

X.110501.700007 T

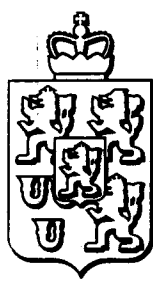
Gemeente Maastricht

Toelichting
deel uitmakende van het
bestemmingsplan
Markt-Maas

Bijlage 3

PCGP-advies d.d. 4 mei 2000

Maastricht,
april 2001



Provincie
Limburg

Provinciale
Commissie
Gemeentelijke
Plannen

STADSONTWIKKELING EN GRONDZAKEN MAASTRICHT
ORIV. CP 11 MEI 2000
2000 - 17310
-1.731.212

Aan
Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

VERZONDEN 10 MEI 2000

Hoofdgroep : RGV/RG
Faxnr. : (043) 389 79 86
Ons kenmerk : 2000/20235M
Bijlage(n) : -

Behandeld : L. Tijssen
Doorkiesnr. : (043) 389 74 28 ✓
Uw kenmerk :
Maastricht : 04 mei 2000

Onderwerp

Advies ontwerp-bestemmingsplan Markt-Maas.

Het bovenvermelde bestemmingsplan is behandeld op 5 april 2000,
(vergaderende 00/04).

Als resultaat van de behandeling delen wij u het volgende mee.

1 Algemeen

De belangrijkste wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke bestemmingsplan is de toevoeging van de winkelfunctie. Verder heeft de beoogde invulling van het plangebied aanzienlijke ruimtelijke consequenties.

Met de toevoeging van de winkelfunctie als zodanig kan de commissie instemmen. Over de ruimtelijke consequenties heeft de commissie echter een aantal vragen die met name betrekking hebben op de aspecten mobiliteit en cultuurhistorie.

2 Mobiliteit

De wijziging van de verkeersstructuur in en nabij het plangebied is ingrijpend. Een belangrijk pluspunt van deze wijziging acht de commissie de verbetering van de positie van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer en het tegelijkertijd terugdringen van de negatieve uitstraling van het autoverkeer. Uit het plan wordt echter niet duidelijk wat precies de consequenties zijn van de ingreep (geen directe autoverbinding meer tussen Wilhelminabrug en Markt, minder parkeergelegenheid) voor de autobereikbaarheid van de (binnen)stad. Ook is niet duidelijk of de ogenschijnlijke verbetering van de positie van het openbaar vervoer ten opzichte van die van het autoverkeer ook in de praktijk tot zijn recht zal komen..

Belangrijke voorwaarde daarvoor is dat al het openbaar vervoer van de Gubbelstraat gebruik kan maken en passagiers op strategisch gelegen plekken kunnen in en uitstappen. Wanneer de hele binnenstad een 30 km/h-zone wordt, is het verder de vraag wat dit betekent voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Voorts vraagt de commissie duidelijkheid over de consequenties van het plan voor de lijnvoering van de streekbussen die momenteel over de Maasboulevard rijden. Verder wordt verzocht in het kader van het openbaar vervoer ook een relatie te leggen met de momenteel gaande zijnde studie inzake de realisering van een light-railverbinding.

Indien mogelijk dienen de resultaten van deze studie te worden meegenomen in het vastgestelde plan.

Zie in dit verband ook het gestelde onder punt 5 Infrastructuur. Het is ook noodzakelijk dat inzicht wordt verstrekt in de parkeerbalans. Voorts verdient het aanbeveling om een relatie te leggen met het momenteel in ontwikkeling zijnde parkeerroute-informatiesysteem. Dit laatste is met name van belang tijdens de bouwfase van het project.

** Verzocht wordt over deze punten duidelijkheid te verschaffen en daartoe overleg te voeren met de afdeling mobiliteit van de provincie.

3 Milieuaspecten

Bodemkwaliteit

In hoofdstuk 4, Randvoorwaarden, onder het kopje "Bodemkwaliteit", is aangegeven dat bij het verkennend bodemonderzoek in het algemeen categorie 1-bouwstof is aangetroffen. De tekst gaat met name over de vrijkomende grond in relatie tot de haalbaarheid van het plan. Gelet op het feit dat bij de realisatie van dit plan grote hoeveelheden grond vrijkomen is dit zeker een belangrijk aspect.

Daarnaast dient op basis van bodemonderzoek te worden aangegeven dat de bodem geschikt is voor de beoogde bestemmingen en de diverse toegestane gebruiksvormen binnen die bestemming. Indien Actief bodembeheer hierbij als toetsingskader wordt gebruikt dient in het bestemmingsplan een koppeling te worden gelegd met het bodembeheerplan en de bodemkwaliteitskaart.

Indien er leeflagen worden toegepast dient de dikte van de leeflaag te zijn afgestemd op het gebruik van de gronden en dienen de gebruiksbependingen te worden opgenomen in de voorschriften.

** De commissie verzoekt bovengenoemde punten mee te nemen in het definitieve plan maar gezien de mogelijke consequenties voor de haalbaarheid van het plan wordt geadviseerd bovendien overleg te voeren met de afdeling stedelijke leefomgeving van de provincie.

Geluidhinder

U wilt in een deel van het gebied de verkeersintensiteit verlagen en dit inrichten als een 30 km/h-zone.

Ook zal een gedeelte van de Wilhelminabrug worden verlaagd en direct worden aangesloten op Maasboulevard, de van Hasselkade en de Kesselkade. Volgens de toelichting zou het verkeer via een tunnel ter plaatse van de Noord/Zuid-as worden geleid. Indien dit allemaal op deze wijze wordt uitgevoerd dan zijn er geen akoestische problemen.

Overige aspecten

*** Verzocht wordt in het plan ook aandacht te geven aan de luchtkwaliteit en mogelijke geurhinder.

4 Monumenten

Het plangebied ligt binnen de omgrenzing van het beschermd stadsgezicht Maastricht. Een belangrijk gedeelte van de binnenstad van Maastricht bezit nog het stratenplan van de middeleeuwse stad en is, incl. het bebouwingsbeeld, historisch waardevol tot zeer waardevol te noemen. Doel van de aanwijzing als beschermd stadsgezicht was en is de karakteristieke en met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als een zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkeling binnen het gebied. In dit kader merken wij op dat in het plan geen motivatie wordt gegeven waarom van het historische stratenpatroon is afgeweken.

** De commissie is van mening dat de historische rooilijnen zowel aan de Marktzijde als in de Gubbelstraat zoveel mogelijk moeten worden gebruikt in de planopzet. Eventuele afwijking van deze rooilijnen zal op zwaarwegende argumenten moeten berusten. Wat betreft de gebouwde monumenten mag naar onze mening de diagonale doorsteek van de Hoenderstraat naar de nieuwe winkels niet door het beschermde rijksmonument gaan maar via de iets meer teruggelegen niet-monumentale bebouwing. Wellicht is het nodig deze beperking expliciet op de plankaart en/of in de voorschriften op te nemen.

5 Infrastructuur

Het plangebied is voor een deel gelegen in het stroomvoerend winterbed van Maas. Voor een aantal in het plan opgenomen onderdelen geldt dat zij mogelijk strijdig zijn met de "Beleidslijn ruimte voor de rivier. Het gaat met name om de realisering van de halfverdiepte parkeergarage langs de Wilhelminakade en de aanleg van voorzieningen voor voetgangers en voor verblijfsactiviteiten.

Voorts rept u over een streven naar het verwijderen van illegale woonboten (wat ze volgens onze informatie niet zijn!) en het verplaatsen van de aanlegsteiger voor rondvaartboten. De haalbaarheid daarvan hangt af van medewerking van vergunninghouders en ook van Rijkswaterstaat als rivierbeheerder.

Ook het verlagen van de Wilhelminabrug kan niet zonder instemming van RWS. Bovendien is de vraag hoe deze verlaging zich verhoudt tot de plannen om de brug eventueel te gaan gebruiken als onderdeel van een light-rail-verbinding.

Terzake van al deze punten wordt ook verwezen naar de brief, met daarin gestelde voorwaarden, welke hierover door Rijkswaterstaat u is toegezonden.

- ** Wanneer bovengenoemde zaken niet volgens de plannen kunnen worden afgehandeld kan dit leiden tot wezenlijke planwijzigingen. U dient daarom op korte termijn duidelijkheid zien te krijgen over de haalbaarheid van één en ander en het plan zonedig aan te passen, incl. het treffen van maatregelen om het effect van eventueel niet realiseerbare voorzieningen (bijv. genoemde parkeergarage) op te vangen. Geadviseerd wordt hierover overleg te voeren met Rijkswaterstaat, de IRO en de provincie.

6 Economische uitvoerbaarheid

- ** De economische uitvoerbaarheid van het plan is op dit moment nog niet verzekerd. De exploitatie vertoont een tekort van ca. 30 miljoen. Geadviseerd wordt op korte termijn overleg te voeren met mogelijke subsidieverleners.

7 Voorschriften

De kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek heeft een wat onduidelijke status. Enerzijds bevat deze richtinggevende en niet ruimtelijke relevante elementen en zou de kaart derhalve tot de plantoelichting (moeten) behoren. Anderzijds worden elementen van deze kaart als (juridisch bindende) plankaart gehanteerd in samenhang met de voorschriften. Wij adviseren om het doel en de status van deze kaart nog eens te bezien.

In artikel 6, lid 4, van de planvoorschriften is een regeling opgenomen voor het stroomvoerend winterbed. Deze wijkt evenwel af van de modelvoorschriften die van provinciezijde worden geadviseerd. Wij verzoeken u de bedoelde modelvoorschriften over te nemen.

Een aantal meer ondergeschikte opmerkingen over de voorschriften zijn of worden door de hoofdgroep RGV besproken met een vertegenwoordiger van uw gemeente.

Namens de Provinciale Commissie Gemeentelijke Plannen,

voorzitter,

secretaris,

De zwaarte van de gemaakte opmerkingen is aangeduid met twee of drie asterisken. Voor de betekenis daarvan wordt verwezen naar de brief van 28 april 1989, kenmerk BS 40889.