

X.110501.700007 T

Gemeente Maastricht

Toelichting
deel uitmakende van het
bestemmingsplan
Markt-Maas

Bijlage 5

Raadsbesluit d.d. 4 september 2001

Maastricht,
september 2001



DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 14 augustus 2001, Dienst SOG, no. 2001-29541;

gehoord de commissie "Stadsontwikkeling en Onderwijs";

BESLUIT:

1. De zienswijze van S.G.M. Tychon (zienswijze VIII-3 in het raadsvoorstel) niet-ontvankelijk te verklaren;
2. De zienswijze van N. Pepels (zienswijze III-4 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en beide plankaarten van een kadastrale ondergrond te voorzien;
3. De zienswijze van C.A.T. Pulles (zienswijze IX-2 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en beide plankaarten van een kadastrale ondergrond te voorzien en de reeds aanwezige ondergrond te verduidelijken;
4. De zienswijze van C.A.T. Pulles (zienswijze IX-3 in het raadsvoorstel) in zoverre gegrond te verklaren dat in artikel 1 van de voorschriften van het plan begripsomschrijvingen worden opgenomen van de functies galerie en atelier, dat deze functies in artikel 3 lid 1 sub 1 expliciet worden toegelaten en dat in artikel 4 onder B eisen worden gesteld aan deze functies;
5. De zienswijze van C.A.T. Pulles (zienswijze IX-5 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en in artikel 1 lid 25 éénmaal de zinsnede "ter plaatse van" te schrappen;
6. De zienswijze van C.A.T. Pulles (zienswijze IX-12 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en artikel 4 onder A lid 4 te schrappen;
7. De zienswijze van C.A.T. Pulles (zienswijze IX-18 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en artikel 4 onder B lid 1 aan te vullen door middel van het vermelden van de betreffende locatie (noordzijde Hoenderstraat);
8. De zienswijze van C.A.T. Pulles (zienswijze IX-28 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en artikel 6 lid 2 onder e te schrappen;
9. De zienswijze van C.A.T. Pulles (zienswijze IX-35 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en artikel 8 lid 1 te hernoemen;
10. De zienswijze van C.A.T. Pulles (zienswijze IX-38 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en op blz. 2 van de toelichting aan te geven dat een kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek onderdeel van het plan uitmaakt;
11. De zienswijze van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Limburg (zienswijze X-1 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en de begrenzing van het stroomvoerend winterbed op bestemmingskaart in overeenstemming te brengen met de Belijningskaart;
12. De zienswijze van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Limburg (zienswijze X-2 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en artikel 8 lid 1 van de voorschriften aan te passen in die zin dat bij het verlenen van vrijstelling op grond van artikel 8 lid 1 sub f, g en h het bepaalde in artikel 6 lid 5 omtrent het beleid "Ruimte voor de rivier" in acht dient te worden genomen;
13. De zienswijze van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Limburg (zienswijze X-3 in het raadsvoorstel) gegrond te verklaren en paragraaf 4.2 van de toelichting in die zin aan te vullen dat nieuwe activiteiten binnen het stroomvoerend winterbed bij een lager beschermingsniveau dan



1:1250/jaar slechts aanvaardbaar zijn indien vooraf duidelijk is hoe schade bij hoogwater zal worden geregeld, met een garantie tot vrijwaring van het verhalen van schade op het rijk;

14. Voor het overige de ingediende zienswijzen ongegrond te verklaren;

15. Te bepalen dat het bijgevoegde raadsvoorstel integraal onderdeel uitmaakt van uw besluit;

16. Het bestemmingsplan Markt-Maas gewijzigd vast te stellen overeenkomstig het hierboven en in het raadsvoorstel gestelde en de hieronder opgenomen lijst van wijzigingen.

Lijst van wijzigingen zoals bedoeld onder 16.:

Voorschriften

- Artikel 1

De volgende begripsomschrijvingen toevoegen en de nummering dientengevolge aanpassen:

atelier: "werkplaats van een beeldend kunstenaar, waarbij detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit van ter plaatse vervaardigde producten is toegestaan;"

bestaande bebouwing: "de bebouwing welke bestaat op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp-plan;"

galerie: "tentoonstellings- en verkoopruimte voor kunst;"

- Artikel 1

In lid 25 éénmaal de zinsnede "ter plaatse van" schrappen.

- Artikel 2

De tekst onder A, lid 1 wordt als volgt aangevuld: ", met uitzondering van masten ten behoeve van telecommunicatiedoeleinden, waarvan de hoogte wordt gemeten vanaf de voet van de mast tot aan het bovenste punt van de mast."

- Artikel 3

In lid I sub 1 de functies "galeries" en "ateliers" toevoegen.

- Artikel 4

Het bepaalde onder A lid 4 schrappen en nummering dientengevolge aanpassen.

- Artikel 4

Het bepaalde onder B lid 1 en lid 2 aanvullen met de zinsnede: "(noordzijde Hoenderstraat)."

- Artikel 4

De tekst onder B lid 3 als volgt redigeren: "Binnen de bestaande bebouwing dient de hoofdfunctie op de begane grond publiekgericht te zijn. Publiekgerichte functies in het souterrain zijn binnen de gehele bestemming toegestaan. Voor de verdiepingen geldt binnen de bestaande bebouwing het behoud en het zo mogelijk versterken van de woonfunctie. Zulks brengt met zich mee, dat zoveel mogelijk gestreefd wordt naar het creëren van aparte opgangen voor de woningen die op de verdiepingen aanwezig zijn dan wel worden ingebracht. Bestaande opgangen dienen in ieder geval gehandhaafd te worden."

- Artikel 4

De eerste zinsnede onder B lid 4 als volgt redigeren: "De totale capaciteit van de locatie ten zuiden van de Gubbelstraat (uitgezonderd de bestaande bebouwing), zowel bovengronds als ondergronds, is maximaal 35.000 m² b.v.o."

- Artikel 4

Aan de tekst onder B lid 4 de volgende zinsnede toevoegen: "Wonen is op deze gronden (uitgezonderd de bestaande bebouwing) uitgesloten."



- Artikel 6
Lid 2 onder e schrappen en de nummering dientengevolge aanpassen.

- Artikel 8
De nummering aanpassen.

- Artikel 8
Lid 1 sub c aanvullen met de zinsnede "(noordzijde Hoenderstraat)".

- Artikel 8
Lid 1 sub f, g en h aanvullen met de zinsnede: "met inachtneming van het bepaalde in artikel 6 lid 5."

- Een nieuw artikel 9 (procedureregels) invoegen. De bestaande artikelen 9, 10 en 11 omnummeren tot 10, 11 en 12. De tekst van het nieuwe artikel 9 luidt als volgt:

"Indien burgemeester en wethouders een vrijstelling of aanlegvergunning zoals bedoeld in deze voorschriften willen verlenen, dienen in ieder geval de volgende procedureregels in acht te worden genomen:

- a. het ontwerp-besluit tot verlening van vrijstelling of aanlegvergunning ligt gedurende tenminste vier weken voor belanghebbenden ter inzage;
- b. burgemeester en wethouders maken de nederlegging tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, die in de gemeente worden verspreid, en voorts op de gebruikelijke wijze bekend;
- c. de bekendmaking houdt in de bevoegdheid van belanghebbenden tot het schriftelijk indienen van bedenkingen bij burgemeester en wethouders tegen het ontwerp-besluit gedurende de onder a. genoemde termijn;
- d. burgemeester en wethouders delen aan hen, die bedenkingen hebben ingediend, de beslissing daaromtrent mede."

Plankaarten

- Op beide plankaarten de bestaande ondergrond verduidelijken en tevens een kadastrale ondergrond aanbrengen.

- Op de bestemmingskaart de begrenzing van het stroomvoerend winterbed in overeenstemming brengen met de Belijningskaart (K.B., 6 maart 1998).

Toelichting

- In paragraaf 1.2 aangeven dat één kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek deel uitmaakt van het plan (in plaats van een afzonderlijke kaart functionele karakteristiek en een afzonderlijke kaart ruimtelijke karakteristiek).

- Paragraaf 4.1 aanvullen met de berekening van de luchtkwaliteit in de Gubbelstraat aan de hand van het CAR-programma.

- Paragraaf 4.2 aanvullen in die zin dat nieuwe activiteiten binnen het stroomvoerend winterbed bij een lager beschermingsniveau dan 1:1250/jaar slechts aanvaardbaar zijn indien vooraf duidelijk is hoe schade bij hoogwater zal worden geregeld, met een garantie tot vrijwaring van het verhalen van schade op het rijk.

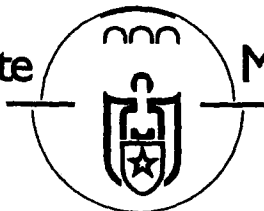
Algemeen

- Het aanbrengen van aanpassingen van redactionele en lay-out-technische aard.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 4 september 2001

De Secretaris,

De Voorzitter,



Volgno. : 105-2001
Datum : 14 augustus 2001
Korr.no. : 2001-29541

Dienst/Afd. : SOG
Raadsclie : SenO
Steller : E. Verheijden/4559

Vaststelling bestemmingsplan Markt-Maas

AAN DE GEMEENTERAAD

A. Beslispunten

1. De zienswijze, in paragraaf B (Zienswijzen) aangeduid als VIII-3, niet-ontvankelijk te verklaren.
2. Alle overige zienswijzen ontvankelijk te verklaren.
3. De ingediende zienswijzen, hieronder aangeduid als III-4, IX-2, IX-3, IX-5, IX-12, IX-18, IX-28, IX-35, IX-38, X-2 en X-3, in zoverre gegrond te verklaren zoals in de onderstaande paragraaf B (Zienswijzen) is omschreven.
4. De ingediende zienswijzen, hieronder aangeduid als I-1 t/m I-5, II-1 t/m II-5, III-1 t/m III-3, IV-1 t/m IV-2, V-1 t/m V-2, VI-1 t/m VI-3, VII-1 t/m VII-4, VIII-1 t/m VIII-2, VIII-4 t/m VIII-6, IX-1, IX-4, IX-6 t/m IX-11, IX-13 t/m IX-17, IX-19 t/m IX-27, IX-29 t/m IX-34, IX-36 t/m IX-37, IX-39 t/m IX-57, X-1, XI-1 t/m XI-4 en XII-1 t/m XII-5 ongegrond te verklaren zoals in de onderstaande paragraaf B (Zienswijzen) is omschreven.
5. Het bestemmingsplan Markt-Maas aan de hand van het bepaalde in dit voorstel alsmede aan de hand van de Lijst van wijzigingen gewijzigd vast te stellen.
6. Te bepalen dat dit voorstel integraal onderdeel uitmaakt van uw besluit.

B. Zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 3 mei 2001 tot en met 30 mei 2001 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 10 personen en/of instanties zienswijzen kenbaar gemaakt, die hieronder behandeld zullen worden.

I. Boels Zanders Advocaten namens de heer A.W.G. Vandooren, de heer W.N. Vandooren en mevrouw F. Vandooren-Pieters

1. Het bestemmingsplan voorziet in een te intensief gebruik van de versmalde Gubbelstraat door enkel en alleen openbaar vervoer in de vorm van bussen.

Het bestemmingsplan laat zich niet uit over het aantal bussen dat door de Gubbelstraat gaat rijden. De Gubbelstraat krijgt een wegdek van ca. 7,00 meter breedte, hetgeen adequaat is voor de afwikkeling van het verkeer ter plaatse. Weliswaar zal de straat intensief gebruikt gaan worden door het openbaar vervoer in de vorm van bussen; daar staat echter tegenover dat het reguliere autoverkeer - waaronder het vele bestemmingsverkeer van en naar de bestaande parkeergarage - verdwijnt.



2. Uitvoering van het bestemmingsplan leidt tot aantasting van het leefklimaat in de Gubbelstraat in de vorm van geluidsoverlast, stankhinder, visuele hinder en beperking lichtinval. Onderzoek hiernaar is noodzakelijk.

Als gevolg van het feit dat de Gubbelstraat een 30 km/uur-regime krijgt is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Op grond van vast beleid van de gemeente Maastricht zal de geluidsbelasting van iedere woning in de straat individueel worden onderzocht. Indien uit dit onderzoek blijkt dat het binnenniveau (maximaal 35 dB(A)) op basis van de Wet geluidhinder wordt overschreden, zal de gemeente Maastricht zorgdragen voor isolatie van de woning tot de binnenniveauwaarde. Het individueel onderzoek en de eventueel hieruit voortvloeiende isolatie zullen plaatsvinden voordat de openbaar vervoersas in de Gubbelstraat in gebruik wordt genomen.

Uit berekeningen blijkt voorts dat er geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen in de Gubbelstraat aan de orde is als gevolg van het gebruik van deze straat als openbaar vervoersas. Aantasting van het leefklimaat als gevolg van een verminderde luchtkwaliteit is o.i. dan ook niet aan de orde.

Voor wat betreft de aspecten visuele hinder en beperking lichtinval wijzen wij erop dat ook het reeds sinds 1994 vigerende bestemmingsplan Centrum-Binnenstad de mogelijkheid biedt om aan de zuidzijde van de Gubbelstraat bebouwing in 5 bouwlagen op te richten op nagenoeg gelijke afstand van de bebouwing aan de noordzijde van de straat als op basis van het voorliggende plan mogelijk is. De stedenbouwkundige kwaliteit van de Gubbelstraat wordt o.i. door de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan verbeterd, zowel ten opzichte van de bestaande situatie als ten opzichte van de bouw mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt. Overigens wordt tegenover het pand van Vandooren de raadzaal gerealiseerd, waarvan de hoogte niet meer dan 16,00 meter bedraagt, die daarmee lager is dan de bestaande kopgevel van stadskantoor II.

3. Het vervallen van parkeerplaatsen in de Gubbelstraat en directe omgeving leidt tot een aantasting van het huurgenot.

De vervallen parkeerplaatsen worden gecompenseerd in de ondergrondse parkeervoorziening, waarvan de ingang direct ten zuiden van de Gubbelstraat wordt gesitueerd. Van een aantasting van het huurgenot als gevolg van het realiseren van een grote centrale ondergrondse parkeervoorziening is o.i. dan ook geen sprake.

4. Er wordt verzocht om een goede kwalitatieve uitstraling en invulling van de zuidzijde van de Gubbelstraat. In dit verband wordt bezwaar gemaakt tegen een gesloten bouwmassa van 5 bouwlagen ter plaatse.

De gemeente Maastricht is ervan overtuigd dat het voorliggende plan de juiste randvoorwaarden bevat om een goede kwalitatieve uitstraling en invulling van de zuidzijde van de Gubbelstraat te bewerkstelligen. De bebouwing aan de zuidzijde van de Gubbelstraat krijgt 4 bouwlagen, met daarboven 2 teruggelegen bouwlagen (dubbele set-back). Het westelijke deel van de nieuwbouw aan de Gubbelstraat nabij de Markt (de raadzaal) wordt in 4 bouwlagen uitgevoerd. De bouwmassa waarin het voorliggende plan voorziet wordt niet als onacceptabel aangemerkt, temeer daar het vigerende bestemmingsplan Centrum-Binnenstad ook reeds in deze mogelijkheid voorziet en aan de Maaszijde van de Gubbelstraat zelfs maximaal 7 bouwlagen toestaat.

5. Er wordt gevreesd voor een vermindering van de toeloop naar de locatie van de bezwaarmaker als gevolg van de nieuwbouw in de Gubbelstraat.

De stedenbouwkundige kwaliteit van de Gubbelstraat zal als gevolg van de nieuwbouw toenemen. De grootschalige ondergrondse parkeergelegenheid is bereikbaar voor voetgangers in het ten zuiden van de Gubbelstraat gelegen gebouw, terwijl het plan voorts voorziet in een dwarsverbinding tussen het nieuwe grote binnenplein en de Gubbelstraat, die in de huidige situatie niet aanwezig is. Voorts draagt de voorgestane functiemenging van winkels en kantoren en - plaatselijk - wonen op de verdiepingen

bij aan de gewenste levendigheid van deze binnenstedelijke straat. Tenslotte is de voorgestane ontsluiting van de in de straat gesitueerde bedrijvigheid voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers uitstekend te noemen, zodat de bereikbaarheid van de Gubbelstraat optimaal gewaarborgd is.

II. Boels Zanders Advocaten namens de heer en mevrouw F.R. Choufoer

1. Er wordt bezwaar gemaakt tegen de opname van een - al dan niet indicatieve - voetgangersdoorgang tussen tussen de Gubbelstraat en de Kleine Gracht via het perceel van bovenvermelden.

Het realiseren van een voetgangersdoorgang tussen de Gubbelstraat en de Kleine Gracht, in aansluiting op de doorgang tussen de Gubbelstraat en het nieuwe binnenplein en de doorgang tussen het nieuwe binnenplein en de hoek Markt/Muntstraat/Hoenderstraat is een wens van de gemeente. Via deze verbinding kan het Boschstraat-Oostkwartier op een meer directe wijze worden gekoppeld met de nieuwe bebouwing tussen Markt en Maas, hetgeen de verblijfskwaliteit van deze omgeving ten goede komt. Nogmaals wordt er hier op gewezen dat het realiseren van deze verbinding wenselijk maar geen "must" is. Het noordelijke deel van deze gewenste voetgangersdoorgang (nabij het pand Kleine Gracht 11) is buiten het plangebied gelegen, als gevolg waarvan het realiseren van deze verbinding enkel en alleen mogelijk is na vrijwillige medewerking van de eigenaar(s). Daarom is de betreffende verbinding dan ook als indicatieve aanduiding op de kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek opgenomen.

2. De (illegale) hoogte van de parkeergarage mag niet uitgangspunt zijn voor de hoogte van de nieuwbouw ter plaatse. De nieuwbouw ter vervanging van de parkeergarage wordt tot in de erfgrans gebouwd. In dit verband dient rekening te worden gehouden met het burenrrecht (o.a. artikel 5.50 BW).

Het bestemmingsplan is als gevolg van de inspraak aangepast, in die zin dat de maximale bouwhoogte 17,00 meter dient te bedragen. Op grond van het vigerende bestemmingsplan Boschstraat-Oost is ter plaatse een maximale bouwhoogte van 17,50 meter toegestaan.

3. De ligging en eigendomsverhoudingen van de kelders moeten in kaart worden gebracht en duidelijk moet worden gemaakt welke delen (mede) onderwerp vormen van het bestemmingsplan.

De kelders vormen vanzelfsprekend alleen onderdeel van het bestemmingsplan voor zover zij binnen de plangrens zijn gelegen. In het kader van het bestemmingsplan zijn de eigendomsverhoudingen niet relevant: de functionele invulling van deze kelders is immers slechts mogelijk met medewerking van de eigenaar(s).

4. Er wordt verzocht om tijdens de bouwwerkzaamheden geen hinder te veroorzaken in de zin van artikel 5:37 BW en de bereikbaarheid van het pand c.q. de Kleine Gracht te garanderen.

De wijze van uitvoering van de werkzaamheden is niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan. Er zal tijdens de bouwwerkzaamheden echter zoveel als mogelijk aan gedaan worden om hinder tot een minimum te beperken en een zo goed mogelijke bereikbaarheid te waarborgen.

5. Bij de sloop van de parkeergarage dient een grote mate van zorgvuldigheid te worden betracht.

Ook hiervoor geldt dat de wijze van uitvoering van de werkzaamheden niet aan de orde is in het voorliggende bestemmingsplan. De sloop van de parkeergarage zal voldoen aan alle relevante regelgeving en beleid.



III. N. Pepels

1. Het plan is in strijd met de status van beschermd stadsgezicht. Er wordt op essentiële onderdelen van de historische rooilijn afgeweken, zowel aan de Marktzijde, aan de Gubbelstraat als aan de Maaszijde. Het hoekpand Gubbelstraat/Van Hasseltkade is weliswaar geen monument, maar is als hoekpand van monumentale waarde en voor de historische rooilijn onmisbaar. De noordwand van de Gubbelstraat dient gesloten te zijn.

De status beschermd stadsgezicht betekent niet dat nieuwbouw ingepast moet worden in bestaande historische rooilijnen. Deze rooilijnen zijn immers niet vastgelegd in het besluit tot aanwijzing tot beschermd stadsgezicht. Bij het ontwikkelen van nieuwbouw dient wel de historische structuur - zoals bouw- en straatrichtingen - van het tot beschermd stadsgezicht aangewezen gebied in acht te worden genomen. Dat is in het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan ook gebeurd. Overigens is niet duidelijk wat de historische rooilijnen ter plaatse zijn: de vanaf de Middeleeuwen geleidelijk gegroeide rooilijnen of de bestaande rooilijnen uit de jaren '60.

Voor wat betreft het hoekpand Gubbelstraat/Van Hasseltkade kan worden gesteld dat handhaving van dit pand, dat overigens geen monumentenstatus heeft, na realisering van de nieuwbouw tussen Markt en Maas tot een dermate abrupte overgang tussen de hoge nieuwbouw in het zuiden en de lagere bestaande bebouwing in het noorden leidt, dat het vanuit stedenbouwkundige overwegingen aanbeveling verdient om ter plaatse nieuwe, hogere bebouwing te realiseren ten behoeve van een vloeiender overgang. Voorts zal er ter plaatse, na realisering van de tunnel en het verlagen van de Wilhelminabrug, sprake zijn van een infrastructureel hoogteverschil, als gevolg waarvan de ingang van het Markt-Maascomplex aan de Maaszijde aanmerkelijk hoger komt te liggen dan het maaiveld van het hoekpand. Door ter plaatse nieuwbouw te realiseren kan een oplossing worden gevonden voor de overbrugging van dit hoogteverschil.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om in de nieuwe noordwand van de Gubbelstraat een onderbreking in de rooilijn te realiseren. Deze mogelijkheid is opgenomen om - samen met de verwijding van de Gubbelstraat aan de zuidzijde, nabij de nieuwe raadzaal - een speels element te introduceren in de vorm van een open ruimte met intiem verblijfsklimaat, waarin ruimte wordt gegeven aan functiemenging.

2. Er wordt bezwaar gemaakt tegen de ontsluiting van 1150 ondergrondse parkeerplaatsen via één in-/uitgang, een situatie die in geval van calamiteiten tot groot gevaar kan leiden.

De te realiseren parkeergarage zal aan alle relevante regelgeving en beleid dienaangaande voldoen. In het traject van de bouwvergunningverlening zal uitdrukkelijk rekening worden gehouden met veiligheidsaspecten.

3. Light-rail wordt met dit plan onmogelijk gemaakt. Helaas wordt gekozen voor autoverkeer in plaats van openbaar vervoer, terwijl er in de plannen voor Belvédère wordt gepleit voor een light-railtracé naar de Markt.

Het voorliggende plan maakt de komst van light-rail naar de Markt niet onmogelijk. Slechts de oversteek van de Maas via de Wilhelminabrug wordt voor light-rail onmogelijk gemaakt. De gemeenteraad heeft besloten dat een eventueel light-railtracé via de spoorbrug over de Maas dient te worden geleid. De situering van het tracé aan de westzijde van de Maas is nog onderwerp van studie, waarbij er nog eens uitdrukkelijk op wordt gewezen dat het aanleggen van een light-railverbinding naar de Markt met dit plan zeker niet onmogelijk is gemaakt.

4. De bestemmingskaart behoort te zijn voorzien van een kadastrale ondergrond.

De plankaarten van het vast te stellen bestemmingsplan zullen worden voorzien van een kadastrale ondergrond.



IV. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

1. De beoogde langzaamverkeersverbinding tussen de kruising Markt/Muntstraat/Hoenderstraat enerzijds en het binnenplein anderzijds is een a-structurele ontwikkeling die een afbreuk van de cultuurhistorische identiteit van de binnenstad creëert. Een langzaamverkeersverbinding die zorgvuldig is ingepast binnen de historische bebouwings- en kavelstructuur en enkel uitkomend op de Hoenderstraat zou hier meer conform de doelstelling van het beschermd stadsgezicht zijn, waarbij het huidige "gat" in de noordelijke bebouwingswand van de Hoenderstraat als optimale invulling kan fungeren voor de aansluiting van deze straat op het kleinere binnenplein.

Een directe, diagonale doorsteek vanuit de Muntstraat naar het grote binnenplein van het Markt-Maasproject wordt door de gemeente Maastricht als noodzakelijke voorwaarde aangemerkt voor de aansluiting van het project op het kernwinkelgebied en de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Immers, alleen een directe doorsteek biedt een vanzelfsprekende, logische route voor het winkelend publiek vanuit de Muntstraat. Er wordt gestreefd naar een kwalitatief hoogwaardige oplossing, met handhaving van de voorgevel van het hoekgebouw Markt/Hoenderstraat, waarbij een deel van de monumentale achtergevel zichtbaar wordt gemaakt in de nieuwe passage. Het historische, monumentale karakter van het gebouw blijft dan ook deels gehandhaafd en zal een belangrijke functie vervullen in de aansluiting van het monumentale kernwinkelgebied op de nieuwe bebouwing van het Markt-Maasproject.

2. Er wordt in overweging gegeven het historische hoekpand Gubbelstraat/Van Hasselkade te handhaven.

De handhaving van dit hoekpand zou na realisering van de nieuwbouw tussen Markt en Maas tot een dermate abrupte overgang tussen de hoge nieuwbouw in het zuiden en de lagere bestaande bebouwing in het noorden leidt, dat het vanuit stedenbouwkundige overwegingen aanbeveling verdient om ter plaatse nieuwe, hogere bebouwing te realiseren ten behoeve van een vloeiender overgang. Voorts zal er ter plaatse, na realisering van de tunnel en het verlagen van de Wilhelminabrug, sprake zijn van een infrastructureel hoogteverschil, als gevolg waarvan de ingang van het Markt-Maascomplex aan de Maaszijde aanmerkelijk hoger komt te liggen dan het maaiveld van het hoekpand. Door ter plaatse nieuwbouw te realiseren kan een oplossing worden gevonden voor de overbrugging van dit hoogteverschil.

V. Ir. A.J. Bedaux

1. Gepleit wordt voor een noord/zuid-hoofdroute voor (brom)fietsers direct naast de tunnelbak op het niveau van de lage kade, onder het Maasplein door (in tegenstelling tot een route over de hoge kade en over het Maasplein).

De positionering van langzaamverkeersroutes is niet aan de orde in het kader van het voorliggende bestemmingsplan, maar wordt t.z.t. separaat uitgewerkt en voorgelegd voor inspraak en besluitvorming.

2. Gepleit wordt voor een situatie waarin de Wilhelminabrug niet meer wordt gebruikt door het normale autoverkeer en wordt ingericht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in 2 richtingen (in tegenstelling tot een voor autoverkeer toegankelijke Wilhelminabrug).

De Wilhelminabrug wordt slechts in beperkte mate gebruikt voor autoverkeer: vanuit de brug in noordelijke richting naar de Maasboulevard door middel van een zgn. "rechtsaffer" en vanuit de Kesselskade door middel van een "rechtsaffer" de brug op in de richting van de Wilhelminasingel. Laatstgenoemde "rechtsaffer" is alleen 's ochtends, tot 11.00 uur, opengesteld en wordt na 11.00 uur afgesloten door middel van paaltjes. De reden voor deze constructie is het voor autoverkeer bereikbaar houden van de Kesselskade en het aan de tunnel gelegen deel van de Van Hasselkade.



Het door de heer Bedaux ontwikkelde voorstel leidt o.i. niet tot een verbetering van de verkeerskundige situatie en geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

VI. Engelsma b.v., namens Sandereijn b.v.

1. Door de voorgenomen wijzigingen c.q. verbouwingen zal cliënte (huurder van pand Van Hasselkade 38) overlast ondervinden en zullen klanten minder gemakkelijk de winkel kunnen bereiken. Hierdoor is de kans reëel dat cliënte economische schade zal ondervinden.

De wijze van uitvoering van de werkzaamheden is niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan. Dit neemt niet weg dat tijdens de bouwwerkzaamheden er alles aan zal gedaan worden om de overlast voor de gebruiker en de bezoekers van het pand tot een minimum te beperken. Een goede bereikbaarheid vormt in dat verband een van de uitgangspunten. De kans op economische schade is dan ook gering.

2. De parkeervoorziening dient op hetzelfde niveau te blijven.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een parkeergarage met 1150 parkeerplaatsen onder de nieuwe bebouwing tussen Markt en Maas. De in- en uitgang voor voetgangers wordt gesitueerd aan het nieuwe binnenplein, op ca. 100 meter afstand van het pand Van Hasselkade 38. Bij de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van de bestaande parkeerplaatsen in het plangebied en de nabije omgeving daarvan. De parkeervoorziening blijft dan ook op hetzelfde niveau.

3. Wellicht zijn, als gevolg van de plannen, verbouwingen en aanpassingen bij cliënte in verband met brandveiligheid noodzakelijk.

In het kader van de detaillering van het bouwplan zal tevens worden gekeken naar de ontsluiting van het pand Van Hasselkade 38 in geval van calamiteiten.

VII. Engelsma b.v., namens Huslu b.v.

1. Door de voorgenomen wijzigingen c.q. verbouwingen zal de huurster van het pand Van Hasselkade 38 overlast ondervinden en zullen klanten minder gemakkelijk de winkel kunnen bereiken. Hierdoor is de kans reëel dat huurster economische schade zal lijden, waarvan ook verhuurster negatieve gevolgen kan ondervinden.

Zie de beantwoording onder VI-1.

2. De parkeervoorziening dient op hetzelfde niveau te blijven.

Zie de beantwoording onder VI-2.

3. Wellicht zijn, als gevolg van de plannen, verbouwingen en aanpassingen aan het pand noodzakelijk in verband met brandveiligheid.

In het kader van de detaillering van het bouwplan zal tevens worden gekeken naar de ontsluiting van het pand Van Hasselkade 38 in geval van calamiteiten.

4. Door de voorgenomen wijzigingen c.q. verbouwingen is cliënte, als eigenaresse van het perceel, eventueel verplicht kosten te moeten maken voor de aanpassingen van het pand omdat deze kosten wellicht niet voor rekening van de huurster, Sandereijn b.v., komen.



De voorgenomen nieuwbouw zal niet tot wijzigingen of verbouwingen bij cliënte leiden. Voor zover d'it toch het geval mocht blijken te zijn, zullen deze redelijkerwijs niet voor rekening van huurster of verhuurster komen.

VIII. Ir. S.G.M. Tychon

Van de heer Tychon zijn tevens, in het kader van de mondelinge toelichting op de zienswijzen, twee aanvullingen ontvangen ("Markt Maastricht - een visie" en "Markt-Maasterplan"), welke bij de beantwoording van de zienswijzen zijn meegenomen.

1. De samenwerking in MHAL-verband/stedelijk netwerk vereist een transnationale beleidsvisie met name op het gebied van verbindingen respectievelijk het openbaar vervoer. Er dient ruimte te zijn voor lightrail-verbinding via de Markt.

Het bestemmingsplan is gebaseerd op de uitgangspunten van de Vijfde Nota RO m.b.t. de zorg voor hoogwaardige openbaar- vervoersverbindingen tussen de centra in het stedelijk netwerk.

Uitgangspunten zijn geweest:

- *het MHAL-perspectief;*
- *de keuze om zoveel mogelijk bestaande spoorlijnen te benutten bij de te maken lightrailverbindingen;*
- *het niet onmogelijk maken van een verbinding met het centrum. (Zie ook de beantwoording van zienswijze III-3).*

2. De ondertunneling van de Maasboulevard eindigt in het niets; daarmee wordt de aansluiting op de Noorderbrug ingewikkeld.

De ondertunneling van de Maasboulevard ter plaatse heeft een tweeledig doel: enerzijds het bewerkstelligen van een ongehinderde kruising van vervoersstromen in noord-/zuidrichting (m.n. autoverkeer via de Maasboulevard) en in oost-/westrichting (m.n. openbaar vervoer via de Wilhelminabrug/Gubbelstraat). Anderzijds wordt door de ondertunneling de barrièrewerking van de Maasboulevard tussen dit deel van de binnenstad - het kernwinkelgebied en daarmee het hart van de binnenstad - en de Maas opgeheven. Noordelijk van het plangebied wordt de scheiding tussen de binnenstad en de Maas als minder pregnant ervaren, als gevolg waarvan de Maasboulevard daar bovengronds wordt gehandhaafd. De huidige aansluiting op de Noorderbrug blijft voorsnog dan ook gehandhaafd. Momenteel is de aanlanding van de Noorderbrug op de westelijke Maasoever nog onderwerp van studie, waarbij rekening wordt gehouden met de ondertunnelde Maasboulevard tussen Sint-Servaasbrug en Kleine Gracht. Indien als gevolg van deze studie de situering van de aanlanding in de toekomst wordt gewijzigd en de aansluiting van de Maasboulevard op de Noorderbrug elders wordt gesitueerd, zal de in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen ondertunneling niet tot gevolg hebben dat deze aansluiting op enigerlei wijze wordt bemoeilijkt.

3. Het plan getuigt van een ontbrekende visie met betrekking tot de aansluiting van het Belvédère-gebied op de bestaande, hoofdzakelijk industriële stadswand.

De aansluiting van het Belvédère-gebied op de bestaande stadswand vindt plaats buiten het plangebied van het bestemmingsplan Markt-Maas en komt aan de orde in de planvorming omtrent Belvédère. Deze zienswijze is dan ook niet-ontvankelijk.

4. De historiserende afsluiting van de Marktwand is ongewenst.

De afsluiting van de Marktwand wordt door de gemeente vanuit stedenbouwkundig-historische overwegingen als noodzakelijk aangemerkt. Met de afsluiting wordt de beslotenheid van het Marktplaatsplein aan de oostelijke zijde benadrukt, waarbij de Markt wordt teruggebracht naar haar historische omvang. Een min of meer open Marktwand aan de oostelijke zijde wordt als niet-passend ervaren binnen de monumentaal-historische stedenbouwkundige structuur van de binnenstad. Deze opvatting wordt onderschreven door het rijk en de provincie.



5. De heer Tychon heeft een eigen stedenbouwkundig plan opgesteld dat voorziet in een oprekking van het Marktplein in oostelijke richting tot over de Maasoever, waarbij het opgerekte Marktplein wordt geflankeerd door een halfcirkelvormig bouwvolume. Tevens wordt in dit voorstel de Wilhelminabrug met ca. 2,00 meter verlaagd en ontstaat er een directe ondergrondse verbinding tussen Noorderbrug en Wilhelminabrug onder Boschstraat en Markt door.

De planvorming omtrent het Markt-Maasproject, die in het voorliggende bestemmingsplan is vertaald, is tot stand gekomen na een uiterst grondige voorbereiding en biedt een afgewogen kader waarbinnen dit essentiële deel van de binnenstad verantwoord kan worden ontwikkeld. De keuzes die in de loop van het planproces zijn gemaakt op het gebied van stedenbouw, infrastructuur en functietoedeling zijn weloverwogen en worden gedragen door raad en college. Het door de heer Tychon ontwikkelde model houdt, voor wat betreft de inrichting van de Markt, geen rekening met de historische stedenbouwkundige schaal van de binnenstad en beperkt de keuzemogelijkheden voor wat betreft de situering van een eventuele toekomstige nieuwe aansluiting van de Maasboulevard op de Noorderbrug. Het alternatieve plan leidt o.i. niet tot een verbeterde invulling van het plangebied en geeft dan ook geen aanleiding tot een aanpassing van de nu voorliggende plannen.

6. Er is geen sprake van plankwaliteit in relatie tot intensief en meervoudig stedelijk ruimtegebruik. Voor het overige heeft de hoekverdraaiing van het noordelijk bouwvolume geen aanleiding in het bestaande stedelijke weefsel, wordt dit weefsel verkwanseld, rechtvaardigt het plan de investeringen niet, is er geen programma van eisen, is de geluidshinder achteraf onderzocht, zorgt het plan niet voor de bevrijding van een paar onaangename steenklompen, is de nationale bouwopgave verdichting in plaats van "hetzelfde weg te zetten" en wordt het plan gehuld in vage trendmatige termen als "eeuwigheid" en "kwaliteit" waarbij gegoocheld wordt met miljoenen.

Het voorgestelde plan is o.i. op de principes van intensief ruimtegebruik gebaseerd en uiterst zorgvuldig in de verschillende stadia de afgelopen tien jaar gewikt en gewogen. Hierbij zijn aan de orde geweest:

- de visuele uitstraling in relatie tot het rivierfront en de cultuurhistorische waarden van deze omgeving;
- de problematiek van hoge dichtheden in relatie tot geluid en licht;
- een goede bereikbaarheid vanuit de principes van het mobiliteitsbeleid, waarbij de totale mobiliteitsaanpak mede vanuit studies als Maaskruisend verkeer de bereikbaarheid van de singels en daarmee de binnenstad verbetert (zie ook Bereikbaarheidsplan voor de binnenstad);
- duurzaamheidsprincipes vanuit m.n. locatiefactoren voor parkeren respectievelijk de energievoorziening;
- de inpassing van de infrastructuur;
- de maatvoering;
- de overzichtelijkheid van OV-voorziening (waarover nog vervolgdiscussie wordt gevoerd).

Er is o.i. dan ook geen sprake van strijdigheid met de Vijfde Nota RO/Provinciaal Omgevingsplan.

Het ontwerp is o.i. wel degelijk stedenbouwkundig zorgvuldig ingepast in het bestaande stedelijk weefsel en rechtvaardigt daarmee de investeringen, zeker wanneer deze nog eens worden afgewogen tegen de realisering van de reeds lang gewenste uitbreiding van het kernwinkelgebied, de vervanging van de niet meer functionele kantoren en de herinrichting van de openbare ruimte. Hiervoor is overigens wel degelijk sprake van een programma van eisen. Voor wat betreft de financiële aspecten wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van de Toelichting van het bestemmingsplan.

Voor wat betreft geluidshinder kan opgemerkt worden dat dit aspect, zoals het hoort, onderzocht is bij de voorbereiding van de vaststelling van dit bestemmingsplan (zie hiervoor pag. 10 van de Toelichting van dit bestemmingsplan).

IX. Dhr. C.A.T. Pulles

1. De noodzaak tot herhuisvesting van de gemeentelijke diensten binnen het plangebied wordt, gel et op overwegingen van verkeerstechnische, stedenbouwkundige en economische aard, in twijfel getrokken.

Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Vanzelfsprekend bestaat er geen noodzaak tot herhuisvesting aan de Markt. Echter, herhuisvesting op deze locatie is wel zeer gewenst, gelet op de centrale ligging nabij het oude stadhuis en de Markt, een knooppunt van het stads- en streekbusvervoer in de stad, als gevolg waarvan een optimale ontsluiting van de locatie door het openbaar vervoer is gewaarborgd, temeer daar de Markt in de toekomst mogelijk wordt ontsloten door light-rail. De huidige situering wordt als uitstekend ervaren, waarbij het aanbod van gemeentelijke dienstverlening een logische aanvulling vormt op de dienstverlenende en publieksverzorgende functie van de binnenstad. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt een stedenbouwkundig verantwoorde inpassing van de gemeentelijke kantoren in de historische binnenstad mogelijk gemaakt, waarbij op de betreffende locatie voldoende vloeroppervlak kan en zal worden ontwikkeld voor de huisvesting van de gemeentelijke diensten.

2. Uit de plankaarten is niet op te maken welke bestemming de betrokken percelen zullen krijgen.

Voor zover hiermee bedoeld wordt op de onduidelijke ondergrond van het kaartmateriaal, kunnen wij instemmen met deze opmerking. De plankaarten zullen voor wat betreft dit aspect worden aangepast. Voorts zal tevens een kadastrale ondergrond op de plankaarten worden aangebracht. De bestemmingen zijn - zoals gebruikelijk - op de bestemmingskaart aangegeven.

3. Artikel 1 lid 2 en 28: De regeling met betrekking tot aan huis gebonden beroepen en publiekverzorgende ambachtelijke bedrijven is niet duidelijk. De functies galerie en atelier zijn niet eens vermeld en toegelaten.

In het bestemmingsplan is een onderscheid gemaakt tussen enerzijds beroepen die, gelet op de aard, de omvang en de ruimtelijke uitstraling van de activiteiten, in een woning kunnen worden uitgeoefend (vervat in lid 2) en anderzijds beroepen die, op grond van dezelfde overwegingen, niet in een woning thuishoren (lid 28). Daarmee is echter niet gezegd dat lijstenmakers, boekbinders etc. niet boven hun zaak zouden mogen wonen; het soort bedrijvigheid is echter minder geschikt om in de woning te worden uitgeoefend.

De functies galerie en atelier zijn binnen de bestemming centrumgebied rechtstreeks toegestaan. Omwille van de duidelijkheid zullen de voorschriften van het plan worden aangepast door middel van het opnemen van begripsomschrijvingen van beide functies en een specifieke regeling in artikel 4 onder B omtrent de situering van dergelijke functies.

4. Artikel 1 lid 10: Voor bouwlagen van gebouwen, geen woningen zijnde, is een maximale hoogtemaat opgenomen van 5,00 meter. Geldt dat ook voor de raadzaal?

De hoogte van de raadzaal bedraagt meer dan 5,00 meter, als gevolg waarvan in het betreffende artikellid is bepaald dat het is toegestaan om twee of meer bouwlagen samen te voegen, mits passend binnen de totale maximaal toelaatbare bouwhoogte.

5. Artikel 1 lid 25: De woorden "ter plaatse van" in sub a. zijn dubbel gebruikt.

Deze opmerking is terecht. Het artikellid zal worden aangepast.

6. Artikel 1 lid 28: Het is niet duidelijk of de genoemde kapper, schoenmaker of goudsmid boven hun zaak mogen wonen.

Zie de beantwoording onder IX-3.



7. Artikel 2 onder A. lid 2: Wat betekent een set-back?

Een set-back betekent een terugspringende bovenste bouwlaag van een gebouw.

8. Artikel 3 onder I. lid 3: Gesproken wordt van het behoud en herstel van de in het plangebied aanwezige waardevolle elementen en structuren en van de bestaande ruimtelijke karakteristiek. Echter: het plangebied bevat, vergeleken met zijn omgeving, haast geen waardevolle elementen (slechts vier monumenten aan de Markt en twee panden met monumentale waarde aan de Hoenderstraat). Het behoud en herstel van de in het plangebied aanwezige waardevolle structuren en van de bestaande ruimtelijke karakteristiek is tegenstrijdig, daar de bestaande stadskantoren juist worden gesloopt wegens de niet-inpasbaarheid. Gepleit wordt voor een historiserende bouwmassa, vergelijkbaar met de tijd voor de bouw van de huidige stadskantoren.

In de planvorming is bewust afgezien van historiserend bouwen. In de structuur en architectuur van de Maastrichtse binnenstad zijn immers de invloeden waarneembaar van alle tijdspannen sinds de Middeleeuwen. Met de realisatie van het Markt-Maasproject wordt de jongste tijd in het stadsbeeld vertegenwoordigd. Daarbij dient er zorg voor te worden gedragen dat het stedenbouwkundig plan voorziet in een goede inpassing in en afstemming op de in het plangebied aanwezige waardevolle elementen, structuren en ruimtelijke karakteristiek. Deze eis is dan ook in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen en dient als randvoorwaarde bij de ontwikkeling van het plangebied.

9. Artikel 4 onder A. lid 1: De Marktwand wordt in het voorliggende ontwerp niet afgebouwd. Er blijft immers een gat over van ca. 20,00 m.

De bepaling spreekt doelbewust van afbouwen en niet van dichtbouwen. Overigens zal de opening in de Marktwand ongeveer 13,00 m. gaan bedragen.

10. Artikel 4 onder A. lid 2: De verblijfswaarde van de Gubbelstraat wordt niet verhoogd door de openbaar vervoersas via deze straat te leiden.

Zie de beantwoording onder I-1 en I-2.

11. Artikel 4 onder A. lid 3: De Gubbelstraat dient ook toegankelijk te zijn voor taxi's, koeriers en afhalers.

Taxi's kunnen in de nieuwe Gubbelstraat gebruik maken van de openbaar vervoersas. Ook laad- en losverkeer is toegestaan, met dien verstande dat laden en lossen slechts binnen nader vast te stellen tijden plaats mag vinden.

12. Artikel 4 onder A. lid 4: Dit voorschrift is niet toetsbaar.

Deze opmerking is terecht. Het betreffende voorschrift zal worden geschrapt.

13. Artikel 4 onder A. lid 5: De vorm van de rooilijnen dient afgestemd te worden op het Maasplein. Gepleit wordt voor een rotonde ter plaatse van het Maasplein.

Voor dit deel van het plangebied wordt gestreefd naar het herstellen van de min of meer rechte rooilijn langs de Maas, in het verlengde van de Kesselskade enerzijds en de Van Hasselkade anderzijds, ter benadrukking van het rivierfront van de stad en de begeleiding van de binnenstedelijke Maas. De verkeerskundige inrichting is in het kader van het voorliggende bestemmingsplan niet aan de orde en wordt t.z.t. separaat uitgewerkt en voorgelegd voor inspraak en besluitvorming.

14. Artikel 4 onder A. lid 6: Het bouwplan is te dominant en blokvormig, mede als gevolg van het ontbreken van de voor Maastricht zo karakteristieke schuine daken. Waarom zijn tuinen, binnenpandse parkeerplaatsen en schuurtjes niet toegestaan?



Voor wat betreft het ontbreken van schuine daken in het bouwplan wordt verwezen naar de beantwoording onder IX-8.

In het bestemmingsplan worden tuinen, inpandige parkeervoorzieningen en schuurtjes niet uitgesloten.

15. Artikel 4 onder A. lid 7: Waarom is deze bepaling niet van toepassing op het hoekpand Gubbelstraat/Van Hasselkade?

Het hoekpand Gubbelstraat/Van Hasselkade heeft geen monumentstatus in de zin van de Monumentenwet en wordt ook anderszins in het kader van dit plan niet aangemerkt als pand met monumentale waarde, als gevolg waarvan artikel 4 onder A lid 7 niet van toepassing is op het betreffende pand.

16. Artikel 4 onder A. lid 8: De capaciteit van de parkeergarage (1150 parkeerplaatsen) is berekend door het optellen van alle bestaande bovengrondse parkeerplaatsen in het plangebied. Daarbij zijn echter de parkeerplaatsen achter stadskantoor II en de parkeerplaatsen voor touringcars onder de Wilhelminabrug over het hoofd gezien. Tevens is geen rekening gehouden met het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is voor gemeentepersoneel en bezoekers van de gemeentelijke diensten alsmede bevoorradingsverkeer. Voorts is niet gespecificeerd waar de in- en uitrit van de parkeergarage precies gesitueerd is.

Het parkeren voor touringcars wordt elders in de stad ondergebracht. Bij de berekening van de capaciteit van de parkeergarage zijn voorts alle parkeerplaatsen in het plangebied, en dus ook de parkeerplaatsen achter stadskantoor II, meegenomen. Ook in de huidige situatie wordt een aantal parkeerplaatsen in het plangebied ingenomen door ambtenaren, bezoekers van de gemeente en bevoorradingsverkeer. Dit blijft ook in de nieuwe opzet het geval. De parkeerbalans blijft dan ook intact op binnenstedelijk niveau.

Op de kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek zijn de ondergrondse hoofdontsluitingen (tunnel en in-/uitrit parkeergarage) aangeduid.

17. Artikel 4 onder A. lid 9: De Muntstraat en de Kleine Gracht vallen buiten dit plangebied.

Dit voorschrift bevat enerzijds een randvoorwaarde (ontsluiting vanaf Muntstraat) en anderzijds een wens (ontsluiting vanaf Kleine Gracht) met betrekking tot de relatie van het plangebied tot de nabije omgeving en dient daarom gehandhaafd te blijven.

18. Artikel 4 onder B. lid 1: De betreffende lijn die de zonering aangeeft op de kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek is nauwelijks vindbaar.

Met deze zienswijze kan worden ingestemd. Het betreffende artikellid zal worden aangevuld door middel van het vermelden van de betreffende locatie (noordzijde Hoenderstraat).

19. Artikel 4 onder B. lid 2: Waarom zijn hotels en pensions niet rechtstreeks toegestaan binnen de op de bestemmingskaart aangegeven zone?

In dit artikellid alsmede in artikel 8 lid 1 sub c is het beleid vervat zoals neergelegd in de Horecanota Maastricht (vastgesteld door de raad op 3 december 1996).

20. Artikel 4 onder B. lid 4: Hier wordt melding gemaakt van 18.000 m² t.b.v. winkels en horeca en 17.000 m² t.b.v. gemeentelijke huisvesting, terwijl in het raadsstuk d.d. 19 december 2000 gesproken wordt over andere cijfers.

De in dit artikel opgenomen maten geven de maximaal toelaatbare oppervlaktes weer, terwijl in het raadsstuk de feitelijk te realiseren oppervlaktes zijn opgenomen. Indien gewenst kan echter een groter vloeroppervlak worden gerealiseerd, tot maximaal de omvang zoals opgenomen in voormeld artikel.



21. Artikel 4 onder B. lid 5: Dit lid komt niet overeen met hetgeen is opgenomen in het raadsbesluit van 19 december 2000 (blz. 5).

Het betreffende artikellid heeft betrekking op de noordzijde van de Gubbelstraat, terwijl de bedoelde passage in het raadsbesluit ingaat op de zuidzijde van de Gubbelstraat.

22. Artikel 5 onder A. lid 2: Wat wordt bedoeld met een "gesloten voetgangerscircuit"? Voorts horen paviljoens en kiosken niet thuis op de als zodanig bestemde gronden: zij belemmeren het vrije uitzicht over de Maas. Lage wandelsteigers en verlaagde oeverplaatsen zijn in strijd met het beleid van Rijkswaterstaat met betrekking tot het stroomvoerend winterbed en met de sociale veiligheid.

Met "gesloten voetgangerscircuit" wordt bedoeld het realiseren van doorgaande verbindingen voor voetgangers langs beide oevers van de Maas, onderling verbonden door de Wilhelminabrug, de Sint-Servaasbrug en de nog aan te leggen Céramiquebrug.

Paviljoens en kiosken kunnen, mits goed ingepast en vormgegeven, bijdragen tot een grotere levendigheid en hogere verblijfswaarde van de kade zonder dat het uitzicht over de Maas wordt belemmerd. Tevens kunnen zij een rol spelen in het bewaken van de sociale veiligheid. Voorts zijn verlaagde oeverplaatsen niet in strijd met het beleid voor het stroomvoerend winterbed voor zover geen belemmering oplevert van de stroomvoerende functie van de Maas. Verlaagde oeverplaatsen leiden niet tot een belemmering van de stroomvoerende functie, terwijl lage wandelsteigers - in tegenstelling tot verlaagde oeverplaatsen - bouwvergunningplichtig zijn en daarmee onder de werking van artikel 6 lid 4 (bepalingen met betrekking tot het stroomvoerend winterbed) van dit plan vallen, in welk verband een nadere afweging door Gedeputeerde Staten en Rijkswaterstaat dient te worden gemaakt. Het gehele kadegebied zal dusdanig open en overzichtelijk worden ingericht dat de sociale veiligheid van het gebied niet in het geding komt.

23. Artikel 5 onder A. lid 3: De ondertunneling van de Maasboulevard moet - in verband met het bereiken van een betere verblijfskwaliteit en een betere relatie met de Maas - plaats vinden vanaf de Kennedybrug tot de Noorderbrug.

Een volledige ondertunneling van de binnenstedelijke Maasboulevard is financieel onhaalbaar en is dan ook niet aan de orde in het bestemmingsplan.

24. Artikel 5 onder A. lid 5: Het woord "gestreefd" dient, omwille van de duidelijkheid van de voorschriften, te worden geschrapt.

Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Het woord "gestreefd" wordt essentieel geacht voor het omschrijven van het doel van deze bepaling. De feitelijke consequentie van dit streven - het ontoegankelijk maken van de Gubbelstraat voor regulier autoverkeer - volgt in de volgende zin van het artikellid.

25. Artikel 5 onder B.: Deze bepaling gaat alleen in op gebouwen en niet op andere bouwwerken. Het verdient aanbeveling om ook voor wat betreft het oprichten van bouwwerken voorschriften te stellen.

Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Het bestemmingsplan biedt in artikel 3 onder 1. lid 2 en artikel 6 lid 2 sub f voldoende inzicht in de functionele eisen en bebouwingseisen die aan bouwwerken, geen gebouwen zijnde binnen deze bestemming worden gesteld.

26. Artikel 6 lid 2 onder a, b en c: In het plangebied zijn geen historisch waardevolle hoofdgebouwen aanwezig, als gevolg waarvan de voorschriften onder a en b kunnen worden geschrapt. Voorts zijn in het plangebied geen bijgebouwen aanwezig, zodat ook dit voorschrift kan worden geschrapt.

Gelet op de omschrijving van de begrippen "hoofdgebouw" en "bijgebouw" in de begripsbepalingen in artikel 1 zijn dergelijke gebouwen wel degelijk in het plangebied aanwezig. De betreffende bepaling dient dan ook te worden gehandhaafd.

27. Artikel 6 lid 2 onder d: Deze bepaling is in strijd met het artikel 4 onder A. lid 6. Laatstgenoemd artikel stelt immers dat de achterzijde van de ter plaatse geprojecteerde gebouwen in de achterste perceelsgrens moet worden opgericht, als gevolg waarvan er geen ruimte meer is voor andere bouwwerken.

Daar op grond van het bestemmingsplan niet het gehele bouwperceel behoeft te worden bebouwd, dient een bepaling ten aanzien van het oprichten van andere bouwwerken onderdeel van de voorschriften uit te maken. De betreffende bepaling dient dan ook te worden gehandhaafd.

28. Artikel 6 lid 2 onder e: Wat is het nut van deze bepaling?

Inmiddels is na onderzoek gebleken dat de zich in het plangebied bevindende gewelfkelders dieper zijn gelegen dan 5,00 m. Daar ook de te realiseren parkeerkelder dieper wordt dan 5,00 m. kan deze bepaling worden geschrapt. Deze zienswijze is dan ook terecht.

29. Artikel 6 lid 2 onder f: Met het begrip "openbare ruimte" wordt blijkbaar openbare buitenruimte bedoeld. Verzocht wordt dan ook om in deze bepaling te spreken van openbare buitenruimte. Voorts is de in deze bepaling opgenomen maximale hoogtemaat voor additionele voorzieningen te klein, daar bijv. brandtrappen, opvouwbare brandladders en panoramaliften hoger zijn dan 8,00 m.

Het gebruik van het begrip "openbare ruimte" leidt o.i. niet tot onduidelijkheden met betrekking tot de vraag of hiermee de buitenruimte of de binnenruimte wordt bedoeld. Brandtrappen, opvouwbare brandladders en panoramaliften worden niet aangemerkt als additionele voorzieningen maar als onderdeel van gebouwen. De maximale hoogtemaat van 8,00 m. voor additionele voorzieningen (zoals bijv. lantaarnpalen) dient dan ook te worden gehandhaafd.

30. Artikel 6 lid 4 onder C: Bij de beoordeling of het rivierbelang zich verzet tegen het verlenen van een aanlegvergunning dient Rijkswaterstaat eerst te worden gehoord.

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld volgens de voorbeeldregeling in de provinciale circulaire "Bouwen langs de Maas". In deze voorbeeldregeling is het beleid uit de beleidsnota "Ruimte voor de rivier" vervat. De onder het aanlegvergunningstelsel gebrachte activiteiten werpen overigens geen belemmeringen op voor de stroomvoerende functie van de Maas, daar het hier gaat om het ontginnen, verlagen, afgraven en/of egaliseren van de bodem.

31. Artikel 6 lid 5: Deze bepaling is in strijd met het rijksbeleid t.a.v. hoogwater.

Zoals reeds in de beantwoording onder IX-30 werd aangegeven, betreft het hier de letterlijke weergave van de voorbeeldregeling in de provinciale circulaire "Bouwen langs de Maas", waarin het rijksbeleid met betrekking tot hoogwater is vervat (de beleidslijn "Ruimte voor de rivier").

32. Artikel 6 lid 6 onder A. sub a: Bij het stellen van nadere eisen zijn ook burgemeester en wethouders gebonden aan het maximaal aantal bouwlagen zoals vermeld in artikel 6 lid 2 onder b en c.

De nadere eisenregeling biedt de mogelijkheid aan burgemeester en wethouders om binnen het kader van de in de bouwvoorschriften opgenomen eisen te specificeren. Het stellen van de nadere eis om een groter aantal bouwlagen te realiseren dan op grond van de bebouwingsvoorschriften is toegestaan is dan ook niet mogelijk en, gelet op de rechtszekerheid van derden, niet wenselijk.

33. Artikel 6 lid 6 onder B.: De verwijzing naar artikel 5 dient weggelaten te worden, daar binnen het stroomvoerend winterbed Rijkswaterstaat beslissingsbevoegdheid heeft.

Het feit dat voor een deel van de binnen de bestemming "verkeers- en recreatiegebied" gelegen gronden (namelijk alleen voor zover deze gronden zijn gelegen in het stroomvoerend winterbed van de Maas) een verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten benodigd is voordat



bouwvergunning kan worden verleend, doet niet af aan de beslissingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders voor zover het gaat om het stellen van nadere eisen. De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat heeft in het traject van de bouwvergunningsprocedure een adviserende rol.

34. Artikel 6 lid 6 onder B. sub a: De bepaling dat nadere eisen uitsluitend mogen worden gesteld indien dit noodzakelijk is ter waarborging van de ruimtelijke kwaliteit, het stedenbouwkundig beeld, de cultuurhistorische en/of archeologische waarde ter plaatse dan wel indien dit noodzakelijk is voor een verantwoorde stedenbouwkundige en/of architectonische inpassing in de bestaande bebouwing zouden burgemeester en wethouders moeten aangrijpen om het voorliggende plan af te wijzen.

Het stellen van nadere eisen is vooralsnog, gelet op het ontwerp-bouwplan Markt-Maas, niet aan de orde. Het college van burgemeester en wethouders staat immers geheel achter het voorliggende plan.

35. Artikel 8 lid 1: De nummering van dit artikel is niet in orde (sub d. komt tweemaal voor).

Deze opmerking is terecht. De nummering van dit artikel zal worden aangepast.

36. Artikel 8 lid 2: Dit voorschrift dient geconcretiseerd te worden. Het begrip "onevenredige afbreuk" is immers niet duidelijk.

Er kan op voorhand niet worden aangegeven wanneer sprake is van "onevenredige afbreuk". Op het moment dat het verlenen van vrijstelling aan de orde komt zullen burgemeester en wethouders aan de hand van de dan aanwezige concrete omstandigheden beoordelen en motiveren waarom er in dat concrete geval sprake is of juist geen sprake is van "onevenredige afbreuk" aan de stedenbouwkundige samenhang alsmede aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

37. Toelichting blz. 2: De kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek geeft niet aan welke functies in het plangebied zijn ingevuld of vastgelegd.

De kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek bevat een aantal functionele elementen, te weten: hoofdontsluiting, secundaire ontsluiting, hoofdontsluiting ondergronds (tunnel), langzaamverkeersverbinding, langzaamverkeersverbinding indicatief, Maaspromenade voetgangersgebied, openbaar vervoersas en ondergrondse parkeergarage. De overige toegelaten functies zijn opgesomd in artikel 3 onder 1. en worden via de op de bestemmingskaart aangeduide bestemmingen visueel tot uitdrukking gebracht.

38. Toelichting blz. 2: Hier wordt vermeld dat zowel een kaart functionele karakteristiek als een kaart ruimtelijke karakteristiek onderdeel uitmaken van het plan. In werkelijkheid is er echter sprake van één kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek.

Deze zienswijze is terecht. De tekst zal overeenkomstig worden aangepast.

39. Toelichting blz. 4: Bij de opsomming is een belangrijke component vergeten, nl. "aansluiting van het project op de Markt".

De opsomming op pagina 4 vloeit voort uit de Structuurvisie 1990-2000. De in de zienswijze gewenste toevoeging "aansluiting van het project op de Markt" zit reeds besloten in de zinsnede "ontwikkeling van de oostzijde van de Markt".

40. Toelichting blz. 4: Naar aanleiding van de passage "... een goede bereikbaarheid van die functies is een vereiste..." wordt nog eens gewezen op het ontbreken van de noodzaak tot herhuisvesting van de gemeentelijke diensten in de binnenstad.

Zie de beantwoording onder IX-1.

41. Toelichting blz. 5: Naar aanleiding van de passage "... en het terugdringen van het autogebruik..." wordt nogmaals gewezen op het ontbreken van de noodzaak tot herhuisvesting van de gemeentelijke diensten in de binnenstad.

Zie de beantwoording onder IX-1.

42. Toelichting blz. 6: Naar aanleiding van paragraaf 3.1 wordt weer gewezen op het ontbreken van de noodzaak tot herhuisvesting van de gemeentelijke diensten in de binnenstad.

Zie de beantwoording onder IX-1.

43. Toelichting blz. 7: Naar aanleiding van de eerste alinea op deze pagina wordt er nogmaals op gewezen dat de Marktwand niet wordt gesloten, doordat de wand over een afstand van ca. 20 meter openblijft.

Zie de beantwoording onder IX-9.

44. Toelichting blz. 7: Naar aanleiding van de zin "De parkeergarage aan de Gubbelstraat wordt gesloopt ten behoeve van nieuwbouw van winkels of kantoren op de begane grond en woningen op de verdiepingen" wordt er nogmaals op gewezen dat dit voornemen in strijd is met het bepaalde in het raadsbesluit van 19 december 2000.

Zie de beantwoording onder IX-21.

45. Toelichting blz. 7: Naar aanleiding van de derde alinea wordt er nogmaals op gewezen dat het tracé van de tunnel te kort is.

Zie de beantwoording onder IX-23.

46. Toelichting blz. 7: Naar aanleiding van paragraaf 3.2 wordt nogmaals gewezen op het ontbreken van de noodzaak tot herhuisvesting van de gemeentelijke diensten in de binnenstad.

Zie de beantwoording onder IX-1.

47. Toelichting blz. 8: Gepleit wordt nogmaals voor een rotonde bij de aanlanding van de Wilhelminabrug in plaats van een V-vormige afrit. Aan de rotonde dient tevens de nieuwe centrale bushalte te worden gesitueerd.

Zie de beantwoording onder IX-13 voor wat betreft de rotonde. De Markt of directe omgeving komt in aanmerking voor de nieuwe centrale bushalte. Het aanleggen van de bushalte op of nabij de Markt is stedenbouwkundig beter inpasbaar en is logischer, gelet op de vervoersstromen op de Markt en de ligging ten opzichte van niet alleen het Markt-Maascomplex maar ook de overige delen van de binnenstad.

48. Toelichting blz. 8: Van het aanleggen van de lage Maaskade dient te worden afgezien, gelet op het beleid van Rijkswaterstaat en vanwege negatieve sociale aspecten.

Zie de beantwoording onder IX-22.

49. Toelichting blz. 8: Naar aanleiding van de onderste alinea wordt nogmaals gepleit voor het verlengen van de tunnel. Voorts wordt afgevraagd hoe het verkeer in de tunnelbuizen in twee niveaus wordt gescheiden.

Zie de beantwoording onder IX-23. Voor het realiseren van de tunnel is inmiddels bouwvergunning verleend. De bouwtekeningen dienaangaande hebben ter inzage gelegen.



50. Toelichting blz. 8: Ter voorkoming van barrière-werking dienen terrassen in de eerste zone tegen de bebouwing van de Van Hasseltkade te liggen in plaats van aan de kade of tegen de paviljoens (tweede zone). Het situeren van terrassen in de derde zone (de lage kade) is niet toegestaan door Rijkswaterstaat en moet worden afgeraden wegens negatieve sociale aspecten en financiële aspecten (i.v.m. bodemsanering en onderhoud).

Over de situering van terrassen laat het voorliggende bestemmingsplan zich niet uit. Het bestemmingsplan voorziet in een grofmaziger functietoedeling in de vorm van de bestemming "verkeers- en recreatiegebied". Het geven van richtlijnen en randvoorwaarden voor de gedetailleerde situering van terrassen wordt in het bestemmingsplan niet nagestreefd en is in dit stadium ook nog niet wenselijk. E.e.a. zal later - na vaststelling van het bestemmingsplan - worden geconcretiseerd.

51. Toelichting blz. 9: In paragraaf 3.4 wordt melding gemaakt van het feit dat het definitieve ontwerp is vastgesteld. Deze bewering is echter onjuist. Tijdens deze bestemmingsplanprocedure en tijdens de bouwvergunningprocedure kan een ontwerp altijd nog gewijzigd worden. Het zogenaamde rijpingsproces is nog niet voltooid. Juist vanwege dit procesverloop heeft de gemeenteraad eerder afgesproken alleen goedkeuring te geven aan iedere volgende fase. Waarom is deze afspraak niet nagekomen?

De gemeenteraad heeft in het raadsstuk van 19 december 2000 het definitief ontwerp voor het vastgoeddeel van het Markt-Maasproject vastgesteld, waarmee uitdrukkelijk wordt aangegeven dat het bouwplan conform het definitief ontwerp zal worden uitgevoerd. Vervolgens start de uitvoeringsfase waarbij Burgemeester en Wethouders het bouwplan realiseren binnen de door de gemeenteraad in het definitief ontwerp vastgestelde kaders. Eventuele wijzigingen of aanvullingen gedurende deze fase zullen van dermate ondergeschikte aard zijn dat zij passen binnen het vastgestelde definitief ontwerp.

52. Toelichting blz. 10: Ondanks de toekomstige status van 30 km/uur-zone zal er in de Gubbelstraat sprake zijn van een onaanvaardbaar geluidsniveau, afkomstig van de honderden bussen die dagelijks gebruik gaan maken van deze straat.

Zie de beantwoording onder I-2.

53. Toelichting blz. 11: Wat gebeurt er met het vervuilde dempingsmateriaal en achtergelaten slib van het vroegere kanaal Maastricht-Luik, dat als gevolg van de aanleg van de tunnel vrijkomt?

Ten behoeve van de grondwerkzaamheden is een saneringsplan opgesteld dat door de provincie is goedgekeurd. In dit saneringsplan is opgenomen dat alle vrijkomende grond naar een tussendepot wordt vervoerd, alwaar aan de hand van een kwaliteitstoets wordt onderzocht wat de eindbestemming van de grond wordt.

54. Toelichting blz. 11: Komt onder de Gubbelstraat en de centrale bushalte een bodem-afdekkende, oliebestendige folie, zoals bij tankstations en bushaltes het geval is?

Onder de Gubbelstraat wordt geen folielaag aangebracht. De locatie van de nieuwe bushalte(s) is momenteel nog onderwerp van studie. Pas wanneer duidelijkheid is ontstaan omtrent de situering zal, rekening houdend met de concrete, ter plaatse aanwezige omstandigheden, de vormgeving en inrichting (waaronder de beantwoording van de vraag of het aanbrengen van milieubeschermdende voorzieningen noodzakelijk is) van de bushalte(s) aan de orde komen.

55. Toelichting blz. 12: met betrekking tot de aspecten luchtkwaliteit en geurhinder ontbreken prognoses, samengesteld door computermodellen en ervaringen van elders, op basis waarvan zou kunnen worden nagegaan of de druk van de vele bussen door de openbaar vervoersas ter plaatse toelaatbaar is en, indien niet toelaatbaar, welke maatregelen anders genomen moeten worden.

Zie de beantwoording onder I-2.



56. Toelichting blz. 12: Naar aanleiding van paragraaf 4.2 wordt er nogmaals op gewezen dat, volgens rijksbeleid, binnen het stroomvoerend winterbed geen bouwwerken mogen worden opgericht.

Voor bouwvergunningplichtige activiteiten binnen het stroomvoerend winterbed is artikel 6 lid 5 van de voorschriften van dit plan van toepassing. Deze regeling is - zie de beantwoording onder IX-30 en IX-31 - sluit aan op het rijks- en provinciaal beleid hieromtrent.

57. Toelichting blz. 15: Op grond van welke wetgeving is het toegestaan dat de gemeenteraad de detaillering van het raadsbesluit d.d. 19 december 2000 delegeert aan burgemeester en wethouders?

Deze bevoegdheid is geregeld in artikel 156 Gemeentewet en afdeling 10.1.2 van de Algemene wet bestuursrecht.

X. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Limburg

1. De begrenzing van het stroomvoerende deel van het rivierbed op de bestemmingskaart is niet in overeenstemming met de Belijningskaart (KB, 6 maart 1998).

De bestemmingskaart zal in overeenstemming worden gebracht met de Belijningskaart.

2. De beleidslijn "Ruimte voor de rivier" is ook van toepassing op de vrijstellingsbevoegdheid in artikel 8 lid 1 sub f, g en h van de bestemmingsplanvoorschriften voor het oprichten van telecommunicatiemasten of het vestigen van seks- en/of pornobedrijven resp. smartshops.

De voorschriften zullen overeenkomstig worden aangepast.

3. In de toelichting van het bestemmingsplan dient aandacht te worden besteed aan eventuele hoogwaterschade. Indien nieuwe activiteiten worden ondernomen bij een lager beschermingsniveau dan 1:1250 per jaar, dan is dit slechts aanvaardbaar indien vooraf duidelijk is hoe schade bij hoogwater zal worden geregeld, met een garantie tot vrijwaring van het verhalen van schade op het rijk.

De toelichting zal overeenkomstig worden aangepast.

XI. F.R. Choufoer

1. De bereikbaarheid van de Kleine Gracht met de auto dient te worden gewaarborgd, zowel tijdens de uitvoering van het project als in de eindsituatie.

Tijdens de bouwwerkzaamheden zal er zoveel als mogelijk aan gedaan worden om hinder tot een minimum te beperken en een zo goed mogelijke bereikbaarheid te waarborgen. Nadat de werkzaamheden zijn afgerond is de Kleine Gracht op dezelfde wijze bereikbaar als voorheen.

2. Er wordt bezwaar gemaakt tegen de opname van een voetgangersdoorgang tussen de Gubbelstraat en de Kleine Gracht.

Zie de beantwoording onder II-1.

3. Een gedeelte van de kelders die in het plan betrokken zijn liggen op het terrein van derden. Hier zal rekening mee gehouden dienen te worden.

In het kader van het bestemmingsplan zijn de eigendomsverhoudingen niet relevant: de functionele invulling van de kelders is echter alleen mogelijk met medewerking van de eigenaar(s).



4. Het plan voorziet in de bouw van één of meer blokken kantoren/winkels/woningen aan de noordzijde van de nieuwe Gubbelstraat. Bij het toekomstig ontwerp van deze blokken zal aan de noordzijde rekening dienen te worden gehouden met de panden aan de Kleine Gracht.

Bij de situering en bepaling van de maximale (bouw)hoogte van de geprojecteerde gebouwen ter plaatse is rekening gehouden met de bestaande situatie en de randvoorwaarden die in het vigerende bestemmingsplan Boschstraat-Oost zijn opgenomen. De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 17,00 m., terwijl de situering gelijk zal zijn aan de bestaande situatie.

XII. Boels Zanders Advocaten namens de heer E.J.H.J. Wiertz

1. Het bestemmingsplan voorziet in een te intensief gebruik van de versmalde Gubbelstraat door enkel en alleen openbaar vervoer in de vorm van bussen.

Zie de beantwoording onder I-1.

2. Uitvoering van het bestemmingsplan leidt tot aantasting van het woon-, werk- en leefklimaat als gevolg van geluids- en trillingsoverlast, stankhinder, visuele hinder, beperking van lichtinval en verkeersonveilige situaties.

Als gevolg van het feit dat de Gubbelstraat een 30 km/uur-regime krijgt is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Op grond van vast beleid van de gemeente Maastricht zal de geluidsbelasting van iedere woning in de straat individueel worden onderzocht. Indien uit dit onderzoek blijkt dat het binnenniveau (maximaal 35 dB(A)) op basis van de Wet geluidhinder wordt overschreden, zal de gemeente Maastricht zorgdragen voor isolatie van de woning tot de binnenniveauwaarde. Het individueel onderzoek en de eventueel hieruit voortvloeiende isolatie zullen plaatsvinden voordat de openbaar vervoersas in de Gubbelstraat in gebruik wordt genomen.

Uit berekeningen blijkt voorts dat er geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen in de Gubbelstraat aan de orde is als gevolg van het gebruik van deze straat als openbaar vervoersas. Aantasting van het leefklimaat als gevolg van een verminderde luchtkwaliteit is o.i. dan ook niet aan de orde.

Voor wat betreft de aspecten visuele hinder en beperking lichtinval wijzen wij erop dat ook het reeds sinds vigerende bestemmingsplan Centrum-Binnenstad de mogelijkheid biedt om aan de zuidzijde van de Gubbelstraat bebouwing in 5 bouwlagen op te richten op nagenoeg gelijke afstand van de bebouwing aan de noordzijde van de straat als op basis van het voorliggende plan mogelijk is. De stedenbouwkundige kwaliteit van de Gubbelstraat wordt o.i. door de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan verbeterd, zowel ten opzichte van de bestaande situatie als ten opzichte van de bouw mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt. Overigens wordt tegenover de panden van de heer Wiertz (Markt 41 en Gubbelstraat 40) de raadzaal gerealiseerd, waarvan de hoogte niet meer dan 16,00 meter bedraagt, die daarmee lager is dan de bestaande kopgevel van stadskantoor II. Niet wordt ingezien op welke wijze uitvoering van het plan zou leiden tot structureel verkeersonveilige situaties. Als gevolg van het 30 km/uur-regime zal de snelheid in de straat beperkt zijn, terwijl er als gevolg van het opheffen van de parkeervoorzieningen in de Gubbelstraat (de parkeergarage en het terrein aan de noordzijde van stadskantoor II) geen sprake meer is van afslaand en invoegend verkeer in de straat.

3. Er wordt bezwaar gemaakt tegen het vervallen van de parkeerplaatsen in de directe omgeving, zowel voor bewoners als voor gasten.

De vervallen parkeerplaatsen worden gecompenseerd in de ondergrondse parkeervoorziening, waarvan de ingang direct ten zuiden van de Gubbelstraat wordt gesitueerd, op ca. 50 meter afstand van de panden Markt 41 en Gubbelstraat 40. Er is dan ook geen sprake van vervallen parkeergelegenheid in de directe omgeving.

4. Er ontbreken voldoende waarborgen voor een kwalitatief hoogwaardige zuidzijde van de Gubbelstraat.



Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De stedenbouwkundige randvoorwaarden, in de vorm van een maximaal toelaatbaar aantal bouwlagen, rooilijnen en toegelaten functies, zijn in artikel 4 van de voorschriften alsmede op de plankaarten opgenomen. Zowel het bestemmingsplan als het ontwerp-bouwplan hebben in het kader van de inspraak ter visie gelegen, waarbij aan een ieder de gelegenheid is geboden zijn/haar reacties naar voren te brengen. Tenslotte is het concrete bouwplan, met inachtneming van de randvoorwaarden uit het bestemmingsplan, in het kader van de bouwvergunningverlening onderwerp van welstandstoetsing. De welstands- en monumentencommissie is gedurende het planproces nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van het ontwerp-bouwplan. Een kwalitatief hoogwaardige vormgeving en invulling van de zuidzijde van de Gubbelstraat is hiermee naar het oordeel van de gemeente dan ook gewaarborgd.

5. Het gestelde onder XII-1 t/m XII-4 leidt tot een waardedaling van de onroerende zaken van de bezwaarmaker, een slechtere verhuurbaarheid en lagere huurprijs tot gevolg hebbend.

Indien de bezwaarmaker naar eigen mening, als gevolg van het voorliggende bestemmingsplan, in een minder gunstige planologische situatie komt te verkeren als gevolg waarvan schade wordt geleden die redelijkerwijs, gelet op het normaal, maatschappelijk geaccepteerd risico, niet geheel voor rekening van de bezwaarmaker dient te komen, kan door de bezwaarmaker een beroep worden gedaan op de planschaderegeling die artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt.

C. Ambtshalve wijzigingen

Daarnaast stellen wij u voor een aantal ambtshalve wijzigingen in het bestemmingsplan aan te brengen.

Vooralsnog waren in het voorliggende bestemmingsplan geen procedureregels opgenomen die Burgemeester en Wethouders in acht nemen indien gebruik wordt gemaakt van de vrijstellingsbevoegdheden die het plan biedt. Het is binnen de gemeente Maastricht vast beleid om dergelijke regels in de planvoorschriften op te nemen. Wij stellen u voor standaard procedureregels op te nemen in de voorschriften.

De voorschriften bevatten nog geen sluitende regeling voor het gebruik van de verdiepingen van bestaande bebouwing binnen het plangebied. In het vigerende bestemmingsplan Centrum-Binnenstad is dienaangaande een regeling opgenomen, die publiekgerichte functies op de begane grond toelaat terwijl voor de verdiepingen wordt gestreefd naar het behoud en, zo mogelijk, de versterking van de woonfunctie. Het beleid met betrekking tot het stimuleren van de woonfunctie op de verdiepingen is ongewijzigd en dient dan ook overeenkomstig te worden opgenomen in het bestemmingsplan Markt-Maas. Wij stellen u voor de regeling zoals opgenomen in de voorschriften van het bestemmingsplan Centrum-Binnenstad over te nemen in de voorschriften van het bestemmingsplan Markt-Maas.

Voorts stellen wij u voor om in het bestemmingsplan expliciet vast te leggen dat de functie wonen niet is toegestaan voor de gronden ten zuiden van de Gubbelstraat, met uitzondering van de bestaande bebouwing.

Tenslotte verdient het aanbeveling in het bestemmingsplan te bepalen dat de hoogte van GSM-masten, die door middel van vrijstelling in het plangebied kunnen worden toegelaten, dient te worden gemeten vanaf de voet van de mast.



Naast de hierboven genoemde aanpassingen moet het plan op een aantal ondergeschikte punten worden gewijzigd. Het betreft hier aanpassingen van de voorschriften, toelichting en plankaarten in lay-out-technische en/of redactionele zin .

Burgemeester en wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

De Burgemeester,

In de raadsportefeuille liggen ter inzage:
- ontwerp-bestemmingsplan Markt-Maas
- ingekomen zienswijzen