er leven niet wegneemt. Aandachtspunten op het gebied van verkeer en milieu liggen met name ter hoogte van Boschpoort (vanwege verschuiving van de Noorderbrug richting deze woonbuurt) en op de route Fort Willemweg – Fagotstraat – Nobellaan (vanwege de toename van het verkeer op deze route). In de inspraak is uitdrukkelijk aan de betrokken buurtkaders, bewoners en andere belanghebbenden toegezegd, dat zij nauw betrokken worden bij de verkeerskundige uitwerking van de plannen. Daarbij zal het niet alleen gaan om de precieze inrichting van de wegen en de eventuele benodigde milieumaatregelen ter vermindering van de milieudruk, maar ook om optimalisatie van het verkeer in Maastricht-West over de verschillende routes. Dit participatieproces is overigens reeds gestart en het streven is erop gericht dat deze verkeerskundige uitwerking op meer detailniveau verder is gevorderd op het moment dat het bestemmingsplan in juni 2012 ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. In het ontwerp-bestemmingsplan, dat in februari 2012 ter inzage zal worden gelegd, zullen overigens waar dat al kan meer gedetailleerde gegevens over het milieu beschikbaar zijn. Dan is precies duidelijk welke belastingen op het gebied van lucht en geluid optreden.



Voor wat betreft de ontsluiting in Limmel voorziet het plan in aanpassing van het kruispunt Willem Alexanderweg-Viaductweg. Wij begrijpen de wens van de buurt Limmel met betrekking tot de ontlasting van de Willem Alexanderweg. In het kader van de uitvoering van de Structuurschets Maastricht Noordoost zal daarop worden teruggekomen. Vanuit de westelijke woonbuurten wordt betreurd dat de alternatieve verkeersstructuren niet geheel blijken te functioneren zoals gehoopt. Er worden (terechte) vragen gesteld over de (verkeers- en milieu)belasting op en langs de route Fort Willemweg – Fagotstraat – Nobellaan.

Zoals gezegd zal in het bestemmingsplan meer duidelijkheid kunnen worden gegeven over de precieze milieubelasting en zullen buurtkaders, bewoners en andere belanghebbenden nauw worden betrokken bij verdere optimalisatie en uitwerking van de plannen.

#### *Bedrijven en werkgelegenheid*

Binnen Bosscherveld worden de plannen met betrekking tot Belvedere in zijn algemeenheid en de brug in het bijzonder met grote alertheid gevolgd. Waren tot voor kort alle veranderingen in het kader van de plannen voor Belvédère iets voor de verre toekomst, nu komen deze ineens heel dichtbij.

Zowel voor de bedrijven als voor de gemeente is bijzonder punt van aandacht en uitgangspunt voor het overleg met de bedrijven de continuïteit van de bedrijfsvoering en de werkgelegenheid. Er is een algemene informatieavond gehouden waarvoor alle bedrijven waren uitgenodigd. Vervolgens is gekozen voor een individuele benadering. Er is met elk bedrijf gesproken over hun specifieke situatie, plannen en wensen. De gemeente kan de (individuele) werkgelegenheid binnen een bedrijf natuurlijk niet garanderen, maar geeft behoud van werkgelegenheid een zeer hoge prioriteit.

Er zal daarom uiterst voorzichtig worden omgegaan met de aanwezige bedrijven in het gebied. Dat is ook de reden waarom de eerste fase PDV wordt voorgesteld op terreinen, waar nu geen bedrijven gevestigd zijn. En dat is ook de reden waarom er voor de precieze ligging van de westelijke aanlanding van de Noorderbrug nu nog een zoekgebied wordt aangegeven. Dit maakt het mogelijk de komende maanden de ligging van het tracé nog nader te optimaliseren mede op basis van (de gesprekken met) de betrokken bedrijven, waarbij zal worden bekeken of het mogelijk is op onderdelen gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Het is trouwens de bedoeling binnen een half jaar te komen tot een definitieve ligging van het tracé. Dit om bedrijven niet te lang in onzekerheid te laten en duidelijkheid te geven over de plannen. Aan uw raad zal daarover t.z.t. een gefundeerde keuze worden voorgelegd. In de communicatie over dit onderwerp zal overigens terughoudendheid worden betracht als het gaat om het delen van bedrijfsspecifieke informatie.

#### *Cultureel erfgoed en natuur- Frontenpark*

In het interactieve proces ter voorbereiding van de besluitvorming rond het project Belvédère (Masterplan in 2004 en MER/Structuurplan in 2007) waren de thema's cultureel erfgoed en natuur steeds belangrijk bij de afweging. Doel van het project van de Noorderbrug is immers niet alleen een oplossing te bieden voor het Maaskruisend verkeer, maar ook de voorwaarden te creëren voor de realisatie van het Frontenpark en het beter beleefbaar maken van de vestingwerken (Hoge Fronten, Lage Fronten en Fort Willem). Uit de inspraakreacties blijkt dat men onverkort achter deze ambities blijft staan en dat men daarom pleit voor een verandering van de verkeerstructuur. De positieve gevolgen van de voorgestelde verkeerstructuur voor de Lage Fronten worden benadrukt, maar men kijkt naar mogelijke verbeterpunten voor wat betreft de relaties tussen de Hoge Fronten en Fort Willem en tussen de Hoge en Lage Fronten onderling.

De gemeente onderschrijft de ambities voor het Frontenpark en de vestingwerken. In het verleden waren al plannen gemaakt om de eenheid van de verschillende onderdelen verder te verbeteren door de aanleg van ecologische en recreatieve verbindingen. Deze zullen bij de uitwerking van de plannen worden meegenomen en gekeken zal worden op welke manier deze onderdelen kunnen worden gefinancierd. Bij de nadere optimalisatie van de precieze ligging van de westelijke aanlanding van de Noorderbrug zullen ook de voor- en nadelen op het gebied van cultureel erfgoed (schootsveld, gasfabriek) in beeld worden gebracht en afgewogen. In het kader van de compenserende maatregelen verband houdende met de realisatie van de hoofdinfrastructuur zijn hier met name de winsituaties mogelijk, hetgeen betekent dat het Frontenpark als actiepoint op de agenda komt.

## **6. Personeel**

Niet van toepassing.



**7. Informatie en automatisering**

Niet van toepassing.

**8. Aanbestedingen**

Niet van toepassing.

**9. IBOR beheersparagraaf**

Niet van toepassing.

**10. Financiën**

Bij raadsbesluit van februari 2011, volgnummer 30-2011 is onder meer besloten om een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 750.000,= bedoeld om uw besluiten aangaande aanpak Maaskruisend verkeer en locatiekeuze PDV verder te kunnen uitwerken. Van dit krediet was op dat moment reeds een deel besteed voor het binnenhalen van Rijks subsidie. Om tot een versnelde doorstart te kunnen komen is een aanvullend krediet nodig voor onderzoeken, participatie e.d. Dit aanvullend krediet is nodig om de activiteiten die moeten leiden tot realisatie van de hoofdinfrastructuur en PDV met voortvarendheid door te kunnen zetten waarmee tegemoet wordt gekomen aan de wensen van uw raad. De kosten worden voorlopig voorgefinancierd door het ontwikkelingsbedrijf en worden uiteindelijk ten laste gebracht van het project waarvoor een bedrag van € 125 mio gefaseerd beschikbaar is.

In het kader van de herijking (in dit verband wordt eveneens verwezen naar het raadsstuk handelende over de overname van de positie van Bouwinvest door de gemeente) wordt de financiële situatie van het project Belvédère, inclusief aanpak van de Noorderbrug rekening houdende met toegezegde subsidiegelden ter besluitvorming aan u voorgelegd.

**11. Voorstel**

Voorgesteld wordt kennis te nemen van het Ruimtelijk Trechteringsdocument RMP (Gemeente Maastricht, sept. 2011), het Verkeersonderzoek RMP Maastricht-Noord (Goudappel Coffeng, sept. 2011) en de Studie inpassing GDV/PDV Belvédère (Palmbout Urbanlandscapes, sept. 2011), waarin aanbevelingen worden gedaan over het toekomstig tracé van de Noorderbrug en de locatie van de eerste fase PDV. Deze stukken liggen ter inzage in de raadsportefeuille.

Voorgesteld wordt kennis te nemen van de inspraak- en overlegreacties over deze onderwerpen (deze liggen ter inzage in de raadsportefeuille) en in te stemmen van de beantwoording daarvan (zie bijlage van dit raadsvoorstel).

Op basis hiervan wordt voorgesteld het tracé van de toekomstige Noorderbrug vast te stellen conform model 4 van het Structuurplan / MER Belvédère met een beperkte bandbreedte om nog nader te kunnen optimaliseren. En de eerste fase van de PDV-concentratie conform het detailhandelsconcept binnen het door de raad vastgestelde zoekgebied te situeren op de locatie, zoals die op bijgevoegde kaartjes staat aangegeven.

Tot slot wordt voorgesteld een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 1 mio ten laste van het project RMP.

**12. Vervolg / Planning**

Zoals gezegd is de afgelopen periode intensief overleg gevoerd met alle partijen die betrokken zijn bij dit project. Ook in het vervolgproces zal actief en transparant worden gecommuniceerd en zullen belanghebbenden worden



betrokken bij de uitwerking van de plannen. Dit gaat om bewoners/buurtkaders, bedrijven/bedrijfsverenigingen en belangengroepen, bijvoorbeeld op het gebied van cultureel erfgoed, fiets en natuur. Het streven daarbij is zo snel mogelijk concreet antwoord te geven op de (terechte) vragen die er leven.

In het ontwerp bestemmingsplan, dat in juni 2012 ter vaststelling aan de raad zal worden voorgelegd, zullen de lucht- en geluideffecten worden aangegeven. Op basis daarvan zal vervolgens een maatregelenpakket worden opgesteld dat op plaatsen waar dat nodig is de milieuhinder zoveel mogelijk moet beperken. Er wordt tevens naar gestreefd medio 2012 een voorlopig verkeerskundig ontwerp gereed te hebben, zodat inzicht kan worden gegeven over de inrichting van de bestaande en nieuwe wegen die onderdeel vormen van het totale plan. Ook wordt gestreefd om medio 2012 het tracé van de nieuwe infrastructuur in Bosscherveld precies te definiëren. Dit om aan de zittende bedrijven duidelijkheid te geven over de eventuele gevolgen voor hun bedrijfsvoering. Een onderwerp dat bij de uitwerking specifiek aandacht zal krijgen is de bereikbaarheid van het gebied tijdens de uitvoerende werkzaamheden. Dit mede in relatie tot de uitvoering van het project A2 Maastricht.

Maar eerst zullen het zoekgebied voor de toekomstige ligging van de Noorderbrug en de locatie van de eerste fase PDV planologisch worden vastgelegd in een voorontwerp bestemmingsplan voor het gebied Noorderbrug en omgeving. Het voorontwerp daarvan zal in februari 2012 ter inzage worden gelegd (formele procedure met mogelijkheid indienen zienswijzen). In juni 2012 zal het ontwerp bestemmingsplan ter vaststelling worden voorgelegd aan de raad.

En zoals gezegd zullen parallel daaraan de plannen in nauw overleg met betrokken partijen (verkeerskundig) worden uitgewerkt, waarbij de opgave wordt meegenomen de verdeling van het verkeer over de diverse routes in Maastricht-West nog te optimaliseren.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,	De Burgemeester,
P.J. Buijtels.	O. Hoes.

In de raadsportefeuille liggen over dit onderwerp de volgende stukken ter inzage:

De resultaten van overleg en inspraak:

- De verslagen van de verschillende overlegmomenten
- Het verslag van de inspraakavond op 31 oktober 2011
- De binnengekomen (schriftelijke) reacties.

De tekening waarop de reservering, met bandbreedte, voor het verkeer staat aangegeven.

De inhoudelijke onderleggers van dit raadsvoorstel:

- Ruimtelijk Trechteringsdocument RMP (gemeente Maastricht, september 2011)
- Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord (Goudappel Coffeng, september 2011)
- Studie inpassing GDV / PDV Belvédère (Palmbout Urbanlandscapes, september 2011)

En verder als achtergrondinformatie het Beslisdocument RMP (Gemeente Maastricht, november 2010)





BIJLAGE

I

VOLGNUMMER

140-2011

## DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 29 november 2011,  
team Ontwerp no. 2011-56657;

gehoord de commissie Stadsontwikkeling d.d. 13 december 2011,

gelet op de noodzaak ten behoeve van het bestemmingsplan besluiten te nemen over de het  
toekomstige tracé van de Noorderbrug en de exacte locatie van de eerste fase PDV,

gezien de uitkomst van het inhoudelijk onderzoek en de resultaten van het participatieproces,

### BESLUIT:

- 1.- Kennis nemen van het Ruimtelijk Trechteringsdocument RMP (Gemeente Maastricht, sept. 2011), het Verkeersonderzoek RMP Maastricht-Noord (Goudappel Coffeng, sept. 2011) en de Studie inpassing GDV/PDV Belvédère (Palmbout Urbanlandscapes, sept. 2011), waarin aanbevelingen worden gedaan over het toekomstig tracé van de Noorderbrug en de locatie van de eerste fase PDV.
- 2.- Kennis nemen van de inspraak- en overlegreacties over deze onderwerpen en instemmen met de beantwoording daarvan.
- 3.- Model 4 van het Structuurplan / MER Belvédère vaststellen als het tracé van de toekomstige Noorderbrug, waarbij nog een beperkte bandbreedte resteert om dit tracé nader te kunnen optimaliseren. Deze bandbreedte is op bijgevoegde kaart aangegeven (een grotere kaart ligt ter inzage in de raadsportefeuille).
- 4.- De eerste fase van de PDV-concentratie situeren binnen het door de raad vastgestelde zoekgebied conform het detailhandelsconcept op de locatie zoals die op de 2 bijgevoegde plaatjes staat aangegeven.
- 5.- Deze zaken planologisch vastleggen in een bestemmingsplan voor het gebied Noorderbrug en omgeving, het ontwerp daarvan ter inzage leggen en het bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad voorleggen.
- 6.- Kennis nemen van de wijze waarop het planproces middels participatie is vorm gegeven en wordt voortgezet. Onder andere betreffende de (verkeerskundige) uitwerking en de optimalisatie van de verdeling van het verkeer over de diverse routes in Maastricht-West.
- 7.- Kennis nemen van de voorgenomen integrale herijking van Belvédère inclusief o.a. RMP en PDV in het voorjaar 2012 en vooruitlopend daarop –tegen de achtergrond van de wens om snelheid te betrachten- een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 1 mio welk bedrag ten laste zal worden gebracht van het project.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 20 december 2011.

De Griffier,

De Voorzitter,

Raadsbesluit

### Samenvatting inspraakreacties:

1.

- a. Inspreker concludeert dat op zijn (gehuurde) terreinen en opstallen het tracé komt te liggen of pal daarnaast. Dit zal de bedrijfsvoering onmogelijk maken, dan wel ernstig belemmeren. Inspreker geeft aan dat op zijn locatie onder meer een bouwmarkt wordt geëxploiteerd alsmede opstal wordt verhuurd aan een derde exploitant. Zij zijn gebaat bij toegankelijkheid, voldoende parkeren, en dat elke vorm van hinder en overlast tot een minimum beperkt blijven.

*Antwoord: De studie naar het uiteindelijke tracé heeft opgeleverd dat van een aantal varianten afscheid wordt genomen, binnen de resterende bandbreedte zijn er varianten denkbaar dat het gehuurde terrein niet resp. nauwelijks wordt geraakt.*

*Mocht de bedrijfsvoering toch worden geraakt door de aanpak van de brug dan zal de voor dit soort situaties gebruikelijke weg worden bewandeld en zal naar oplossingen worden gezocht rekening houdend met alle omstandigheden waaronder bestaande huurrechten.*

*Mocht het gehuurde niet worden geraakt door het nieuwe tracé dan zullen uiteraard maatregelen worden getroffen i.v.m. bereikbaarheid, parkeren e.d.*

- b. Inspreker onderschrijft het belang van de Noorderbrug en het bijbehorende nieuwe tracé als maatschappelijk belang. Doch wil op korte termijn van u weten hoe het bevoegd gezag met belangen van inspreker omgaat.

*Antwoord: Initiatiefnemer op 31 oktober 2011 in kennis gesteld van het proces, de afwegingen en het besluitvormingsmoment. Aanvullende individuele gesprekken volgen. Het belang van inspreker als onderdeel van alle belangen wordt uiteindelijk integraal afgewogen.*

- c. Inspreker wil weten welke planschade of nadeelcompensatie procedure aan de orde is indien de huidige belangen niet kunnen worden gegarandeerd.

*Antwoord: Zoals onder a is aangegeven is en wordt in het kader van de aanpak van de Noorderbrug onder de voor dit soort situaties gebruikelijke condities met de bedrijven gesproken. Mocht er sprake zijn van schade of benadeling dan zijn de rechten bij wet verankerd (WRO-onteiningswet) voor zover daaromtrent niet te voren op minnelijke basis afspraken worden gemaakt. De inzet is gericht op dit laatste.*

*Vanwege het unieke karakter van elk bedrijf is daarbij maatwerk aan de orde.*

- d. Inspreker vraagt zich af hoe wordt omgegaan met compensatie van schade en hinder die huurders ondervinden.

*Antwoord: Zie voor het antwoord onder c.*

- e. Wat wordt gedaan om enige vorm van hinder voor ondernemers aan de Cabergerweg zoveel mogelijk te vermijden?

*Antwoord: Voorafgaande aan de uitvoering wordt een verkeers-, bereikbaarheids- en beheersplan opgesteld.*

- f. Hoe wordt procedureel omgegaan met de belangen van bestaande huurders binnen het plangebied?

*Antwoord: De inspraak en publiekrechtelijke procedures bieden ruimte aan huurders om hun belangen ter tafel te brengen.*

- g. Wordt er ook een kapitalisatiefactor schadevergoeding gereserveerd in het projectbudget?  
*Antwoord: Zie voor het antwoord onder c.*
- h. Zij er ook andere oplossingen mogelijk, gelet op de nieuwe PDV locaties die in de plannen kenbaar worden gemaakt?  
*Antwoord: Binnen de gegeven bandbreedte zijn geen andere verkeerskundige oplossingen mogelijk.*
- i. Tijdens de inspraakbijeenkomst heeft inspreker vernomen dat er in fase 1 20.000 m<sup>2</sup> PDV bestemming getenderd/aanbesteed gaat worden. Inspreker wil weten hoe zij de besluitvorming over deelname aan deze tender/aanbesteding tot stand kan laten komen indien nog niet duidelijk is wat er met de huidige bouwmarktlocatie e.a. aan de Kastanjelaan zal gebeuren.  
*Antwoord: Conform raadsbesluit van februari 2011 wordt de eerste fase PDV operationeel gemaakt via het bestemmingsplan dat binnenkort ter inzage wordt gelegd.  
Mogelijke kandidaten voor deze eerste fase PDV zijn resp. worden geïnformeerd middels verstrekking van openbare informatie over het proces.  
De wijze waarop deze eerste fase in de markt wordt gezet wordt nog onderzocht tegen de achtergrond van onder andere de mogelijke tracé-keuze Noorderbrug en/of wetgeving c.q. jurisprudentie daaromtrent e.d. zodat daaromtrent nog geen mededeling kan worden gedaan.*
- j. Inspreker verzoekt haar belangen integraal bij de afweging te betrekken omdat zij niet alleen potentieel nadeel ondervinden van de wijziging bestemming op de Kastanjelaan e.a., maar ook voor wat betreft de nieuwe PDV bestemming en de daaruit voortvloeiende aanbesteding.  
*Antwoord: De belangen worden meegewogen.*
- k. Inspreker verzoekt bevoegd gezag rekening te houden met belangen van inspreker en de planvorming overeenkomstig aan te passen.  
*Antwoord: Zoals reeds is aangegeven zijn de belangen van inspreker bekend en zullen deze – naast alle overige belangen- worden meegewogen.  
Op dit moment zijn er geen termen aanwezig om tot de voorgenomen planaanpassing over te gaan.*
- 2.
- a. Het bevreemd inspreker dat de maatregelen die deel uitmaken van het Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht-Noord zijn aangemeld voor het NSL. Immers, als de conclusies van het onderzoek van Goudappel Coffeng juist zijn, is er van een in-betekenede-mate (IBM) project in het geheel geen sprake. Het NSL is alleen bedoeld voor IBM-projecten. De bedoeling van de aanmelding voor het NSL kan dan alleen zijn beroep tegen de betreffende projecten (waarbij de berekeningen ter discussie gesteld kunnen worden) onmogelijk te maken. Dit lijkt op misbruik van het NSL. Inspreker wil graag weten waarom het project Maaskruisend Verkeer voor het NSL is aangemeld?  
*Antwoord: Uit de verkennende milieuanalyse van het verkeerskundig onderzoek blijkt dat op sommige wegen de luchtkwaliteit toeneemt met 1,2 µg/m<sup>3</sup> als gevolg van de ontwikkeling. De ontwikkeling draagt daarmee in betekenede mate bij aan de luchtkwaliteit. In het NSL zijn de voorgenomen ontwikkelingen slechts deels, en daarmee niet herkenbaar, opgenomen. Er kan in voorliggende situatie dan ook geen beroep gedaan worden op het NSL.*

*Derhalve is het noodzakelijk om de situatie voor luchtkwaliteit te toetsen aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.*

- b. Inspreker betwijfelt de conclusie uit het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord, dat naar verwachting voldaan zal worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof om de volgende redenen:
1. Verkeer zal vanwege de A2 tunnel fors toenemen. Voor vrachtverkeer wordt een toename van 27% verwacht. Hierdoor zal ook het verkeer richting Maastricht West, snelweg A2, binnenstad en richting het Belgische achterland gestaag toenemen. In het bijzonder geldt dit ook voor het vrachtverkeer van en naar België;
  2. Bij zowel het alternatief Structuurplan Belvédère als Industrieweg, worden andere straten te midden van woonwijken ernstig belast met luchtvervuiling en geluidsoverlast. Een keuze uit één van beide is daarom voor Kloar Loch nog niet te maken;
  3. Bij een aantal hoofdonthutingswegen in Maastricht Noord-west blijven gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichten bestaan. Gevolg hiervan is dat net als in de autonome situatie er veel optrekkend en afremmend verkeer zal zijn;
  4. Hoewel het verkeer op de singels gaat afnemen vinden er nauwelijks maatregelen plaats om het bezoekersverkeer richting binnenstad te verminderen, sterker in het Structuurplan Belvédère zal de intensiteit op de Boschstraat met 25% toenemen;
  5. Een toename van bezoekers en laad en los verkeer zal plaatsvinden als gevolg van het faciliteren van PDV in Bosscherveld;
  6. Door de nieuwe sluis bij Ternaaien en de aanleg van overslaghaven Trilogieport bij Haccourt zal de scheepvaart op de Maas toenemen. Is deze nieuwe vervuilende bron meegenomen in het Verkeersonderzoek?

*Antwoord: Uit het (globale en verkennende) vooronderzoek is gebleken dat zowel in de autonome als in de plansituatie naar verwachting wordt voldaan aan de normen voor stikstofdioxide en fijn stof. In het kader van de uitwerking in het ontwerp-bestemmingsplan, dat volgens planning eind februari 2012 ter inzage wordt gelegd, kunnen op basis van meer gedetailleerd milieuonderzoek meer concrete conclusies worden getrokken.*

*Het antwoord op de stelling van inspreker dat om bepalende redenen niet voldaan zou worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof wordt niet onderschreven. Ten eerste is in het toegepaste verkeersmodel de mobiliteitsontwikkeling in relatie tot het A2 Project verdisconteerd. Ten tweede wijzen de globale en verkennende berekeningen – zoals opgenomen in het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord - uit dat naar verwachting – zowel in de autonome als in de plansituatie voldaan wordt aan de normen voor stikstofdioxide en fijn stof. Ten derde is in de milieuberekeningen rekening gehouden met kruispunten met verkeerslichten op diverse kruispunten. Ten vierde is ook de verwachte toename van verkeer in de Boschstraat – op het gedeelte tussen de(verlegde) Noorderbrug en de Frontensingel - in de berekeningen verdisconteerd. Ook de gevolgen van de te ontwikkelen PDV-locatie zijn verdisconteerd in de berekeningen.*

*De scheepvaart op de Maas is in dit verkennende verkeersonderzoek niet meegenomen omdat deze ontwikkeling los staat van de keuze voor een nieuw wegtracé. Samengevat zijn de gevolgen van de door Klaor Loch genoemde redenen verdisconteerd in de verkeers- en milieuberekeningen.*

- c. Inspreker is van mening dat nieuwe hotspots voorkomen moeten worden. Het verplaatsen van luchtvervuiling kunnen we bewoners écht niet aandoen. Daar waar overschrijdingen ontstaan van fijn stof en stikstofdioxide zouden extra maatregelen getroffen moeten worden. Inspreker stelt hierbij de volgende maatregelen voor:

1. Weren van vervuilende vrachtwagens d.m.v. milieuzonering en handhaving bij buurt- en gebiedsontsluitingswegen;
2. Zoveel mogelijk investeren in ongelijkvloerse kruisingen en rotondes ter vervanging van kruispunten met verkeerslichten op hoofdonsluitingswegen;
3. Overkappen of plaatsen van hoge schermen op de Noorderbrug;
4. Ondertunnelen van de spoorwegovergang in Boschpoort;

*Antwoord: Het is prematuur om op dit moment reeds over te treffen milieumaatregelen te beslissen aangezien het gedetailleerde milieuonderzoek nog plaats dient te vinden. In het ontwerp-bestemmingsplan, dat volgens planning eind februari 2012 ter inzage wordt gelegd, zal hierop nader worden ingegaan.*

3.

- a. Inspreker heeft medio 2010 het perceel Fort Willemweg 15 en 35 en Lage Frontweg 20 gekocht en daarop een autowasstraat gerealiseerd. Het is inspreker op basis van het Ruimtelijk Trechteringsdocument RMP onduidelijk of de wasstraat al dan niet wordt ingepast in de toekomstige plannen, c.q. op welke wijze de aanlanding van de Noorderbrug zich verhoudt tot de wasstraat. Op p. 24 van GDV/PDV Belvédère worden alle bestaande bebouwing links en rechts van insprekers bedrijf ingetekend, maar insprekers bedrijf niet.

*Antwoord: Het zuidelijke deel van het bedrijf (ongeveer 1/3 van het perceel) ligt in de zoekruimte voor de nieuwe infrastructuur. Bij een keuze voor de noordvariant/4N zal het bedrijf waarschijnlijk niet c.q. niet geheel ingepast kunnen worden. Bij de keuze voor de zuidvariant/4Z valt het terrein in het gebied van de beoogde 2<sup>e</sup> fase PDV. De genoemde illustraties op pagina 24 en 25 van de GDV/PDV studie betreffen ideeën over de aankleding van de openbare ruimte en mogelijkheden van hergebruik van de bebouwing aan de Fort Willemweg en Lage Frontweg voor de periode voorafgaand aan de aanleg van het hoofdtracé en de aanleg van een 2<sup>e</sup> fase PDV. Dus maximaal voor de komende 5 jaar. Met inspreker wordt gesproken over de gevolgen van deze situatie voor het bedrijf temeer reeds bij de bedrijfsvestiging op de huidige plek door inspreker werd aangegeven dat alternatieve locaties voor de Wasstraat in relatie tot de nieuwe infrastructuur voor wat betreft zicht, ligging en bereikbaarheid zullen worden overwogen.*

- b. Klopt het dat inspreker terecht opmerkt dat het tot 2018 onzeker is dat fase 2 wordt gerealiseerd, en zo ja, of de wasstraat daarbinnen past?

*Antwoord: zie voor antwoord onder a.*

- c. Inspreker heeft plannen om de wasstraat uit te breiden met auto-gerelateerde consumenten artikelen. Voor zover de plannen de bestaande bedrijfsvoering en genoemde uitbreiding onmogelijk maken of wegbestemmen heeft inspreker hiertegen bezwaar.

- d. Op basis van verstrekte gemeentelijke informatie heeft inspreker een vooruitgeschoven investering gedaan.

Deze vooruitgeschoven investeringen en opstartkosten vereisen een exploitatieduur die in het gedrang komt indien de wasstraat c.q. de voorgenomen uitbreiding niet past binnen de gemeentelijke plannen.

*Antwoord: Reeds ten tijde van de vestiging van de autowasstraat op de huidige plek is met inspreker overlegd over de mogelijke gevolgen van aanpak van de Noorderbrug, is over alternatieve locaties gesproken en is gesproken over het mogelijke tijdelijke karakter van het bedrijf op deze plek. Eveneens is gesproken over de vigerende bestemming op grond waarvan de autowasstraat aldaar is gevestigd en over de strikte bestemmingsplanregeling op grond waarvan detailhandel ter plekke niet mogelijk is.*

*Tegen de achtergrond van het antwoord op vraag a lijkt het niet aannemelijk dat er is voorgeïnvesteerd, zowel in verband met de mogelijke raakvlakken met het Noorderbrugtracé als op basis van de huidige bestemmingsregeling.*

*Met inspreker is en wordt overlegd.*

- e. Verder wenst inspreker te weten hoe de toegankelijkheid van zijn bedrijf gedurende de uitvoering en nadien gewaarborgd is.

*Antwoord: Zoals onder a gemeld is de situatie sterk afhankelijk van de uiteindelijk gekozen variant voor het hoofdtracé. Voor de aanleg van de Bosscherlaan en de 1<sup>e</sup> fase PDV zal er niet veel veranderen aan de feitelijke situatie. De Fort Willemweg blijft de centrale ontsluitingsweg voor Bosscherveld. Een van de beheersmaatregelen kan de invoering van eenrichtingverkeer zijn. Het terrein wordt dan bereikbaar via de Lage Frontweg uit het zuiden en de Sandersweg uit het noorden. Zowel tijdens de uitvoering, alsmede in de eindsituatie zal worden gezorgd dat de bereikbaarheid van de (zittende) bedrijven in Bosscherveld gewaarborgd wordt. De wijze waarop dit geschiedt, is thans nog niet aan de orde. Betrokkenen zullen hierover tijdig worden geïnformeerd, dan wel betrokken worden bij de uitwerking ter zake. Kortom er zal een verkeers-, bereikbaarheids-en beheersplan worden opgesteld.*

- f. Inspreker wil graag in overleg met de gemeente met de insteek om elkaars positie te ondersteunen met wederzijds gewin als resultaat.

*Antwoord: Hieraan is gevolg gegeven*

4.

- a. In het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord op p. 15 bij Boscherweg Zuid (punt 11) moet 25.900 staan en dat is geen afname met 37%, maar een substantiële toename.

*Antwoord: Inspreker vergist zich. Bosscherweg zuid is het gedeelte ten noorden van het verlegde brugtracé (zie figuur 2.2. p. 6). Het aantal verkeersbewegingen, 10.400, is dus correct aangegeven.*

- b. Op p. 19 van het verkeersonderzoek staat in de figuur bij de Statensingel ten onrechte opgenomen 12.900. Dit moet 14.700 zijn (zie tabel daaronder).

*Antwoord: Uw constatering is juist.*

- c. In figuur 2.10 p. 14 staat dat er op de Bosscherlaan Zuid 32.200 bewegingen zijn. Dit betekent dat er 32.200 bewegingen heen en weer gaan over dit stuk om winkels te bezoeken. Dit is vervolgens ook deels het geval op de Noorderbrug/Fort Willemweg omdat op de Bosscherlaan Noord slechts 17.000 bewegingen richting België gaan. Dit is een volstrekt onacceptabele ontvlechting van regionaal en stedelijk verkeer. Mede daardoor vinden 9.200 meer bewegingen plaats richting de flessenhals Fort Willemweg/Fagotstraat/Nobellaan in vergelijking met alternatief Industrierweg.  
*Antwoord: De 32.200 bewegingen op de Bosscherlaan Zuid betreffen niet uitsluitend verkeer voor de PDV, dat is slechts een beperkt deel hiervan (circa 25%). Het is correct dat de Bosscherlaan niet alleen als regionale ontsluiting is voorzien. Deze nieuwe infrastructuur heeft ook als doel het verkeer over Maastricht West beter te verdelen en het bedrijfsterrein Bosscherveld (inclusief PDV locatie) te ontsluiten. Het verschil in verkeer tussen Bosscherlaan Noord en Zuid wordt dus verklaard door de locale ontsluitingsfunctie, en de ontsluiting van Malberg/Oud-Caberg via de nieuwe verbindingsweg Papyrussingel/Sandersweg. Deze verbindingsweg heeft tot doel de hoeveelheid verkeer op de Fort Willemweg, Cabergerweg en P. Huijsenslaan te beperken.*
- d. Inspreker geeft aan de toename van het verkeer in de P. Huijsenslaan, als gevolg van het afsluiten van de Carl Smulderssingel, onacceptabel te vinden. Tevens vreest hij dat ook vrachtverkeer intensief van deze verbinding gebruik gaat maken.  
*Antwoord: Het afsluiten van de Carl Smulderssingel is een maatregel om het verkeer in Maastricht West beter te herverdelen en vrachtverkeer door de buurten vanaf de Brusselseweg te voorkomen. Deze maatregel zal slechts genomen worden indien de verbindingsweg tussen de Bosscherlaan en de Papyrussingel/Brusselseweg gerealiseerd is en alleen dan indien de maatregel effectief blijkt.*
- e. Inspreker geeft aan rotondes een betere oplossing te vinden dan geregelde kruispunten in verband met doorstroming van het verkeer en daarmee een geringere milieudruk.  
*Antwoord: Gezien de verkeersintensiteiten op sommige kruispunten is de aanleg van rotondes niet effectief, de rotondes zouden te groot worden waarvoor de fysieke ruimte op sommige punten (Brusselseweg) ontbreekt. Daarnaast worden kruispunten ook ingezet in het kader van het geleiden en doseren van verkeer, wat met rotondes niet mogelijk is.*
- f. Het niet uitsplitsen van vrachtverkeer maakt de beoordeling van de milieueffecten van de varianten moeilijk. Wanneer dat wel zou gebeuren zou de Structuurplan variant slechter scoren dan de Industrierweg variant.  
*Antwoord: Het vrachtverkeer is in de tabellen niet afzonderlijk weergegeven. In de modelberekeningen is wel rekening gehouden met bepaalde percentages vrachtverkeer. De effecten ervan zijn dus verdisconteerd in voorliggende verkeersstudie. De stelling name dat het Structuurplanalternatief slechter zou scoren dan het alternatief Industrierweg onderschrijven wij derhalve niet.*
- g. Inspreker heeft grote twijfels over de mogelijkheid om het verkeer van de nieuwe hoofdaansluiting bij Sappi op het kruispunt Bosscherweg af te wikkelen, vooral omdat ook het goederenspoor gekruist moet worden richting de binnenstad. De hoeveelheid verkeer zorgt bovendien voor grote milieuoverlast op dit punt voor Boschpoort.  
*Antwoord: In het kader van de verkeersstudie door Goudappel Coffeng zijn alle kruispunten verkeerskundig uitgewerkt en getoetst.*

*Door de sterk afgenomen verkeersstroom ten opzichte van het structuurplan Belvédère uit 2007, als gevolg van de aanleg van de A2 en de bijgestelde bouwopgave, worden geen problemen verwacht. Indien de tram conform de huidige inzichten buiten de verkeersstroom naar de binnenstad wordt gehouden ( en daarmee ook buiten de kruising en de overweg), dan zijn beide makkelijk via het bestaande profiel af te wikkelen.*

*De hoeveelheid verkeer op de afslag naar de binnenstad is inderdaad aanzienlijk ter plaatse van het huidige Raccordement. Door afscherpende bebouwing of geluidsschermen wordt de invloed op Boschpoort sterk beperkt.*

- h. Het dichter naar de wijk Boschpoort brengen van het bruglichaam betekent een verzwaring van de milieubelasting (luchtkwaliteit en verkeerslawaai) voor de buurt Boschpoort. Nieuwe regelgeving zou dit zelfs onmogelijk maken. Inspreker pleit daarom voor een tunnel om de Zuid Willemsvaart te kruisen, zoals voorgesteld bij de Industrierweg variant. Door minder bedrijven te verwerven zouden de kosten van de tunnel gedragen kunnen worden.
- Antwoord: Het verplaatsen van de aanlanding van de Noorderbrug en de toenemende hoeveelheid verkeer leidt tot een zwaardere milieubelasting voor Boschpoort. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng (Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord) blijkt, dat naar verwachting wordt voldaan aan de grenswaarden voor lucht en geluid. Bovendien zal via maatregelen het milieueffect zoveel mogelijk worden beperkt. Te denken valt aan geluidsarm asfalt, geluidswerende voorzieningen, etc. De door inspreker voorgestelde tunnel onder de Zuid Willemsvaart is echter, voor zover technisch al mogelijk vanwege de grote hoogte verschillen die overwonnen moeten worden, geen doelmatige oplossing om milieubelasting terug te dringen.*
- i. Bepleit wordt de nieuwe Bosscherlaan ter plaatse van de Industrierweg te realiseren. Bedrijven kunnen gespaard worden door de spoordijk te vergraven.
- Antwoord: In het kader van de verkeersstudie is de inpassing onderzocht. Ten zuiden van de Fort Willemweg ontbreekt de fysieke ruimte om een weg van 51.600 voertuigen te kunnen inpassen tussen spoortracé en Mondri. Het is onmogelijk zonder ook (delen van ) de aanliggende bedrijven te slopen. Ook voor het gedeelte ten noorden van de Fort Willemweg (29.300 voertuigen) is de aanwezige ruimte tussen spoordijk en bebouwing (8 meter) veel te smal om de weg met regionale functie in te kunnen passen (80 km/uur, ruimte voor uitvoegstroken t.b.v. ontsluiting bedrijven, en bermen; samen 15 tot 22 meter).*
- j. Inspreker wijst op de kwetsbaarheid van de Boschstraat; een weg met een smal profiel waar straks zowel de tram als het autoverkeer (13.400 voertuigen in model structuurplan) doorheen moeten. De brug naar de Bosscherweg wordt zwaar belast door dit verkeer en het vrachtverkeer naar Sappi. Het alternatief Industrierweg geeft een betere oplossing door het autoverkeer niet over de 'Boschstraat', maar over het 'Sappi terrein' te laten rijden.
- Antwoord: Een deel van de door inspreker verwachte verkeersproblematiek kan worden opgelost door Sappi een nieuwe noordelijke toegang te geven direct vanaf het nieuwe knooppunt. Hierdoor hoeft het vrachtverkeer niet meer via de Bosscherweg en de Fransensingel te rijden. Dit zou zowel verkeerskundig als milieukundig een sterke verbetering betekenen. Het autoverkeer via het Sappi terrein laten rijden, zoals voorgesteld, is niet alleen bedrijfsmatig voor Sappi ingewikkeld, maar een tunnel onder het spoor door is ook zeer kostbaar en valt buiten het bereik van het project.*



- k. Als aanvullend voordeel van het alternatief Industrierweg geeft inspreker aan dat het model Industrierweg toekomst gericht is door uit te gaan van het verwijderen van de Bassinbrug en de keuze voor een tramtracé door de Boschstraat richting markt.

*Antwoord: Gevraagde maatregelen vallen buiten de scope van het project, en behoren meer thuis in de discussie rondom de inpassing van de tram.*

- l. Inspreker wijst op de onzekerheden en risico's die z.i. genomen worden met het alternatief Structuurplan. In zijn ogen is het plan Industrierweg verkeerskundig zeker niet slechter, maar wel flexibeler en praktischer omdat meer bedrijven behouden kunnen worden.

*Antwoord: De alternatieven vergelijking toont een andere conclusie.*

5.

Inspreker laat weten zich niet te kunnen verenigen met de planvorming met betrekking tot de Noorderbrug en de PDV-locatie. Inspreker geeft aan dat de bezwaren bij het college van burgemeester en wethouders genoegzaam bekend zijn en dat hiermee geen rekening is gehouden in de plannen. Inspreker zal haar bezwaren verder uitwerken en naar voren brengen in de bestemmingsplanprocedure.

*Antwoord: Inspreker heeft eerder nut en noodzaak van de voorgenomen activiteiten (aanpak Noorderbrug + PDV) betwijfeld en het werkgelegenheidsbelang dat als gevolg daarvan zou worden aangetast naar voren gebracht.*

*V.w.b. nut en noodzaak wordt korthedshalve verwezen naar de raadsstukken van februari 2011. Het werkgelegenheidsaspect maakt onderdeel uit van de integrale afweging rondom de tracé-keuzen.*

6.

- a. Inspreker spreekt zijn complimenten uit voor de beoogde meerwaarde die de plannen hebben op de verwachte groei van de Maaskruisende vervoerstromen, de opwaardering van het aansluitende gebied tussen de Caberger- en Bosscherweg en de *stedelijke loper* die de binnenstad via de Eiffel/Timmerfabriekpassage en het Frontenpark met dit nieuw op te tuigen stadsgedeelte verbindt.

*Antwoord: Hiervan wordt kennis genomen.*

- b. De aan- en afvoer van het verkeer via het aanlandingsknooppunt aan de noordwest-zijde komt heel dicht bij de bestaande bebouwing van Boschpoort te liggen. Zowel de omgevingsintegrerende kwaliteit (design) alsook de doorstroom capaciteit van dit knooppunt luistert nauw.

*Antwoord: Dit klopt. De definitieve planuitwerking, alsmede de benodigde inpassingmaatregelen zullen in nauw overleg met betrokkenen, te weten een vertegenwoordiging van het buurtplatform Boschpoort, worden uitgewerkt.*

- c. De Fort Willemweg krijgt een centrale functie, met daaraan gekoppeld de 'opdracht' voor het afwikkelen van een aanzienlijk grotere verkeersstroom dan in het bijpassende verkeersmodel voor dit type aansluitingen idealiter aangegeven wordt (maximaal 15.000 mve). Dit vergt veel oplossende creativiteit met betrekking tot de uiteindelijke inpassing van deze weg en van de annex –doorvoerwegen en –kruispunten naar nog westelijker gelegen bestemmingen.

*Antwoord: De huidige functie van de Fort Willemweg is een 'hoofdontsluitingsweg' en deze functie blijft gehandhaafd. De verkeersbelasting van de Fort Willemweg neemt toe door de autonome verkeersgroei alsmede de voorgestelde hoofdverkeersstructuur in Maastricht-West in combinatie met de gevolgen van gebiedsontwikkeling. De Fort Willemweg -en in het verlengde ervan o.a. de Fagotstraat en de Nobellaan- dienen te worden heringericht. De herinrichting van deze wegen zal in nauwe samenspraak met betrokkenen, te weten vertegenwoordigers van relevante buurtkaders, worden uitgewerkt. Daarmee kunnen de negatieve effecten die met vorenstaande samenhangen worden verminderd.*

- d. De behandeling van het vrachtautoverkeer vraagt in deze context om specifieke aandacht vanwege de hoge bijdrage aan geluidsoverlast en fijn stof.

*Antwoord: Bij de berekening van geluidbelasting en de concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt rekening gehouden met het aandeel vrachtverkeer op de weg. Daarbij is onderscheid gemaakt in het aandeel middelzwaar en zwaar vrachtverkeer*

- e. Inspreker pleit ervoor om de beide aansluitingen op de Brusselseweg gelijktijdig aan te leggen. De aanleg van alleen de eerste aansluiting heeft meer nadelige effecten voor geluid en fijn stof op met name woonwijk Boschpoort.

*Antwoord: De fasering van de uitvoering van de nieuw aan te leggen infrastructuur is thans nog niet aan de orde. Dit zal t.z.t. worden uitgewerkt en met betrokkenen, te weten de diverse buurtkaders, worden afgestemd.*

- f. Toetsing aan de toelaatbare waarden voor geluid en lucht (inclusief de aangescherpte EU-normen voor 2015) zal moeten uitwijzen of met name voor Boschpoort sprake is van een aanvaardbaar leefmilieu.

*Antwoord: Dat klopt. In het kader van het bestemmingsplan zullen gedetailleerde berekeningen worden uitgevoerd.*

- g. Inspreker acht alleen de varianten 4 Noord en Zuid de enige acceptabele oplossing. Met name de variant Industrierweg leidt met grote zekerheid tot milieutechnisch onverteerbare gevolgen voor Boschpoort. Bovendien draagt deze variant nauwelijks bij aan de kwaliteit van de infrastructurele herindeling van het industrieterrein Bosscherveld zelf.

*Antwoord: Deze bevindingen onderschrijven wij.*

- h. In de context van de voorgaande opmerkingen verwijst inspreker naar haar brief van 13 augustus 2010 aan wethouder Nuss en gedeputeerde Kersten over de kwetsbaarheid van het Boschpoort/Boscherveld gebied.

*Antwoord: Het uiteindelijke doel van de aanpak van Belvédère c.q. RMP c.q. de Noorderbrug is, dat de bereikbaarheid en doorstroming wordt verbeterd en daarmee impliciet de milieusituatie van Bosscherveld en Boschpoort. Er worden aaneengesloten groengebieden ontwikkeld, (dreigende) verpaupering wordt bestreden en de onveiligheid zal worden aangepakt. In die zin is het signaal van de kwetsbaarheid van het plangebied opgepakt en wordt daaraan waar mogelijk gewerkt.*

7.

- a. Inspreker vraagt zich af waarom er aan de Bosscherlaan PDV gerealiseerd wordt als dit de verkeersdruk op doet toenemen op met name de Fort Willemweg. Waarom wordt de PDV niet gerealiseerd buiten het centrum zoals de meeste gemeenten doen. Dit maakt eventuele uitbreidingen ook gemakkelijker.

*Antwoord: De PDV-locatie Bosscherlaan komt te liggen aan de hoofdinfrastructuur van de stad, direct bereikbaar vanaf het nieuwe Noorderbrugtracé. Er is gekozen voor deze locatie (en niet voor een locatie aan de rand van de stad) omdat de PDV-locatie in Bosscherveld via de GDV-locatie op het Sphinx-terrein een soort kralensnoer kan gaan vormen met de binnenstad. Dat is gunstig voor het functioneren van de detailhandel en vergroot de marktpotentie.*

- b. Inspreker stelt voor om de Bosscherlaan laag aan te leggen en door een groene strook te laten gaan.

*Antwoord: In de inpassingstudie PDV/GDV en het trechteringsdocument zijn illustraties opgenomen die het beoogde beeld van de Bosscherlaan weergeven: een ruim profiel van rijbanen gescheiden door een riante middenberm en met vrijliggende fietspaden. De weg komt in principe op maaiveld nivo te liggen, alleen bij de aansluiting op het hoofdtracé wordt de weg verhoogd.*

8.

- a. Voor de Stichting Maastricht Vestingstad blijft de vastgestelde Vestingvisie 2010-2025 het uitgangspunt. Daarbij is de relatie tussen Hoge en Lage Fronten en met name Fort Willem essentieel. Fort Willem wordt echter op p. 5 van het trechteringsdocument niet genoemd. De Stichting vraagt Fort Willem toe te voegen.

*Antwoord: In het trechteringsdocument zijn de afspraken uit het Masterplan opgenomen. De opgave om de relatie tussen Schootsveld en Fort Willem te behouden hoort daar ook bij. Het is een van de punten die voor de inpassing uitgewerkt moeten worden.*

- b. De stichting spreekt haar voorkeur uit voor variant 4 omdat daarbij de vestingwerken zoveel mogelijk gespaard worden. Bij de uitwerking van deze variant (4N of 4Z) pleit de stichting voor een variant waarbij de voormalige schootsvelden en het Glacis niet bebouwd zijn.

*Antwoord: In beide varianten 4N en 4Z van variant Structuurplan worden de bestaande vestingwerken zoveel mogelijk gespaard. Afhankelijk van de te kiezen variant is meer of minder bebouwing ten zuiden van de weg voorzien. In het kader van het op te stellen ruimtelijke ontwerp wordt de wens van de stichting gewogen.*

- c. Bij de verbinding tussen de Hoge en Lage Fronten vraagt de Stichting om groen, maar vooral ook om muurwerken en andere vestingbouwkundige voorzieningen, die de Stichting in staat stellen het verhaal van de vesting Maastricht beter te kunnen vertellen aan belangstellenden, conform het gestelde in de Vestingvisie. Een parkachtige omgeving is hierbij ideaal.

*Antwoord: t.k.n.*

- d. De Stichting is bezorgd om de grote verkeersstroom langs de Fort Willemweg omdat hierdoor het verband tussen de Hoge en Lage Fronten en Fort Willem in gevaar komt. Het opwaarderen van de situatie bij de Kastanjelaan is daarbij essentieel.

*Antwoord: zie a.*

- e. Bij de Bossche Fronten zijn nog zeer belangrijke onderdelen van de vestingwerken onder de grond aanwezig. Graafwerkzaamheden dienen met de grootste zorgvuldigheid te gebeuren. De Vestingvisie geeft aan op welke punten dan aanvullend archeologisch onderzoek moet geschieden. Hierbij verdient de cenotaaf van Generaal Dibbets, die ergens onder de huidige afrit ligt, speciale aandacht. Als daar toch gegraven moet worden, laten we dat dan nader onderzoeken.

*Antwoord: In het kader van het bestemmingsplan worden de aanwezige waarden in beeld gebracht en beschermd volgens de MPE systematiek. De eventuele sloop van de 'wokkel' ten zuiden van de huidige brug zal zorgvuldig ter hand genomen worden.*

- f. De Stichting spreekt haar dank uit voor de prima samenwerking in het kader van de Vestingvisie en de toelichting van uw mensen op de huidige plannen. De gemeente heeft toegezegd de Stichting bij de verdere uitwerking te betrekken. De Stichting geeft aan graag bereid te zijn de gemeente te adviseren bij de verdere uitwerking van de plannen.

*Antwoord: Van dit aanbod zullen wij graag gebruik maken.*

9.

Inspreker is van mening dat de keuze voor variant 4 inhoudt, dat er drastische verandering gaan plaatsvinden in de infrastructuur in het gebied rond de Fort Willemweg / Lage Frontweg. Er zullen gronden worden onteigend met mogelijke consequenties voor werknemers in dit gebied. Inspreker verzoekt de raad alvorens een besluit te nemen, een standpunt in te nemen over de wijze waarop men wil omgaan met bestaande werkgelegenheid in dit gebied. Denk hierbij aan het Sphinx debacle.

*Antwoord: Uitgangspunt is dat de inspanning gericht is op handhaving van de werkgelegenheid.*

10.

- a. Inspreker vindt het positief dat de Bosscherlaan dicht tegen de steilrand komt te liggen. De opgang naar de rotonde Cabergerweg baart inspreker zorgen omdat het verkeer hier een helling op en af moet rijden wat extra geluid met zich meebrengt. Dit geldt ook voor de toekomstige doortrekking van de Bosscherlaan richting het noorden. Hierdoor ontstaat een tweede bron van geluid voor de wijk.

*Antwoord: In het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de lucht- en geluideffecten van alternatief Structuurplan Belvédère. In het onderzoek komt naar voren dat er met voldoende zekerheid van mag worden uitgegaan dat alternatief Structuurplan Belvédère milieukundig is in te passen. De concentraties voor fijn stof zullen naar verwachting nergens de grenswaarde overschrijden en de geluidbelasting zal nergens hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde. In de berekeningen wordt rekening gehouden met stijgingen en dalingen als dat noodzakelijk is. Op basis van de uitwerking in het ontwerp-bestemmingsplan, dat volgens planning eind februari 2012 ter inzage wordt gelegd, en het gedetailleerde milieuonderzoek dat daar aan ten grondslag ligt kunnen meer concrete conclusies worden getrokken.*

- b. De afrit van de Noorderbrug komt pal tegen Boschpoort aan te liggen. Dit vergt concrete en passende maatregelen op het gebied van lucht en geluid. Daar deze oplossing er (nog) niet is, is de beslissing om de afrit tegen de wijk aan te situeren niet toelaatbaar. Dit geldt ook voor de af- en oprit van de Noorderbrug en de aansluiting op de Bosscherweg. Ook hier dient eerst een oplossing voor de aantasting van de leefbaarheid te zijn voordat hierover een besluit kan worden genomen.

*Antwoord: De afrit van de Noorderbrug komt inderdaad dichterbij Boschpoort te liggen. In de MER (milieueffectrapportage), die ten grondslag ligt aan het Structuurplan Belvédère en de raadsbeslissing daarover in 2007, is berekend dat met een pakket van maatregelen (scherm, ZOAB e.d.) de milieuhinder kan worden beperkt. In de huidige verkeersprognose ligt het in de toekomst verwachte aantal auto's aanmerkelijk lager. Indien bij de uitwerking van de plannen blijkt dat maatregelen nodig zijn in verband met de milieuhinder in Boschpoort, dan zullen deze worden uitgevoerd. De beslissing die nu voorligt, betreft de afweging van een aantal alternatieven voor de gehele verkeersstructuur rond de Noorderbrug. De keuze voor het voorkeursalternatief is verantwoord ook vanuit milieuthema's. Het is daarom niet nodig deze keuze uit te stellen.*

- c. Inspreker wijst op een citaat uit GDV/PDV Belvédère: "Parkeren (gedeeltelijk) op het dak geeft karakteristieke entree met uitzicht over de skyline van Maastricht. De visuele link met nabijgelegen GDV Sphinx en binnenstad wordt zo versterkt op de daken van deze gebouwen" Inspreker is van mening dat door de locatie van de gebouwen en de hoogte het parkeren op daken geluidsoverlast veroorzaakt voor de woonschepen en de wijk Boschpoort door dichtslaan de deuren, luidruchtige mensen, en piepende banden.

*Antwoord: De tweede fase waar dit mogelijk betrekking op heeft ligt ten zuiden van de Fort Willemweg aan het nieuwe hoofdtracé, en dus op een aanmerkelijke afstand van de woonschepen ten noorden van het sluisje. Overlast is daarmee niet echt aannemelijk. Bovendien wordt parkeren op het dak pas in laatste instantie ingezet, indien er een absoluut ruimtegebrek ontstaat waardoor maai veld parkeren onmogelijk of te duur is.*

- d. Horeca- en evenemententerrein(en) baren de inspreker zorgen. De aantrekkende werking van horeca, koopzondagen en late openingstijden van bouwmarkten kunnen veel onrust veroorzaken in de omgeving.

*Antwoord: Het horecabeleid en het al dan niet realiseren van een evenemententerrein is geen onderdeel van de voorliggende besluitvorming. De PDV-locatie wordt rechtstreeks bereikbaar vanaf de hoofdinfrastructuur en ligt op grotere afstand van de Zuid Willemsvaart. Er is ons inziens geen gevaar voor overlast als gevolg daarvan.*

- e. Voor panden die aan de Industrieweg komen te liggen moet overlast in verband met manoeuvrerende vrachtauto's worden voorkomen.

*Antwoord: Bij aanleg van de Bosscherlaan verliest de Industrieweg haar huidige functie. Bedrijven als BASF, Bowie en de Biomasscentrale worden dan via de Bosscherlaan ontsloten. Wel zal de Industrieweg een functie als vlucht en veiligheidsroute behouden. Eventueel krijgt de weg een recreatieve / fiets functie.*

- f. Inspreker geeft aan dat door afsluiting van wegen om sluisverkeer tegen te gaan, de wijk verder wordt geïsoleerd en de woonschepen een toegangsweg wordt ontnomen.

*Antwoord: In het verkeersrapport wordt deze maatregel inderdaad genoemd om overlast van de PDV locatie voor de buurt tegen te gaan. Met name in de periode dat het hoofdtracé nog niet gereed is. De bereikbaarheid per fiets blijft gegarandeerd. Het is prematuur om hierop nu in te gaan. Zowel tijdens de uitvoering van de infrastructuur, alsmede in de eindsituatie zal de bereikbaarheid van bedrijven en overige adressen gewaarborgd blijven. In de verdere uitwerking zal hierop nader worden ingegaan. Dit zal gebeuren in samenspraak met betrokkenen.*

- g. Inspreker verzoekt om het parkeren op het PDV-terrein gratis te laten zijn omdat hij vreest dat bezoekers anders hun auto in de wijk gaan parkeren.

*Antwoord: Er worden voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein bij de PDV-locatie gerealiseerd. Over het algemeen wordt niet direct gekozen voor betaald parkeren, maar dat is iets wat een zaak is van de concrete gebruiker(s). Deze is (zijn) nog niet bekend.*

11.

- a. Inspreker maakt bezwaar tegen het voorstel van het college van 30 september jl. om voor de verlegging van het Noorderbrugtracé te kiezen voor variant Structuurplan model 4.

Deze variant heeft zeer grote nadelige consequenties op het gebied van geluidsoverlast en luchtkwaliteit voor de bewoners van De Ravelijn. Op de Fort Willemweg zullen 22.000 voertuigen per dag gaan rijden, terwijl de gemeente zelf stelt dat een maximale hoeveelheid voertuigen ligt bij 15.000. Dit betekent een dagelijkse hoeveelheid van 7000 voertuigen per dag meer dan de maximale norm.

*Antwoord: De gemeente Maastricht heeft niet gesteld dat 15.000 mvt/etmaal de maximale hoeveelheid is, maar dat dit een streefwaarde is. In het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de lucht- en geluideffecten van alternatief Structuurplan Belvédère. In het onderzoek komt naar voren dat er met voldoende zekerheid van mag worden uitgegaan dat alternatief Structuurplan Belvédère milieukundig is in te passen. De concentraties voor fijn stof zullen naar verwachting nergens de grenswaarde overschrijden en de geluidbelasting zal nergens hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde. De exacte gevolgen op het gebied van lucht en geluid zullen in het kader van de uitwerking in het ontwerp-bestemmingsplan, dat volgens planning eind februari 2012 ter inzage wordt gelegd, berekend worden. Voorts zullen wij – in nauwe samenspraak met betrokken buurtkaders – de uitwerking verder ter hand nemen, waarin tevens wordt bezien of en zo ja, op welke wijze de verkeersintensiteit op de Fort Willemweg kan worden beïnvloed.*

- b. Inspreker voert de volgende argumenten aan op hetgeen in de collegenota d.d. 19-09-2011 als doelen van de verlegging van het tracé staat omschreven:

1. Het Verkeersonderzoek bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord en het Ruimtelijk Trechteringsdocument bevatten op meerdere plaatsen onduidelijkheden en tegenstrijdigheden. Daarnaast is er geen onderzoek verricht naar milieueffecten, leefeffecten en wooneffecten. De gemeenteraad dient op dit niet deugdelijke rapport haar besluitvorming te baseren. Dit achten wij een kwalijke zaak;

*Antwoord: In het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de lucht- en geluideffecten van alternatief Structuurplan Belvédère. In het onderzoek komt naar voren dat er met voldoende zekerheid grenzende waarschijnlijkheid van mag worden uitgegaan dat alternatief Structuurplan Belvédère milieukundig is in te passen. De concentraties voor fijn stof zullen naar verwachting nergens de grenswaarde overschrijden en de geluidbelasting zal nergens hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde. In het kader van het bestemmingsplan zal dit gedetailleerd worden uitgerekend.*

2. Het college geeft aan dat het doel van het tracé is om een betere verbinding tot stand te brengen tussen het westelijk en oostelijk deel van de stad. Dit wordt doorkruist door het inrichten van het PDV-terrein, dat een extra verkeerstoename genereert van 30.000 verkeersbewegingen per dag.

Hiermee kan het college op geen enkele wijze aantonen dat er een betere verbinding tot stand komt, hooguit een gelijkwaardige, maar geen betere in kwalitatief of kwantitatief opzicht;

*Antwoord: De capaciteit van het gehele Noorderbrugtracé zal door de plannen met zo'n 50% toenemen. Bovendien worden de verkeersstromen richting binnenstad, westelijke woonwijken en België 'ontvlecht'. Dit zorgt ons inziens voor een betere verbinding tussen Maastricht-Oost en Maastricht-West. Het autoverkeer op de Noorderbrug zal naar verwachting met 30.000 motorvoertuigen per etmaal toenemen.*

*Dat komt maar ten dele door de PDV. Andere ontwikkelingen en de (autonome) groei van rijbewijsbezit en autogebruik spelen daarbij een belangrijke rol.*

3. In de collegenota is het doel opgenomen om de leefbaarheid te verbeteren, met name door betere doorstroming, ontlasting van de singelstructuur en verbetering van het openbaar vervoer. Model 4 betekent voor de Fort Willemweg geen verbetering, maar een absolute achteruitgang van de leefkwaliteit doordat voor de doorstroming van het verkeer, bij nadere bestudering, geen passende maatregelen zijn bedacht en ontwikkeld. Het enige dat de flessenhals situatie zou kunnen voorkomen is de aanleg van een tunnel op de kruising met de Brusselseweg. Deze oplossing is niet in de begroting opgenomen. Volgens verkeerskundigen wordt dit absoluut een probleem. Het binnen de wijk Caberg en Malpertuis bekijken van omleg- en uitvalswegen, zoals men nu van plan is om met omwonenden samen te gaan doen, zal deze trechtervorming niet voorkomen. Ook een ontlasting van de singelstructuur wordt niet bereikt. De Fort Willemweg wordt enkel overbelast, met gevolgen voor geluid- en luchtkwaliteit. De wijk heeft veel jonge kinderen die extra gevoelig zijn voor fijn stof en roet. Door de aanleg van het PDV-terrein is vooral een toename van vrachtverkeer te verwachten. Hiertegen is geen enkele maatregel in het plan of de begroting genomen om dit verkeer langs andere wegen te leiden dan een kinderrijke buurt als Ravelijn. Ook op het gebied van meer gebruik van het openbaar vervoer en de tram zijn er geen suggesties aangevoerd in het hele plan en al helemaal niet als alternatief voor de overschrijdende verkeersmaxima op de Fort Willemweg.

*Antwoord: Bezien vanuit de gehele stad zijn de gepresenteerde plannen goed voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Op de route Fort Willemweg – Nobellaan zal het verkeer echter toenemen. Daar is sprake van een verslechtering van de situatie op het gebied van lucht en geluid, maar er worden geen maximale grenswaarden overschreden. Daarom zijn ons inziens de voorgenomen plannen verantwoordelijk. Een tunnel ter plaatse is niet nodig en zou niet binnen het beschikbare budget kunnen worden gerealiseerd. Zoals toegezegd zal nog nader gestudeerd worden op de verdeling van het verkeer tussen de Noorderbrug en de westelijke woonwijken over verschillende routes. Dit zal geschieden in nauw overleg met betrokken buurten. De route Fort Willemweg – Nobellaan heeft nu al een belangrijke ontsluitingsfunctie en zal die ook in de toekomst blijven vervullen. Voor de verbetering van de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming zal een herinrichtingsplan worden opgesteld. Ook dit zal in nauw overleg met de buurt gebeuren.*

4. Inspreker ziet niet in hoe het doel om de het netwerk van Hoge en Lage Fronten te versterken kan worden bereikt als de aanlanding terecht komt in het schootsveld van de Hoge Fronten.

*Antwoord: Nu kruist de verkeersstroom de Hoge en Lage Fronten op twee plaatsen, namelijk ter plaatse van de viaducten nabij de Frontensingel en bij de Cabergerweg. Door de plannen verdwijnen de viaducten bij de Frontensingel en zal er op de Cabergerweg minder verkeer gaan rijden. Dat is dus gunstig voor de eenheid van de Hoge en Lage Fronten. Daarnaast is het de bedoeling dat er nog een directe verbinding wordt gerealiseerd tussen de Hoge en Lage Fronten onder de Cabergerweg door.*

5. In spreker is van mening dat de in 2015 geldende EU-richtlijn voor PM 2,5 met 22.000 voertuigen per dag, iedere dag overschreden gaat worden.

*Antwoord: Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor het jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM2.5) van 25 µg/m<sup>3</sup>. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor PM2.5 buiten beschouwing, ongeacht of het project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit. Op dit moment zijn er nog geen geldige methoden beschikbaar om de concentraties PM2.5 van het plan te voorspellen. PM10- en PM2.5-concentraties zijn sterk gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM10 en PM2.5, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM10 wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM2.5 wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM2.5 wordt overschreden op locaties waar de PM10-norm wordt gehaald. Uit de eerste berekeningen blijkt dat nergens de normen voor luchtkwaliteit overschreden worden. In het kader van het bestemmingsplan zal dit gedetailleerd nagerekend worden.*

12.

Insprekers vrezen dat variant 4 betekent dat de verkeerstoename op de Fort Willemweg/Frans van de Laarstraat en de Brusselseweg dermate groot is dat dit in de toekomst enorme geluid- en milieuoverlast met zich meebrengt. Inspreker verzoekt daarom een tunnel aan te leggen onder de Fort Willemweg en de Fagotstraat zodat zijwegen geen last hebben van de grote verkeersstroom.

*Antwoord: Het verkeer op deze route zal inderdaad toenemen als gevolg van de plannen. In het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de lucht- en geluideffecten van alternatief Structuurplan Belvédère. In het onderzoek komt naar voren dat er met voldoende zekerheid van mag worden uitgegaan dat alternatief Structuurplan Belvédère milieukundig is in te passen. De concentraties voor fijn stof zullen naar verwachting nergens de grenswaarde overschrijden en de geluidbelasting zal nergens hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde. Een tunnel is dus vanuit dat thema niet te onderbouwen. Bovendien is het beschikbare budget niet toereikend voor het realiseren van een tunnel.*

13.

- a. De fietsersbond geeft aan dat de luchtkwaliteit in Maastricht niet goed is en dat dit een goede reden is om naar alternatieven te zoeken voor de (over)heersende automobiliteit. De Fietsersbond is van mening dat het rapport een zich te zeer beperkt tot automobiliteit en daarmee een impliciete keuze wordt gemaakt voor enkel automobiliteit.

*Antwoord: Maastricht voert een mobiliteitsbeleid waarin op een evenwichtige manier aandacht wordt gegeven aan de verschillende modaliteiten.*



*In de verkenningstudie die gemaakt is voor het Maaskruisend verkeer is aangetoond dat het probleem van de Maaskruisende bereikbaarheid niet opgelost kan worden via maatregelen alleen op het gebied van openbaar vervoer, parkeren en langzaam verkeer. Daarom is in de planstudie Maaskruisend Verkeer (2009) een pakket van maatregelen opgesteld voor de auto, openbaar vervoer, langzaam verkeer en parkeren. Dit pakket is de gemeente nu stapsgewijs aan het uitvoeren en dat zijn dus niet alleen maatregelen op het gebied van de auto. Het 'Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord' is uitgevoerd m.b.v. een verkeersmodel; in dit verkeersmodel is het vigerende mobiliteitsbeleid van de stad geïncorporeerd. Aan de basis hiervan ligt onder meer een fietsbevorderend beleid, alsmede sturend parkeerbeleid. Ondanks dit beleid zal in de komende jaren sprake zijn van een sterke groei van de automobiliteit. De gemeente Maastricht heeft ervoor gekozen om via twee projecten een robuuste (auto)verkeersstructuur te realiseren voor de stad Maastricht, te weten het A2-Project (noord-zuidverkeer) en het project Maaskruisend verkeer (oost-westverkeer). Onderhavige verkeersstudie gaat niet over het mobiliteitsbeleid van de gemeente Maastricht, maar beperkt zich tot een toets van de reeds eerder – in het kader van het Structuurplan Belvédère (2007) – gemaakte keuze voor een nieuwe stedelijke hoofdverkeersstructuur in Maastricht-West.*

- b. Het onderzoek probeert te komen tot een trechtering van tracékeuzes in functie van de keuze voor PDV in Maastricht-west en de keuze om een deel van het autoverkeer te verschuiven van de Kennedybrug naar de Noorderbrug. In de halve pagina gewijd aan de fiets heet het dat voor vlot en veilig fietsverkeer eventueel omwegen gemaakt moeten worden. Het gaat hier duidelijk over een keuze voor een autotracé, waarin de fiets een marginale rol speelt.

*Antwoord: De keuze voor de PDV in Bosscherveld is mede ingegeven door het feit dat een dergelijke functie in de stad een gunstiger modal split heeft dan een locatie buiten de stad. Het aantrekkelijker maken van de Noorderbrug heeft hopelijk als gevolg dat de J.F. Kennedybrug wat wordt ontlast, wat gunstig zou zijn voor de milieubelasting ter plekke en de positie van de fiets op deze route. De keuze voor de nieuwe verkeerstructuur en de afweging tussen de verschillende alternatieven heeft met name gevolgen voor de auto en niet voor de fiets. Vandaar het accent op het gemotoriseerd wegverkeer in de nu voorliggende stukken. Het beleid van de gemeente Maastricht is er expliciet op gericht het gebruik van openbaar vervoer en fiets te stimuleren.*

1. De Fietsersbond is van mening dat het belangrijk is om voor het maken van een tracékeuze een gefundeerde keuze te maken voor een goed evenwicht in investeringen in de verschillende vormen van mobiliteit en niet op voorhand te kiezen voor automobiliteit. De Fietsersbond nodigt de gemeenteraad uit zelf te sturen in een richting die de gehele stad ten goede zal komen en dat is meer dan meebuigen met heersende en mogelijke automobiliteit.
- Antwoord: Het verleggen van de aanlanding van de Noorderbrug is geen investering sec voor het faciliteren van de automobiliteit. Hiermee worden meerdere doelen gediend zoals het creëren van een netwerk van natuur en water, herstel van cultureel erfgoed, verbeteren van de aanhaking van Boschpoort bij het centrum: zie het Structuurplan Belvédère (2007) en het Beslisdocument RMP (2010). Ons inziens is er een goed evenwicht in alle belangen die er bij zo'n groot integraal project aan de orde zijn. Overigens zijn we het eens met de Fietsersbond dat de fiets een zeer duurzame en gezonde vorm van verplaatsing is.*

*Wij zullen de Fietsersbond nauw betrekken bij het opstellen van de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de uitwerking van dit project om de nodige aandacht voor de fiets te borgen. Dit binnen de doelstellingen en scope van het project.*

- c. Openbaar vervoer kost aan investeringen per reizigerkilometer ruim acht maal meer dan investeren in fietskilometers. Als dan € 45 miljoen gemeenschapsgeld geïnvesteerd gaat worden in de tram Hasselt-Maastricht zal dat toch hopelijk enige invloed hebben op mobiliteitskeuzes van de gebruikers en dus ook op het volume van het Maaskruisend OV-verkeer.

*Antwoord: Van de tram wordt een toename van het Maaskruisende openbaar vervoer verwacht. Voor een aanzienlijk deel zullen dat nieuwe reizigers zijn, maar ook wij hopen dat dat de mobiliteitskeuze van reizigers van/naar de richting Hasselt zal beïnvloeden. Daarom is dat project ook onderdeel van het pakket Maaskruisend Verkeer (2007).*

- d. De Fietsersbond verklaart geen tegenstander te zijn voorkeursvariant 4Z. Het fietsverkeer zou meer evenwichtig kunnen worden vormgegeven met een Noorderbrug met 4 rijstroken voor het autoverkeer geflankeerd door vrijliggende fietspaden met voldoende breedte. Om het tracé een meer fietsbevorderende kwaliteit te geven zal het ook voor het fietsverkeer een karakter moeten hebben van een conflictloze snelweg, waarbij fietsers bij kruisingen kunnen kiezen tussen het snelfietspad en het communicatiepad om te kunnen afslaan en om vanaf de kruisende weg het snelfietspad kunnen kiezen. Zo wordt het Maaskruisend fietsverkeer tussen de wijken oost en west optimaal gefaciliteerd (zie bijlage 6 Impressie Noorderbrug met snelfietspad). Een ander concreet uitvoeringsvoorstel van de Fietsersbond is om de snelheid op het gehele Maaskruisend tracé te beperken tot 50 km per uur. Dit is positief voor geluidshinder, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid en energiegebruik. Uitvoeringsvoorstellen zijn weliswaar op dit moment niet aan de orde, maar de ervaring leert dat concrete suggesties behulpzaam kunnen zijn om een goede open afweging te maken.

*Antwoord: Wij nemen kennis van de gedane suggesties m.b.t. de uitvoeringswijze e.d. van de Fietsersbond. Bij de verdere planuitwerking wordt de Fietsersbond nadrukkelijk betrokken en zullen ook de uitvoeringsvoorstellen nader aan de orde worden gesteld.*

- e. Vragen aan het college:

1 a)

Is het college van mening dat indien de gewenste maatregelen zoals “het aantal verkeersbewegingen minder te laten groeien door de aanleg van een tramverbinding, verbetering fietsverbindingen en parkeerbeleid” (p 47) worden getroffen, de maatschappelijke kosten-batenverhouding verslechtert van 1,5 naar 1,2?

*Antwoord: Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Maastricht is en blijft onverkort inzetten op het ontwikkelen van robuuste structuren – zoals een A2-Project en ombouw Noorderbrug – die hand in hand gaan met het bevorderen van het openbaar vervoer en fietsgebruik, geflankeerd door een sturend parkeerbeleid. Verder nemen wij met instemming kennis dat de kosten-batenanalyse nadrukkelijk positief is met een score van 1,2.*

1 b)

Zo ja, kan het college uitleggen waarom genoemde maatregelen, zoals verbetering van fietsverbindingen, maatschappelijk onwenselijk zijn?

*Antwoord: Investeren in fietsbevorderende maatregelen blijft onverkort onderdeel uitmaken van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid; de doelstellingen en aanpak m.b.t. het fietsverkeer, zoals verwoord in het ‘Fietsplan Maastricht’ (2009), staat nog steeds op de agenda.*

2 a)

Is het college van mening dat de recente voorlopige meetgegevens van het provinciale meetpunt en met name een gevolg als het jaarlijks verlies van 12 levens op de Maastrichtse bevolking (bron: RIVM) reden zijn voor zorg?

*Antwoord: In het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de lucht- en geluideffecten van alternatief Structuurplan Belvédère. In het onderzoek komt naar voren dat er met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid van mag worden uitgegaan dat alternatief Structuurplan Belvédère milieukundig is in te passen. De concentraties voor fijn stof zullen naar verwachting nergens de grenswaarde overschrijden. In het kader van het bestemmingsplan zal dit gedetailleerd worden uitgerekend. De meetgegevens uit het provinciale meetstation langs de A2 betreffen structurele **metingen**, gericht op ontwikkelingen op langere termijn. Met deze metingen wordt de trend gevolgd en kunnen ontwikkelingen in de luchtverontreiniging gesignaleerd worden, waardoor trendbewaking en onderkenning van ontwikkelingen in de luchtverontreiniging mogelijk zijn. Uit de metingen zijn dus geen conclusies te trekken betreffende het halen van de normen of de gezondheidsschade die mogelijk optreedt als gevolg van de gemeten concentraties. Op dit moment heeft de gemeente Maastricht vanuit de provincie of het RIVM geen signaal ontvangen dat er reden is tot zorg als gevolg van meetgegevens in Maastricht.*

2 b)

Is het college van mening dat de huidige luchtkwaliteit een aanleiding is om de autonome groei van het auto- en brommerverkeer op het Maaskruisende tracé te beïnvloeden en een beleid te voeren dat andere vormen van mobiliteit, die geen onnodige extra vervuiling met zich mee brengen, te bevorderen?

*Antwoord: In het kader van het luchtkwaliteitplan dat in 2006 is vastgesteld zijn diverse maatregelen getroffen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren met als gevolg dat op dit momentaan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Dit neemt niet weg dat we conform het gemeentelijk 3-sporig mobiliteitsbeleid lopen, fietsen en openbaar vervoer blijven stimuleren omdat dit ten goede komt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad.*

3) Kan het college aangeven waarom is ingezet op een snelheid van 70 km/u op de vernieuwde Noorderbrug en niet op een snelheid van 50 km/u, een en ander gerelateerd aan huidige en toekomstige emissie van luchtvervuilende componenten, lawaai en het streven naar klimaatneutraliteit?

*Antwoord: Op dit moment is op het brugdeel van de Noorderbrug reeds sprake van een maximumsnelheid van 70 km/u. In de nieuwe situatie is het Noorderbrugtracé op een grotere lengte geschikt voor een dergelijk snelheidsregime. Mede door dit snelheidsregime wordt deze verbinding ook intensief gebruikt en neemt op andere routes de verkeersintensiteit juist weer af. Dit verkeerseffect achten wij wenselijk. M.b.t. de milieugevolgen ervan stellen wij voorlopig vast dat uit het (globale en verkennende) vooronderzoek is gebleken dat zowel in de autonome als in de plansituatie naar verwachting wordt voldaan aan de normen voor stikstofdioxide en fijn stof. In het kader van de uitwerking in het ontwerp-bestemmingsplan, dat volgens planning eind februari 2012 ter inzage wordt gelegd, kunnen op basis van meer gedetailleerd milieuonderzoek meer concrete conclusies worden getrokken.*

4 a) Is het college van mening dat de in het verkeersrapport geprognosticeerde cijfers voor de autonome groei van het autoverkeer juist zijn ingeschat?

*Antwoord: Ja.*

4 b)

Kan het college aangeven hoe deze autoprognozes zullen worden als andere mobiliteitsvormen krachtig bevorderd worden?

*Antwoord: Het vigerende beleid van de gemeente Maastricht op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit, alsmede externe economische en demografische ontwikkelingen zijn uitgangspunt voor de verkeersmodelstudie, die is uitgevoerd t.b.v. het verkeersonderzoek. Samengevat is in deze verkeersprognoses reeds een fietsbevorderend beleid verdisconteerd.*

4 c)

Op welke wijze denkt het college het fietsen te bevorderen?

*Antwoord: Zie Fietsplan Maastricht (2009).*

14.

Inspreker wenst een opmerking te plaatsen bij de tekeningen van het Tracé. Verdere inhoudelijke opmerkingen zullen in het kader van ontwerp bestemmingsplan worden gemaakt. Op de tekening is één variant van het Noorderbrugtracé exact over het huidige pand van Radium getekend. Inspreker is van mening dat het tracébesluit zoveel als mogelijk over de bestaande wegenstructuur gerealiseerd zou moeten worden. Dit voorkomt onnodige sloop en de kosten zullen beduidend lager uitvallen. Zou het tracé niet door het pand van Radium, maar over de Fort Willemweg gerealiseerd kunnen worden?

*Antwoord: In het trechteringsdocument, dat thans ter vaststelling voorligt, wordt de bestaande infrastructuur, voor zover dat mogelijk is, meegenomen binnen de bandbreedte.*

15.

a. Inspreker verbaast zich over de voorkeur voor variant 4 uit het Belvédère plan omdat bij deze variant sterk verhoogde verkeersintensiteiten voorkomen. Bij de andere varianten lijkt de verkeersdruk iets meer te worden verdeeld. Dit is volgens inspreker gunstiger voor de leefbaarheid en milieueffecten.

*Antwoord: Alternatief Structuurplan Belvédère draagt sterk bij aan een goede spreiding van het verkeer over de diverse daartoe geëigende routes. Voorts is bij dit alternatief – meer dan bij de andere onderzochte alternatieven – sprake van een sterke daling van het autoverkeer op de singelstructuur van de stad en op de Sint-Annalaan. Het is voor de doorstroming van het openbaar vervoer van groot belang dat de verkeersintensiteit op beide wegen daalt.*

b. Het stedelijk netwerk van Natuur wordt in de variant structuurplan juist niet versterkt door de toename van de verkeersintensiteit op de Fort Willemweg. Hierdoor wordt dat deel juist afgesloten van de rest.

*Antwoord: Onderdeel van de variant structuurplan is de realisatie van verbindingen voor het groene raamwerk. Door de opgetilde ligging van het hoofdtracé kunnen de verbindingen tussen Lage Fronten/Frontenpark, en Kanaalzone en Steilrand eenvoudig ongelijkvloers worden gemaakt. De relatie tussen Hoge Fronten en Fort Willem is voorzien middels een (natuur-)brug over een iets verdiepte aanleg van de Fort Willemweg.*

*De oplossing voor de verbinding tussen Hoge en Lage Fronten sluit aan bij de verdiepte ligging van de Lage Fronten; zo kan ook de Cabergerweg ongelijkvloers gekruist worden.*

- c. In het rapport staan weinig concrete feiten te lezen over milieueffecten op piekmomenten en de gevolgen daarvan. In hoofdstuk 4.3 van het Verkeersonderzoek wordt niets geconcretiseerd. Termen als “naar verwachting” maken het ook niet echt duidelijk. Wat als het toch anders uitpakt?

*Antwoord: Indien uit het gedetailleerde onderzoek in het kader van het bestemmingsplan blijkt dat normen worden overschreden zullen maatregelen moeten worden onderzocht om deze overschrijding op te lossen.*

16.

- a. De stichting geeft aan met genoeg kennis te hebben genomen van het voornemen de stedelijke netwerken van natuur, water, cultuurhistorie en recreatie te versterken in het kader van de plannen rond het tracé Noorderbrug en het daarbij behorende trechteringsdocument. In het trechteringsdocument op p. 5 worden Hoge en Lage Fronten genoemd. De stichting zou daar graag expliciet het fort Koning Willem I aan willen toevoegen.

*Antwoord: Zie 8a.*

- b. De stichting is het er volledig mee eens dat model 2 als obsolete moet worden beschouwd vanwege de slechte impact op de vestingwerken van de Nieuwe Bossche Fronten. Bij variant 4 geeft de stichting de voorkeur aan een variant die waarborgt dat- als het ware het glacis met schootsveld- het terrein tussen weg en vestingwerken groen wordt ingericht.

*Antwoord: Zie 8b.*

- c. Ten aanzien van het gestelde over de verbinding tussen Hoge en Lage Fronten op p. 16 van het Trechteringsdocument zou de stichting het betreuren als de genoemde verbinding uitsluitend zou worden ingericht voor natuurwaarden. In het verlengde van de gemeentelijke vestingvisie pleit de stichting ervoor om de verbinding zo in te richten dat ook bezoekers van het vestingmonument de samenhang tussen beide vestingmonumenten weer kunnen beleven. Omdat verwacht mag worden dat de onderbouw van het muurwerk van de verdwenen vestingdelen net als elders in de grond nog aanwezig zal zijn, ligt het voor de hand bij de inrichting van een verbinding deze structuren als uitgangspunt te gebruiken. De stichting pleit ervoor dit ook zo in de plannen onder de noemer ‘investeren in cultuurhistorie’ op te nemen.

*Antwoord: De genoemde verbinding is absoluut bedoeld om ook in recreatief opzicht te worden gebruikt. De intentie om nog aanwezige restanten van de vesting te hergebruiken wordt onderschreven.*

- d. De toename van de verkeersintensiteit op het westelijke deel van de Fort Willemweg lijkt de beleving van de samenhang tussen deze beide vestinggebieden te belemmeren. Om die reden heeft het voor de stichting de voorkeur het tracé niet over dit deel van de Fort Willemweg te laten lopen. De stichting geeft aan te begrijpen dat deze keuze niet meer gemaakt zal worden en richt haar focus daarom op het zo optimaal mogelijk repareren van de schade die op dit gebied zal worden aangericht door de toenemende verkeersstroom op deze weg. Hiervoor dienen voldoende middelen te worden gereserveerd om de ongewenste situatie voldoende te compenseren. De stichting denkt hierbij in eerste instantie naar een versterking van de beleving van de historische verbinding via de Kastanjelaan.

*Antwoord: Bij de uitwerking van de gedachte verbinding zullen belanghebbenden betrokken worden. Voor het overige, zie 8a.*

- e. Tot slot wenst de stichting aandacht voor de vestingrelicten die naar verwacht wordt in het gehele voormalige gebied van de Bossche Fronten in de bodem aanwezig zullen zijn. Deze relicten dienen in situ te worden bewaard. Daar waar een park tot stand zal komen, dienen dergelijke restanten zoveel als mogelijk in het zicht te worden gebracht om de beleving van de vestingwerken en hun samenhang te ondersteunen. Bij het ontwerpen van het park zou het tracé van de voormalige verdedigingswerken een van de leidende motieven moeten vormen. Dit zal ook de beleving van de samenhang van de nu nog zichtbare restanten versterken.

*Antwoord: Dit lijkt ons een goed uitgangspunt voor de start van het ontwerpproces.*

17.

- a. Inspreker geeft aan dat in het verkeersrapport, in de figuur die betrekking heeft op het structuurplan, is aangegeven dat de verkeersdruk aan de Fort Willemweg met 74% toeneemt. In een stuk tekst dat verderop staat, en waar het gaat om de geluidsproductie van het verkeer, staat ineens dat de toename op de Fort Willemweg 40 % zal zijn. Verder geeft inspreker aan dat er in het rapport verwezen wordt naar een figuur die onvindbaar is. Inspreker denkt dat het gaat om figuur 5.8.

*Antwoord: De verkeersdruk op de Fort Willemweg neemt inderdaad met 74% toe ten opzichte van de referentiesituatie in 2020. In het geluidsdeel staat slechts dat de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met minimaal circa 40% (of meer!). Op de Fort Willemweg is inderdaad sprake van dergelijke toename, namelijk 74%. Op pagina 59 is inderdaad een verkeerde verwijzing blijven staan. In plaats van 5.8 moet dit figuur 4.5 zijn (die er vlak onder staat).*

- b. Inspreker geeft aan dat bij een verwachte geluidstoename van 5 DB er niet zomaar mag worden begonnen met een reconstructie van de weg. Naar het schijnt is de toename niet meer dan 1,5 DB, maar dan moet de waarde op dit moment ook bekend worden gemaakt en moet aangegeven worden hoe deze is gemeten en hoe men aan die 1,5 DB komt?

*Antwoord: In de verkennende milieuanalyse van het verkeersonderzoek is onderzocht op welke locaties de geluidsbelasting toeneemt met 1,5 dB of meer en er sprake is van een waarneembare geluidstoename. Bij het vervolgonderzoek zal gedetailleerd gekeken worden of er sprake is van geluidstoenames van 5 dB of meer en/of er sprake is van normoverschrijdingen. Hierbij wordt ook de verantwoording van de berekeningsmethodiek en uitgangspunten opgenomen.*

- c. In de prognoses die gebruikt worden voor het doorberekenen van de verkeersstromen is er volgens inspreker geen nadere specificatie over het aantal vrachtwagens die op het traject gaan rijden. Inspreker is van mening dat er qua geluid nogal een verschil zit tussen 1 auto en 1 vrachtwagen per seconde, of 5 vrachtwagens en een auto per seconde. Al het vrachtverkeer dat nu wordt afgepeld via de singels komt dan over de Fort Willemweg.

*Antwoord: Bij de berekening van geluidbelasting en de concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt rekening gehouden met het aandeel vrachtverkeer op de weg. Daarbij is onderscheid gemaakt in middelzwaar en zwaar vrachtverkeer.*

- d. Inspreker is van mening dat in het rapport normen worden gebruikt voor de luchtvervuiling die op het moment van gereedkomen achterhaald zijn en in sommige gevallen zelfs niet meer mogen worden gehanteerd.

*Antwoord: In het vervolgonderzoek voor luchtkwaliteit zal de situatie worden getoetst aan de normen die in Nederland van toepassing zijn voor zowel fijn stof en stikstofdioxide. De normen waaraan getoetst dient te worden zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor het jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM2.5) van 25 µg/m<sup>3</sup>. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor PM2.5 buiten beschouwing, ongeacht of het project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit. Op dit moment zijn er nog geen geldige methoden beschikbaar om de concentraties PM2.5 van het plan te voorspellen. PM10- en PM2.5-concentraties zijn sterk gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM10 en PM2.5, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM10 wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM2.5 wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM2.5 wordt overschreden op locaties waar de PM10-norm wordt gehaald. Uit de eerste berekeningen blijkt dat nergens de normen voor luchtkwaliteit overschreden worden. In het kader van het bestemmingsplan zal dit gedetailleerd nagerekend worden.*

#### 18 Inspraakreacties 31 oktober 2011

Tijdens de bijeenkomst worden de volgende inspraakreacties ingediend:

- a. Inspreker houdt een pleidooi voor de samenvoeging van de Hoge en Lage Fronten;  
*Antwoord: Het verbinden van de Hoge en Lage Fronten is een van de uitgangspunten van het Structuurplan Belvédère. Door de wijzigingen in de verkeersstructuur daalt het aantal voertuigen op de Cabergerweg zuid van 26.000 voertuigen naar 10.000 voertuigen per dag. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid en het verblijfsklimaat rond de weg sterk verbeterd. Voor optimale uitwisseling tussen beide gebieden is, voor dier en mens, een ongelijkvloerse kruising voorzien, die tevens de samenhang tussen beide gebieden leesbaar moet maken.*
- b. Inspreker is van mening dat de variant Industrieweg de beste oplossing voor de verlegging van de Noorderbrug is;  
*Antwoord: In het 'Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord' zijn diverse alternatieven, waaronder de Industrieweg, getoetst. In het verkeersonderzoek zijn alle alternatieven beschreven, doorgerekend en vervolgens deels kwantitatief en deels kwalitatief vergeleken. Hieruit blijkt – volgens het door verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek - dat het alternatief Structuurplan op praktisch alle aspecten 'verkeer' / 'ruimtelijke inpassing' / 'milieueffecten' / 'kosten' (iets) beter scoort, dan het alternatief Industrieweg. Aldus delen wij het standpunt van de heer Pepels niet.*
- c. Inspreker stelt dat de huidige locatie 1<sup>e</sup> fase PDV enkel en alleen is ingegeven doordat het gesitueerd is op gemeentelijk (WOM-) eigendom. Gecombineerd met het verkeerskundig knippen van de Carl Smulderssingel is het voor de wijken Caberg en Brusselsepoort de slechtst denkbare oplossing; thans wordt de geluidsoverlast van de Fort Willemweg in hoofdzaak bepaald door personenauto's en niet door vrachtauto's . Inspreker vraagt zich af hoe zal dat in de nieuwe situatie zal zijn;

*Antwoord: De huidige locatiekeuze PDV fase 1 is ingegeven vanuit een aantal criteria zoals passend binnen het door de raad vastgestelde zoekgebied, passend binnen de detailhandelsnota, tijdelijke bereikbaarheid voorafgaande aan de aanpak RMP, de mogelijkheid om delen van de definitieve verkeersstructuur naar voren te halen, geen c.q. zo weinig mogelijke bedrijfsverplaatsingen etc. Tegen de achtergrond van het voorgaande is de locatie van fase 1 geprojecteerd.*

- d. Ten behoeve van de wijk Oud-Caberg wordt verzocht de aansluiting met het Belgische achterland ten noorden van de Belvédèreberg en zoveel mogelijk verlaagd in het terrein aan te leggen;

*Antwoord: De exacte ligging van het tracé van de Bosscherlaan wordt nog nader onderzocht. Het zuidelijk gedeelte zal worden geregeld in het bestemmingsplan dat in februari in de inspraak komt. Het noordelijke gedeelte volgt later.*

- e. Inspreker pleit er voor om t.b.v. het vrachtverkeer milieuzoneringen of een zwaardere milieu norm (euronorm 6) toe te passen in de stad;

*Antwoord: Het is prematuur om op dit moment reeds over te treffen milieumaatregelen te beslissen aangezien het gedetailleerde milieuonderzoek nog plaats dient te vinden. In het ontwerp-bestemmingsplan, dat volgens planning eind februari 2012 ter inzage wordt gelegd, zal hierop nader worden ingegaan.*

- f. Inspreker wijst op het feit dat de aanleg van een nieuwe haven voor containeroverslag in Haccourt een toename van vaarbewegingen op de Maas, Julianakanaal en Zuid- Willemsvaart tot gevolg zal hebben, met dito toename van de milieubelasting voor Boschpoort.

*Antwoord: Het Rijksbeleid is er op gericht om vervoer via het water te stimuleren. In algemene zin is dit positief voor de luchtkwaliteit omdat binnenvaart de milieuvriendelijkste manier van vrachttransport is. RWS zal naar verwachting begin volgend jaar onderzoek verrichten naar de gevolgen van de 4<sup>e</sup> sluis bij Ternaaien en Trilogipoort.*

19.

Inspreker wenst de aansluiting van de Bosscherlaan Noord te laten lopen om de stortplaats heen en vervolgens richting Lanakerveld verdiept aan te leggen. Dit is volgens inspreker het minst belastend vanuit cultuurhistorische waarden van het Lanakerveld en omdat de weg toch al onder het spoor door moet.

*Antwoord: De exacte ligging van het tracé van de Bosscherlaan wordt nog nader onderzocht. Het zuidelijk gedeelte zal worden geregeld in het bestemmingsplan dat in februari in de inspraak komt. Het noordelijke gedeelte volgt later. In het voorlopig ontwerp voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Lanakerveld (gekoppeld aan de rondweg van Smeermaas) ligt het gedeelte tussen Zouwweg en het nieuwe spoorviaduct naar Smeermaas iets verdiept. Het gedeelte tussen Zouwweg en Brusselseweg ligt op maaiveld of hoger. E.e.a. is afhankelijk van geen of juist wel een ongelijkvloerse kruising met de Brusselseweg. De vraag in hoeverre de cultuurhistorische waarden al dan niet gebaat zijn bij verdiept aanleggen, dan wel juist op maaiveld aanleggen, moet nog worden beantwoord.*

20.

Inspreker is tegen een tracé op poten over de Industrierweg. Dit geeft een te zware belasting voor Boschpoort.

*Antwoord: t.k.n.*



*NB. In geen van de alternatieven is sprake van een weg op poten over de gehele industrieweg. De goedkopere versie van het alternatief Industrieweg gaat uit van het ombuigen van de aanlanding van de brug richting industrieweg. Het viaduct loopt dan ongeveer tot aan de Fort Willemweg. Daarna vervolgt het tracé zijn weg op maaiveld niveau (achter de spoordijk). In het eerste gedeelte leidt dit inderdaad tot een hogere geluidsbelasting voor Boschpoort dan in het model structuurplan. Het alternatief Brusselseweg loopt weliswaar volledig op een viaduct, maar dwars over het Bosscherveld. Ook dit kan een extra geluidsbelasting opleveren.*

21.

Inspreker is van mening dat de bestaande aanlanding met afritten gehandhaafd kan blijven door een nieuwe verbindingsweg via het terrein van Borent te laten lopen.

*Antwoord: In feite komt dit neer op een uitgekleed alternatief Industrieweg en het voorstel kent dan ook dezelfde bezwaren. De verkeerskundige werking is alleen nog slechter dan het alternatief Structuurplan ter plaatse van de Bosscherweg. In combinatie met de tram kan het huidige kruispuntencomplex de groei van het verkeer niet aan.*

22.

De buurtraad vraagt zich af hoe de brandweerkazerne kan uitrukken in relatie tot de aangepaste infrastructuur van de Willem Alexander weg/Viaductweg. Verder heeft de buurtraad 2 reacties nagezonden ter verduidelijking. Deze reacties hebben te maken met de ontsluiting

*Antwoord: Voor de brandweer wordt op genoemd kruispunt een voorziening getroffen, zodat zij direct via het kruispunt – met bijvoorbeeld verkeerslichten geregeld – via de meest directe route kunnen uitrukken. De door u, in uw nadere verduidelijking, voorgestelde verkeersoplossing die voorziet in een nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingsweg op het Tregaterrein, is geen onderdeel van onderhavig plan c.q. project. Deze nieuw aan te leggen weg is onderdeel van de herontwikkeling van de Tregalocatie. Een en ander is thans onzeker en komt op een later tijdstip aan de orde.*