

069.54 T

Gemeente Maastricht

Toelichting
deel uitmakende van het
bestemmingsplan
Randwyck Noord

Bijlage 4

Evaluatie van de reacties van
diverse vormen van het overleg

Maastricht,
januari 1993

069.54

Gemeente Maastricht

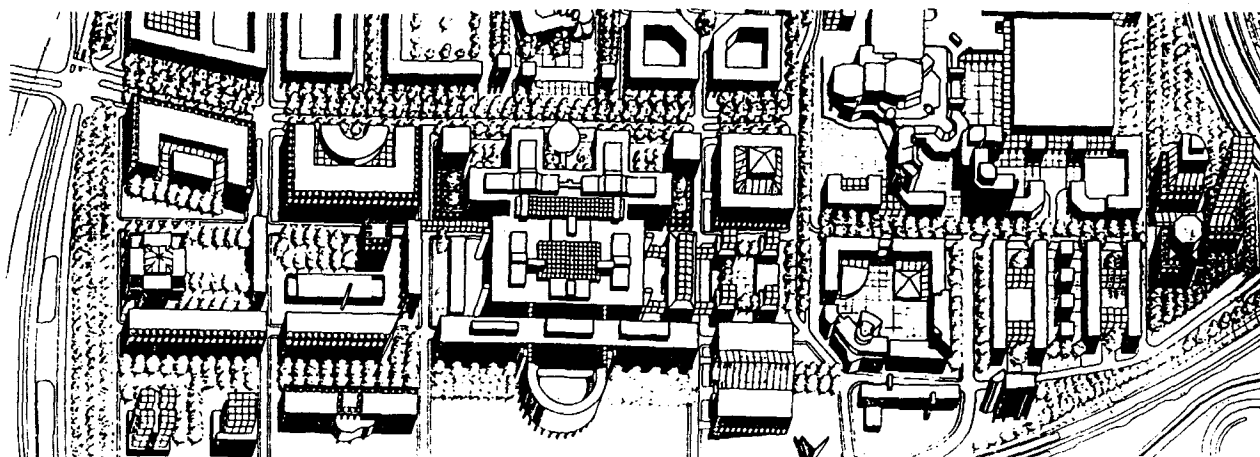
bestemmingsplan
Randwyck Noord

Evaluatie van de reacties
in het kader van het:

- artikel 10 B.r.o.-overleg
- P.P.C.-advies
- artikel 6a W.R.O.-overleg

en:

- diversen
- RL/azM



Maastricht,
december 1992*

INLEIDING

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft een concept van een ontwerp-bestemmingsplan laten ontwikkelen voor het gebied Randwyck Noord. In overeenstemming met artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening (B.r.o.) is het concept-ontwerp-bestemmingsplan voor overleg naar de daarvoor in aanmerking komende diensten en organisaties gezonden. Tevens is het gezonden naar de Provinciale Planologische Commissie (P.P.C.) ter behandeling. De beleidsvoornemens die daarin zijn opgenomen zijn in het kader van het artikel 6a Wet op de Ruimtelijke Ordening-overleg (W.R.O.) openbaar gemaakt en is gelegenheid gegeven tot inspraak.

In het volgende wordt in deel A het artikel 10 B.r.o.-, het P.P.C.-overleg en de reacties daarop weergegeven.

In deel B is het artikel 6a W.R.O.-overleg aan de orde.

Deel C bevat commentaar - met de reactie daarop - dat van diverse zijden anders dan sub A en B is ingekomen.

In deel D tenslotte wordt aandacht geschonken aan de reactie van de RL/azM.

069.54

DEEL A

- artikel 10 B.r.o.-overleg
- P.P.C.-advies

ARTIKEL 10 B.r.o.-OVERLEG

Het concept-ontwerp-bestemmingsplan Randwyck Noord is in november 1991 verzonden aan:

1. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Noord-Brabant en Limburg.
2. De Hoofdgroep Verkeer, Waterstaat en Milieu van de provincie Limburg.
3. De Directie van de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid in de provincie Limburg.
4. Het Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulentschap Limburg.
5. De Inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Limburg.
6. Zuiveringschap Limburg.
7. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Maastricht e.o.
8. De N.V. Nederlandse Spoorwegen.
9. Het Waterschap Roer en Overmaas.
10. De P.T.T.
11. De Rijksverkeersinspectie, district Zuid-Oost.
12. De N.V. Nederlandse Gasunie.
13. De P.L.E.M.
14. De Rijkswaterstaat, Directie Limburg.

Van de geadresseerden onder de nrs. 3., 6., 8., 9. en 14. is een reactie ontvangen. Een aantal geadresseerden heeft uitsluitend via de P.P.C. gereageerd.

Ad 3.: Ministerie van Vrom, Directie van de Volkshuisvesting in de provincie Limburg

De eventuele opmerkingen zullen in het kader van de P.P.C.-vergadering worden gemaakt.

Ad 6.: Zuiveringschap Limburg

Opmerking:

De slibpersleiding Heugem-Limmel is niet op de plankaart aangegeven. In de voorschriften dient een beschermingszone voor de zuiveringschapsleiding te worden opgenomen van 2,50 m. ter weerszijden van het hart van de leiding (totaal 5,00 m.).

Reactie:

Een en ander zal overeenkomstig de opmerking worden opgenomen in de voorschriften en in de toelichting; op de plankaart A zal de leiding Heugem-Limmel worden aangegeven.

Ad 8.: N.V. Nederlandse Spoorwegen

Opmerking:

Verzoek om in artikel 17 (Spoorwegdoeleinden) lid 1. tevens geluidwerende maatregelen op te nemen.

Reactie:

Het verzoek wordt gehonoreerd; het voorschrift wordt aangevuld.

Ad 9.: Waterschap Roer en OvermaasOpmerking:

Het Heugemer water is volgens het Waterschap slechts van plaatselijk belang en behoeft daarom geen beschermingszone met bijbehorende bepalingen, zoals in het ontwerp-plan opgenomen.

Reactie:

De plankaart A, de voorschriften en de toelichting worden op dit punt aangepast.

Ad 14.: Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie LimburgOpmerking:

De 50,00-meter bebouwingsvrije zone dient ter hoogte van de toe- en afritten van de A2/E25 aangepast te worden op de plankaart. Ter plekke is de toe-/afrit de dichtstbijzijnde rijbaan waar vandaan gemeten wordt.

Reactie:

De plankaart A wordt aangepast.

Opmerking:

Artikel 3 lid 6. is niet conform het rooilijnenbesluit. Het Directoraat stelt daarom de volgende wijziging voor:

Artikel 3 lid 6a:

"Op de gronden gelegen tussen de op de plankaart A als bebouwingsgrens verkeersdoeleinden aangegeven lijn en de autosnelweg A2/E25 mag, ongeacht het bepaalde in de artikelen 7, 17, 18, 19 en 24, niet gebouwd worden."

Artikel 3 lid 6b:

"Op de gronden gelegen tussen de op de plankaart A als bebouwingsgrens verkeersdoeleinden aangegeven lijn en de denkbeeldige lijn, liggende 100,00 m. uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan van de autosnelweg A2/E25 mag, ongeacht het bepaalde in de artikelen 7, 17, 18, 19 en 24, slechts bebouwing worden opgericht in overleg met Rijkswaterstaat, Directie Limburg."

Reactie:

Het voorstel wordt zódanig in de voorschriften opgenomen dat de essentie blijft bestaan, zonder dat aan de in het voorliggende plan gehanteerde systematiek afbreuk wordt gedaan.

Opmerking:

Het aantal parkeerplaatsen in Randwyck Noord zal naar alle waarschijnlijkheid de norm van 20 per 100 werknemers (0,8 pp. per 100 m² b.v.o.) overschrijden. Het Directoraat verzoekt daarom om een maximaal aantal tolparkeerplaatsen voor het hele plangebied aan te geven.

Reactie:

In Randwyck Noord is deels sprake van een bestaande, deels van een nieuwe situatie. Met de parkeernormen wordt mede om die reden enigszins flexibel omgegaan. Bovendien wordt in de streekplanuitwerking/-herziening op onderdelen Bedrijventerreinen en kantoorlokaties Zuid-Limburg (1992) gesteld dat, rekening houdend met de (Zuid-)Limburgse modal-split, de landelijke norm niet gehaald kan worden. Parkeernormen dienen volgens deze uitwerking van het Streekplan tweemaal zo hoog te liggen als de landelijke norm.

In de toelichting zal nog meer aandacht worden geschonken aan het te voeren verkeersbeleid.

PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE

In november 1991 is het ontwerp-plan naar de P.P.C. gezonden.

Op 28 april en 26 mei 1992 is het ontwerp-plan behandeld in de P.P.C., Subcommissie gemeentelijke plannen. Tussentijds had overleg plaats gevonden over het mobiliteitsbeleid.

De P.P.C. heeft in haar advies een aantal opmerkingen gemaakt dat achtereenvolgens zal worden behandeld. Voor de duidelijkheid wordt gebruik gemaakt van de nummers zoals in het advies aangegeven.

1. Ondanks het feit dat pas recentelijk de uitwerking van het Streekplan voor Bedrijventerreinen en Kantoorlokaties Zuid-Limburg is verschenen (1992) wordt gevraagd hiermee een relatie te leggen.

Reactie:

In de toelichting zal de gevraagde relatie met bedoelde publikatie worden gelegd en derhalve een aantal delen van de toelichting worden uitgebreid.

- 3.1. Het wordt wenselijk geacht om het gebied direct ten zuiden van het Gouvernement in te richten als natuurgebied. Aanvulling van de voorschriften (doeleindenschrijving) en toelichting is dan gewenst.

Reactie:

Aan het verzoek zal worden voldaan door middel van de gevraagde aanvulling van de voorschriften.

- 3.2. In verband met de in het gebied aanwezige landschaps- en natuurwaarden en de aanwezige extensieve recreatieve functie dient artikel 22 (Groenvoorziening 1) aangepast te worden en de toelichting aangevuld.

Reactie:

Aan het verzoek zal worden voldaan d.m.v. aanvulling van de voorschriften en de toelichting zoals bedoeld.

- 4.1. In toelichting en voorschriften wordt niet duidelijk aangegeven hoeveel kantooroppervlakte op Randwyck Noord nog gerealiseerd kan worden in samenhang met de aanwezige capaciteiten in Maastricht en Zuid-Limburg. Daarbij dient tevens te worden aangegeven op welke wijze en waar deze behoefte wordt ingevuld. Daarbij dienen tevens concrete uitgangspunten in het plan (toelichting en voorschriften) te worden opgenomen.

Reactie:

Het bestaande gemeentelijk beleid m.b.t. de kantooraccommodatie zal nader worden uiteengezet. De totale oppervlakte kantoorruimte in Randwyck Noord zal nader worden gespecificeerd; er zullen zoveel mogelijk concrete uitgangspunten in het plan worden opgenomen. Hierbij is de reactie van de gemeente Maastricht op de Streekplanuitwerking/-herziening op onderdelen, bedrijventerreinen en kantorenlocaties Zuid-Limburg maatgevend. De elementen stedelijk knooppunt, trekkersrol, zakelijke dienstverlening en concentratie spelen hierbij een belangrijke rol.

- 4.2. In artikel 12 Bijzondere doeleinden 2 is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen voor de uitoefening van detailhandelsactiviteiten tot een oppervlakte van 150 m². Een functionele relatie met de RL en azM ontbreekt waardoor de vraag rijst of het in het gebied Randwyck geprojecteerde buurtwinkelcentrum niet in de knel komt door oneigenlijke concurrentie.

Reactie:

De betreffende detailhandelsactiviteiten vinden reeds binnen het azM plaats. In de toelichting zal de feitelijke situatie nauwkeuriger worden beschreven en de ideeën worden onderbouwd die leven voor het plein bij het eerste fase gebouw. Zo mogelijk zal ook het voorschrift worden aangescherpt.

- 5.1. De in de voorschriften gehanteerde parkeernormen zijn ruimer dan de normen uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. De voorschriften laten bovendien afwijkingen toe van 10 tot 50% van de opgenomen norm zonder randvoorwaarden of toetsingskader. De door het Rijk gestelde normen zullen echter moeten worden nagestreefd. Rekening houdend met de specifieke situatie, de regionale aspecten en het feit dat het plan grotendeels gerealiseerd is worden twee oplossingen aangedragen:

- norm stellen op 30 p.p. per 2.500 m² b.v.o. met wijzigingsbevoegdheid afhankelijk van flankerende maatregelen;
- voor nieuwe kantoren uitgaan van 20 p.p. per 2.500 m² b.v.o. met toe te voegen openbare, door de gemeente te beheersen, parkeerplaatsen.

Reactie:

De voorontwerp-streekplanuitwerking Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties in Zuid-Limburg zal in het kader van de bestemmingsplanontwikkeling nader worden beschouwd. De genoemde voorontwerp-streekplanuitwerking en de hier gesuggereerde oplossingen zal mede in beschouwing worden genomen bij vaststelling van de parkeernormen.

Een en ander zal in de toelichting worden opgenomen. Er zal op dit punt nog overleg plaatsvinden met de belanghebbenden.

- 5.2. Langzaam verkeer en parkeren zijn in het concrete plan en de voorschriften onvoldoende vertaald. Het lijkt niet voldoende om bestaande structuren voor langzaam verkeersverbindingen te gebruiken. De gemeente wordt gevraagd het plan op dit punt nader te bekijken en aan te passen.

Reactie:

Het fiets- en voetpadenstelsel zal door verdere invulling van het plangebied worden uitgebreid (nader uitgewerkt in het Verkeerscirculatieplan voor Randwyck Noord). In de toelichting zal dit worden aangegeven. De in de publikatie Eenheid in verscheidenheid (Maastricht, 1991) opgenomen hierop betrekking hebbende kaart zal in de toelichting worden opgenomen.

- 5.3. De afstand van de bebouwing tot de autosnelweg A2/E25 dient te worden aangepast (zie ook opmerkingen Rijkswaterstaat).

Reactie:

Aan het verzoek wordt voldaan (zie overleg artikel 10 B.r.o. ad. 14.)

- 5.4. Bezien dient te worden of het verkeer met de bestemming azM niet gescheiden kan worden van het bestemmingsverkeer voor het Mecc. In het plan wordt niet voldoende aandacht geschonken aan de verkeersproblemen.

Reactie:

Bij de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan zal de toelichting op het punt van het verkeer up to date zijn. Het plangebied wordt in het zuidoosten beperkt uitgebreid ten zuiden van de Oeslingerbaan om het uitgaande verkeer van het MECC sneller te laten afvloeien naar de A2. Voor het verkeer richting o.a. MECC vanuit het zuiden zal door RL, azM en MECC nog naar mogelijkheden worden gezocht. Middels een vrijstelling van B. en W. (onder voorwaarden) zal dit in het ontwerp-bestemmingsplan worden opgenomen.

- 5.5. Er is niet aangegeven hoe de beschermingszones ten aanzien van de leidingen zijn bepaald. Verwezen wordt naar de streekplanuitwerking leidingen.

Reactie:

De toelichting wordt aangevuld met behulp van bedoelde provinciale publicatie.

- 6.1./6.2. Op bepaalde plaatsen is (hoewel een wijziging van de Wet geluidhinder in voorbereiding is) woningbouw volgens genoemde wet niet mogelijk (hoek Kennedysingel-spoorlijn, Limburglaan). Waarneempunten voor wat betreft het spoorweglawaai ontbreken zodat ten aanzien van de situering van stedelijke functies hierlangs een voorbehoud moet worden gemaakt.

Reactie:

In het kader van het verzoek hogere grenswaarden zal dit nader aan de orde komen. De voorschriften worden op een aantal punten gewijzigd met name daar waar woningbouw tot de mogelijkheden behoort. De rekenpunten m.b.t. het spoorweglawaai zijn aanwezig.

- 6.3. Overlegresultaten m.b.t. de bepaling van de hindercirkel zijn niet toegevoegd. Onduidelijk is hoe de vestiging van hindergevoelige functies in de hindercirkel is te voorkomen.

Reactie:

De toelichting zal worden uitgebreid met de resultaten van het gevoerde overleg.

Er zal nader overleg worden gevoerd over het voorkomen van vestiging van hindergevoelige functies binnen de cirkel.

7. Gevraagd wordt aandacht te schenken aan de relatie van ter plaatse gevestigde bedrijven met de twee oriëntatiepunten op de beide hoeken Limburglaan/Randwycksingel.

Reactie:

Er is overleg gevoerd met bedoelde bedrijven. In het hoofdstuk Overleg is daar aandacht aan geschonken, maar dit zal nog worden aangevuld n.a.v. opmerkingen van de K.N.P. (zie B.4 sub 1.) en de Districtsgezondheidsdienst Zuid-Limburg (zie deel C, Diversen).

8. De opgenomen gegevens bieden te weinig grondslag om, m.b.t. de economische uitvoerbaarheid daarop, een overwogen standpunt te bepalen. De gemeente wordt verzocht een beter inzicht te verstrekken.

Reactie:

Over de economische uitvoerbaarheid is nader overleg gevoerd met de provincie Limburg. Dit overleg heeft in augustus 1992 geresulteerd in een positief advies van de provincie Limburg m.b.t. de economische uitvoerbaarheid.

9. Over de voorschriften is een aantal - niet-principiële - opmerkingen gemaakt. Overeenkomstig de vastgelegde afspraken, gemaakt op 13 december 1991, zullen de voorschriften worden aangepast.

069.54

DEEL B

- artikel 6a W.R.O.-overleg

1. ALGEMEEN

Op 14 maart 1992 heeft er ten behoeve van de inspraak met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan Randwyck-Noord een informatieavond plaatsgevonden, georganiseerd door het Bureau Inspraak en Ondersteuning. Middels de Maaspost van 4 en 11 maart was dit aangekondigd en zijn er in de buurt folders verspreid. Tevens was er een expositie in het voorlichtingscentrum van de gemeente en uitvoerig informatiemateriaal over het plan ter beschikking gesteld. Op 14 april is er een inspraakavond georganiseerd en is er mogelijkheid geboden om schriftelijk te reageren op het plan. In totaal zijn er 23 reacties ontvangen. De inspraakreacties zijn door het Bureau Inspraak en Ondersteuning verzameld en er is een verslag van de avond gemaakt.

De reacties zijn niet te beschouwen als formele bezwaarschriften, maar zij zullen wél door de gemeente worden meegewogen. De insprekers zijn in de gelegenheid gesteld hun bezwaren toe te lichten in de vergadering van de raadscommissie V.S.R. op 19 mei 1992. Door één persoon is hiervan gebruik gemaakt; (voor verslag zie bijlage 0).

Er kan voorafgaande aan de beantwoording worden gesteld dat de inspraak heeft geleid tot nader beraad over de verkeerssituatie en de detailhandelsvoorzieningen in de wijk.

Met betrekking tot de verkeerssituatie kan gesteld worden dat er van variant 5 van het PTC-rapport wordt uitgegaan. In bijlage kaart 1 is dit nogmaals weergegeven.

Het overleg over de detailhandel heeft geleid tot handhaving van het principe standpunt dat er een buurtcentrum in Heugem-Noord komt (bij de begraafplaats). Verder wordt t.o.v. het in de inspraak en het overleg gebracht aantal m² een verhoging voorgesteld van 100 m² naar 350 m² in de bestemming woondoeleinden 2 (middels vrijstelling doch niet eerder dan het bedoelde buurtcentrum is gerealiseerd).

Hierbij moet worden opgemerkt dat een deel van deze m² reeds is ingevuld.

De reacties van de insprekers lopen op een aantal punten uiteen. Er zijn echter onderwerpen die bij veel insprekers terugkomen. In het volgende zal deze "gemene deler" aan de orde worden gesteld (hoofdstuk 2.). In hoofdstuk 3. wordt deze gemene deler beantwoord. In hoofdstuk 4. zullen de afzonderlijke opmerkingen van de insprekers (voor zover nog niet in hoofdstuk 3. beantwoord) aan bod komen.

2. "GEMENE DELER" IN DE INSPRAAKREACTIES

Een aantal aspecten uit de inspraak bleek, zoals in het voorgaande gesteld, meerdere malen terug te keren. Deze hadden betrekking op de volgende onderwerpen:

- A. Grootschaligheid van de toekomstige bebouwing in de nabijheid van het noordelijk van de singel gelegen woongebied.
- B. Verkeer en parkeren.
- C. Fietsers en voetgangers.
- D. Groenstructuur/verblijfsruimten.
- E. Detailhandel.

Ad A.:

De opmerkingen van een aantal sprekers richten zich tegen de naar hun mening te hoge (toekomstige) bebouwing ten noorden van de J.W. Beyenlaan, ten oosten van het Linnaeusdomein (Pentahedron) en ten zuiden van het S. de Bellomontedomein (Carré). Deze bebouwing zal volgens de insprekers bovendien te dicht op de woonbebouwing komen te staan, waardoor o.a. bestaande zichtlijnen worden verstoord, groen verdwijnt, lichtintreding verminderd, "enge plekken" ontstaan (afname sociale veiligheid) en tochtgangen worden gecreëerd.

Door de situering van de bebouwing ten noorden van de J.W. Beyenlaan wordt deze weg in zuidwestelijke richting verlegd, waardoor volgens de bewoners van (met name) het Iterson- en Aubeldomein onaanvaardbare verkeers- en milieuoverlast ontstaat.

Ad B.:

De aanwezigheid van enkele grootschalige stedelijke functies op Randwyck Noord zorgt voor verkeers- en parkeeroverlast, met name bij grote evenementen in het MECC, maar (het eerstgenoemde) ook in de ochtend- en avondspits. De verkeerskundige maatregelen die getroffen zullen worden in het kader van het Verkeerscirculatieplan voor Randwyck Noord (o.a. nieuwe afrit J.F. Kennedysingel, rondweg MECC, vrije busbanen etc.) zijn volgens insprekers niet voldoende. De nieuwe afrit biedt geen versnelde afvoer van verkeer na evenementen. De rondweg veroorzaakt "rondcirkelen" op zoek naar een parkeerplaats en mede als gevolg daarvan parkeren in de woonwijken. Door insprekers wordt een aantal alternatieve maatregelen voorgesteld om verkeer en parkeren in goede banen te leiden. Voor de afvoer van verkeer wordt gepleit voor een directe aansluiting op de A2. Om parkeeroverlast te voorkomen dient volgens insprekers het P+R-experiment te worden voortgezet en liefst zodanig uitgebreid, dat bezoekers uit alle windstreken op een P+R-lokatie terecht kunnen, waardoor de parkeeroverlast op Randwyck Noord afneemt.

Een alternatieve/aanvullende oplossing is het gebruiken van parkeerplaatsen bij het provinciehuis, de KNP e.d. bij grote evenementen in het MECC. Daarnaast is beter toezicht op de regelgeving noodzakelijk om verkeersoverlast te voorkomen. De rondweg om het MECC dient niet te kunnen worden gebruikt voor verkeer op zoek naar een parkeerplaats.

Er worden verschillende voorstellen gedaan om de rondweg (of zelfs de Randwycksingel) op een bepaalde plaats af te sluiten.

Ad C.:

De langzaam verkeersroutes (fietsers en voetgangers) op Randwyck Noord en vanaf de wijk richting binnenstad zijn niet voldoende ontwikkeld. Met name de voetgangersverbinding vanaf het station naar de woonwijk v.v. voldoet (nog) niet. De routing van de (toekomstige) fietspaden op Randwyck, o.a. bereikbaarheid azM, en de aansluiting op fietspaden buiten het plangebied is niet optimaal.

Ad D.:

In het centrale deel van Randwyck-Noord is weliswaar een zone met groen, wat ontbreekt is groen en verblijfsruimten binnen het (noordelijk) woongebied. Er zijn geen "rommellekjes" en speelgelegenheden in de wijk. De overgangszone naar het azM, zoals deze in de huidige situatie bestaat, wordt positief gewaardeerd. Een invulling met het Carré en de Pentahedrons wordt niet op prijs gesteld, liever ziet men een doortrekking van groen en water langs het Linnaeusdomein. Er bestaat ongerustheid over de toekomst van de heemtuin van de vrije school en over het versmallen van de groenzone ten noorden van het Iterson- en het Aubeldomein, als gevolg van de verlegging van de J.-W. Beyenlaan.

Ad E.:

In Randwyck Noord ontbreken winkels (met name voor de dagelijkse levensbehoeften). Bewoners moeten voor hun inkopen steeds gebruik maken van hun auto. Hetzelfde geldt voor de werknemers van de andere stedelijke functies, voor wie het niet mogelijk is om in de lunchpauze boodschappen te doen. De algemene teneur is dat de invloed van winkeliers uit de Heeg, Heugem en Heer (eventueel via hun belangenvereniging) op de mogelijkheden tot vestiging van detailhandel te groot is (geweest).

3. BEANTWOORDING VAN DE "GEMENE DELER" IN DE INSPIRAAKREACTIES

Ad A.:

De bedoelde bebouwing vormt de overgang tussen het woongebied en de meer massale stedelijke functies in het noordoostelijk en oostelijk deel van het plangebied. De geprojecteerde bebouwing ten noorden van de J.W. Beyenlaan dient het woongebied af te schermen van de loodsachtige massale halbebouwing van het MECC. De openheid tussen de geprojecteerde bebouwing voorkomt een te dominerende positie van deze noordwand ten opzichte van de zuid(west)elijke daarvan gelegen woonbebouwing.

De bebouwing met gebouwen die door insprekers het Pentahedron worden genoemd ten oosten van het Linnaeusdomein heeft een meerledige functie. Enerzijds dient deze door vormgeving en hoogte de pleinwerking van het forum te versterken, anderzijds in combinatie met de andere bebouwing langs de Allee de rechtlijnigheid daarvan te benadrukken. De bebouwing vormt tevens een overgang tussen de relatief lage bebouwing van het woongebied en de bebouwing van het azM (en de toekomstige hoogbouw en hoger gelegen bouw in het noordoosten van het plangebied). Het Carré als stedenbouwkundig element heeft een zeer strenge geometrische vormgeving om de schijnbaar willekeurige stedenbouwkundige structuur en de verschillende geometrische vormen van het plangebied meer rechtlijnige en herkenbare duiding te geven. Het Carré dat naast een stedelijke functie tevens een belangrijke groenfunctie heeft, wordt door water en groen enigszins van het woongebied gescheiden, maar vormt door de bouwhoogte en doordringbaarheid (doorgangen en poorten) een goede overgang naar de bebouwing op het oostelijk en zuidoostelijk deel van het plangebied. De bouwhoogte en afstand tot de woonbebouwing van het S. de Bellomontedomein is zodanig, dat voor vermindering van lichtinval of verdrukking niet gevreesd hoeft te worden.

Voor de duidelijkheid is een overzicht van de verschillen middels het ontwerp-bestemmingsplan toelaatbare hoogten als bijlage 2 bij deze evaluatie gevoegd.

Ad B.:

De nieuwe afrit van de Kennedysingel zorgt voor een directere aansluiting op parkeerterreinen voor en van het MECC en daardoor voor een snellere afwikkeling van het verkeer. Afleiding van het verkeer vindt plaats via de Universiteitssingel en de Randwycksingel. Een directe aansluiting op de A2 is niet mogelijk. De regelgeving van de wegbeheerder maakt het onmogelijk om tussen het Oranjeplein en de afslag Randwyck - MECC een nieuw op- en afrittenstelsel te projecteren. De rondweg rond het MECC is, voor wat betreft het deel J.W. Beyenlaan en J. Becklaan bestemd voor autoverkeer (éénrichting), een vrije busbaan en een aanliggend fietspad. De voor autoverkeer bestemde strook dient om de toekomstige bebouwing rond het MECC te kunnen bereiken. Afslaan naar de woonwijk of de Allee zal niet mogelijk zijn (o.a. door de ligging van de vrije busbaan). Ten behoeve van de bebouwing aan noordzijde van genoemde straten zal de J.W. Beyenlaan in zuidwestelijke richting verlegd dienen te worden. Teneinde parkeeroverlast op Randwyck Noord te reguleren heeft de gemeente o.a. het P+R-experiment opgestart. De resultaten van dit experiment zullen dienen om verdere mogelijkheden in deze richting te onderzoeken. Over de benutting van particuliere parkeerplaatsen voor parkeren ten behoeve van evenementen in het MECC bestaan reeds afspraken.

Op het moment dat het parkeren in Randwyck Noord in goede banen te leiden is, en er is de laatste tijd op dit punt verbetering opgetreden, zal streng de hand gehouden worden aan de regelgeving (overigens valt dit buiten het bestemmingsplankader).

Ad C.:

In het Verkeerscirculatieplan voor Randwyck Noord zijn de mogelijkheden voor langzaam verkeer sterk verbeterd. Het azM wordt voor fietsers door een (half)vrijliggend fietspad beter bereikbaar. De route tussen station en woonwijken v.v. zal van goede voetpaden worden voorzien. De uitbreiding van het fiets- en voetpadennet in het overig deel van het plangebied volgt de fasering in de bebouwing.

Ad D.:

In vergelijking met andere Maastrichtse wijken is er op Randwyck Noord sprake van een redelijk ontwikkelde groenvoorziening. Met de realisering van het Carré zal de situatie er alleen maar op vooruit gaan. Er is sprake van een concentratie van groen in het hart van de wijk. Binnen de woongebieden zelf is er sprake van boomaanplant als straatbegeleiding. Verblijfsruimte is er in het centrale groen voldoende.

In het noordelijk woongebied is er sprake van verblijfsruimte in het centrale deel van het Itersondomein. Overige verblijfsruimten hebben een meer stenig karakter (pleintjes).

Speelvoorzieningen zijn onlangs door de gemeente gerealiseerd. De noodzaak tot de bouw van het Pentahedron en het Carré is in Ad A. reeds aan de orde gekomen, evenals het versmallen van de groenstrook langs de zuidzijde van de J.W. Beyenlaan.

Met betrekking tot de toekomst van de heemtuin zal nader overleg gepleegd worden (eigendomssituatie).

Tenslotte moet opgemerkt worden dat er een aanmerkelijke verbetering ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Randwyck in het voorliggende ontwerp-plan is bereikt.

Ad E.:

Ten noorden van de begraafplaats van Heugem zal een nieuw winkelcentrum voor Randwyck Noord en Heugem worden gerealiseerd. Met betrekking tot de detailhandelsmogelijkheden op Randwyck Noord blijft de basis-standpuntbepaling gehandhaafd. Er wordt echter de mogelijkheid gegeven om i.p.v. de oorspronkelijke vrijstelling van B. en W. (onder voorwaarden) tot 100 m² deze in het ontwerp-bestemmingsplan uit te breiden tot 350 m² (idem onder voorwaarden)

4. BEHANDELING VAN DE AFZONDERLIJKE INSPRAAKREACTIES

1. KNP-papier, Erasmusdomein 50, 6229 BL MAASTRICHT

Reactie

- Op plankaart B is sprake van zogenaamde "oriëntatiepunten". Dit begrip wordt nergens duidelijk omschreven, ook niet in de toelichting.

Antwoord

- De term oriëntatiepunt zal in de begripsbepalingen van de voorschriften nader worden omschreven als: een zodanige bebouwing dat de beschouwer weet waar hij zich bevindt.

Reactie

- Kaart 4 wekt de indruk dat de oriëntatiepunten, die de zogenaamde poort moeten voorstellen, bestaan uit twee identieke gebouwen.

Antwoord

- De op kaart 4 van de toelichting aangegeven bouwmassa's hebben (voor zover nog niet bestaand) een indicatieve vormgeving.

Reactie

- Het noordelijke oriëntatiepunt ligt in het plangebied "kantoren" (art. 14), het zuidelijke punt daarentegen ligt in het plangebied "wonen 2" (art. 16).

Antwoord

- Op kaart 7 zijn de genoemde gebouwen ingetekend; het verschil komt voort uit de toegepaste planmethodiek.

Reactie

- Art. 14 sluit woondoeleinden nadrukkelijk uit, maar geeft middels een vrijstellingsregeling wel die bestemmingsmogelijkheid aan voor het oriëntatiepunt.
Art. 16 geeft naast woondoeleinden ook de mogelijkheid tot kantoor-doeleinden.

Antwoord

- Het ontwerp-bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast. Wonen in het poortgebouw is, gerelateerd aan de normering volgens de Wet geluidshinder, niet mogelijk.

Reactie

- Kaart 7 geeft de bebouwingsprognose. Hierop komt tot 2000 de poort en het gebouw rond de parkeerplaats van KNP niet voor.

Antwoord

- De tekst in het betreffende hoofdstuk en de kaart zal worden aangepast.

Reactie

- hoofdstuk 7 "Randvoorwaarden".

In dit hoofdstuk worden onder paragraaf 7.2 "overeenkomsten" de afspraken, die met KNP in het verleden zijn gemaakt (zie verder in deze paragraaf onder KNP) terecht beschouwd als een privaatrechtelijke overeenkomst.

Deze gemaakte afspraken zijn volgens de KNP, tot het moment dat anders wordt overeengekomen tussen de partijen, te beschouwen als randvoorwaarden voor de toekomstige inrichting van Randwijck Noord.

Tijdens het overleg tussen Gemeente Maastricht en KNP/Aegon van 25 oktober 1990, is door de KNP bezwaar geuit tegen de plannen m.b.t. de "poort", dit in verband met het uitzicht vanuit het kantoorgebouw. Met name tegen de bestemming van de "poort" voor woondoeleinden heeft de KNP bezwaar aangetekend.

Deze bezwaren zijn niet vermeld in paragraaf 7.2. onder "KNP". Zie ook punt 4 "extra aandachtspunten" van het door de gemeente opgestelde verslag van het overleg van 25 oktober 1990, kenmerk SOG 91-RS.

Antwoord

- De privaatrechtelijke afspraken tussen gemeente en KNP worden inderdaad mede beschouwd als randvoorwaarden voor de bestemmingen op Randwijck Noord. Het bestemmen van de "poort" tot woondoeleinden is alleen om al eerder genoemde redenen niet mogelijk (Wet geluidhinder) en het ontwerp-plan zal derhalve worden aangepast.

Reactie

- In hoofdstuk 10 "maatschappelijke uitvoerbaarheid" wordt gesteld dat er overleg heeft plaatsgevonden met KNP, dat is juist. Het citaat van de gemeente "Voor zover relevant voor het bestemmingsplan zijn de opmerkingen van de participanten vermeld", is evenwel niet juist of tenminste onvolledig.

Antwoord

- Het betreffende citaat zal op juistheid en volledigheid worden nagekeken en zonodig aangevuld; t.a.v. een woonbestemming in het oriëntatiepunt is reeds aangegeven dat dit zal worden gewijzigd.

2. W.J. Peree, M.L. Kingdomein 5, 6229 HV MAASTRICHT

1.

Reactie

Er komt teveel autoverkeer en daardoor stankoverlast op Randwyck-Noord. Inspreker pleit voor meer openbaar vervoer.

Antwoord

Door middel van verkeers- en parkeermaatregelen wordt gepoogd om autoverkeer op Randwyck Noord zoveel mogelijk te reguleren.

Er dient echter niet te worden vergeten dat Randwyck Noord is gelegen binnen het stedelijk gebied van Maastricht tussen 4 grote verkeersaders (autosnelweg A2/E25, Oeslingerbaan, Limburglaan/Hoge Weerd, Kennedybrug-/singel) in een gebied met een diversiteit aan stedelijke functies, waardoor autoverkeer (mede door de aanwezige functies) niet geheel te vermijden is. Desondanks worden de concentraties van zwaveldioxide, lood, koolstofmonoxide en stikstofoxiden, o.a. uitgestoten door autoverkeer zoals ook reeds door de provincie gesteld, niet overschreden. Overigens is het beleid van de gemeente erop gericht om openbaar vervoer en fietsverkeer zoveel mogelijk te stimuleren (vrije busbanen, fietspaden).

2.

Reactie

Er staan te weinig bomen in Randwyck-Noord, bovendien zijn deze vrij "kleurloos", de wijk krijgt daardoor een doods aanzien.

Antwoord

De groenstructuur op Randwyck Noord is nog niet "af", bovendien is veel van het aangeplante groen nog jong en dus klein. Op de aard van het plantassortiment valt buiten het kader van het bestemmingsplan.

3.

Reactie

Inspreker pleit voor het winkelcentrum, dat in het verleden beloofd is. Vanwege de afstand doet hij nu inkopen met de auto.

Antwoord

De plannen voor een winkelcentrum tussen Heugem en Randwyck Noord zijn ver gevorderd. De precieze datum van uitvoering staat nog niet vast. Overigens is het ook mogelijk om met het openbaar vervoer inkopen te doen.

4.

Reactie

Auto's rijden op het M.L. Kingdomein over de stoep om verkeersdrempels te ontwijken. Plaatsing van paaltjes kan dit voorkomen.

Antwoord

Verkeerstechnische maatregelen, op een dergelijk gedetailleerd niveau, zijn binnen het bestemmingsplankader niet aan de orde. Inspreker dient zich te wenden tot de afdeling verkeer van de gemeente.

5.

Reactie

Het schoolcomplex aan de Randwycksingel ziet er onaantrekkelijk uit. Aanpassing wordt op prijs gesteld.

Antwoord

Voor de uiterlijke vormgeving van het scholencomplex geldt evenals overal elders in de stad dat de Welstand advies uitbrengt over bedoelde aspecten.

3. A. van Wijk, Randwycksingel 13c, 6229 EG MAASTRICHT**Algemeen**Reactie

Het belang van de inwoners van Randwyck is onvoldoende meegenomen.

Antwoord

Dat het belang van de bewoners van Randwyck voldoende is meegenomen moge blijken uit de ruime verstrekking van informatiemateriaal, de informatie- en de inspraakavonden en de gedetailleerde bezwaarschriftenbehandeling. In het oog moet worden gehouden dat er sprake is van belangenafweging.

Stedebouwkundige opzetReactie

De presentatie van de maquette is volksverlakkerij, de haalbaarheid van de stedebouwkundige opzet wordt niet reëel geacht. Restruimten op Randwyck-Noord worden teveel ingevuld met verkeersaantrekkende bebouwing, terwijl overgangen met groen juist de eenheid zouden versterken. Als voorbeeld wordt het Itersondomein genoemd, waar groen wordt opgeofferd voor de bouw van verkeersaantrekkende gebouwen en de weg richting bestaande woningen wordt verlegd, met als gevolg verkeersoverlast.

Antwoord

Via de maquette is een driedimensionaal beeld gegeven van het plan Ungers-Von Brandt. Voor het bestaande gebrek aan samenhang in de stedebouwkundige en verkeerskundige structuur is door het plan Ungers-Von Brandt een goede oplossing geboden. De maquette geeft een goed beeld van het gebied Randwyck Noord bij voltooiing.

Visies over de toekomst van aangeplante bomen zijn binnen het bestemmingsplankader niet relevant. Dat in een nieuwe wijk de groenstructuur tussen de woonbebouwing zich nog moet ontwikkelen is duidelijk. Het beeld van een buurt met groen dient nog te ontstaan. Overigens is er zeker voldoende groen in de wijk als geheel.

Stad in de stadReactie

Er ontbreekt een compleet en levendig centrum. Het plan Ungers-von Brandt biedt te weinig groen, te veel kantoorbebouwing en verkeers- en parkeeroverlast.

Antwoord

Vanaf het begin van de planning van Randwyck, zoals in de toelichting verwoord, was het duidelijk, dat het terrein een multifunctionele bestemming en inrichting zou krijgen. Op basis daarvan zijn afspraken gemaakt, convenanten afgesloten en gronden verkocht. Het is duidelijk, dat niet in een latere fase ad-hoc kan worden besloten om braakliggende terreinen, die reeds een bestemming hebben, een groen-(geledings)functie te geven. In de toelichting is onder maatschappelijke uitvoerbaarheid (hoofdstuk 10) ingegaan op het een en ander.

Dat stedelijke functies een verkeersaantrekkende werking hebben kan niet worden ontkend. Door aanleg van NS-station Randwyck, verbetering van de busregeling en verbetering van de openbaar vervoer- en langzaam verkeerinfrastructuur wordt zoveel mogelijk verkeersdruk afgewenteld op het openbaar vervoer.

Een winkelcentrum in het grensgebied tussen Randwyck Noord en Heugem, als inter-wijk-voorziening, geeft mogelijkheden om de inkopen dichterbij huis te doen. Het is geenszins de bedoeling een winkelcentrum te laten ontstaan op het Dopplerdomein.

Een verdere invulling van leegstaande ruimten, teneinde het straatbeeld te verlevendigen, op zich aantrekkelijker, ligt niet binnen de sturingsmogelijkheden van de gemeente. Binnen het bestemmingsplankader is dit, behalve binnen de specifieke bestemming, niet te regelen. Om het straatbeeld bijv. in het Dopplerdomein ook in de avonduren levendig te houden is destijds gekozen voor o.m. wonen boven de andere stedelijke functies.

Het plan Ungers-Von Brandt biedt vooral een praktische oplossing om de stedenbouwkundige en de verkeersstructuur te verbeteren. Zoals in het voorgaande reeds aan de orde is gesteld was multifunctionaliteit daarbij het uitgangspunt. Dat hiervan een bepaalde verkeersaantrekkende werking zou uitgaan was vooraf duidelijk. Door het openbaar vervoer en het langzaam verkeer te stimuleren, verkeers- en parkeermaatregelen te hanteren wordt gepoogd het autoverkeer zoveel mogelijk te verminderen.

Verkeer

Reactie

De aanvoer van verkeer naar het MECC verbetert, de afvoer niet. De Randwycksingel dient daarom ter hoogte van het H. Spaakplein af te worden gesloten.

Om parkeerproblemen te beteugelen dient de proef met de Geusselt als P+R-lokatie definitief te worden. Er dienen maatregelen tegen foutparkeren te worden genomen.

Antwoord

Met name de aanvoer van verkeer naar het MECC veroorzaakt problemen. Het zoeken van de juiste weg en van een parkeerplaats kost veel tijd, waardoor filevorming ontstaat. Het weggrijden kost minder tijd. Het gebruik van de Randwycksingel als één van de twee afvoerroutes is daarbij onontbeerlijk en zorgt voor een snellere afhandeling van het verkeer.

Het "parc-and-ride"-idee laat zien, dat er de gemeente veel aan gelegen is de parkeerproblemen, met name rond het MECC, op te lossen. De juiste situering van één (of meer) P+R-plaats(en) is in studie, waarbij een gebied in Heugem wordt gereserveerd. De realisering ervan zal zeker positieve effecten hebben op de situatie rond het MECC en in de woonbuurten.

Leefbaarheid

Reactie

Voor leefbaarheid in de directe omgeving is herkenbaarheid en beïnvloedbaarheid van belang. Er moeten mogelijkheden zijn om de hond te kunnen uitlaten en rommelplekjes zijn voor kinderen. Bewoners moeten hier over kunnen meepraten.

Antwoord

De leefbaarheid van een buurt wordt niet alleen bepaald door de uiterlijke vormgeving, maar ook door activiteiten van de mensen in de buurt zelf. In de stedenbouwkundige vormgeving van de wijk zijn bepaalde voorwaarden geschapen (groenstructuren, verblijfsruimten als pleintjes, binnenplaatsen e.d.) om de leefbaarheid te bevorderen. Het is mede aan de bewoners om er verder vorm aan te geven (onlangs zijn ten zuiden van het bruggetje enkele speelvoorzieningen gerealiseerd).

Het plan van Ungers-Von Brandt gaat boven het (woon)buurtniveau uit en heeft betrekking op de stedenbouwkundige en verkeersstructuur van geheel Randwyck Noord.

4. W. Driessen, Itersondomein 8, 6229 ED MAASTRICHT

Algemeen

Reactie

Het plan is gebaseerd op uiterlijkheden en trends, i.p.v. functies. Een organische benaderingswijze zou meer op zijn plaats zijn. Door de ontwerpers is te veel uitgegaan van uiterlijke abstracties, bouwvolumina. Eenheid in verscheidenheid is daardoor verworpen tot een holle frase.

Antwoord

De organische bouwwijze is binnen de ruimtelijke (en andere) wetenschappen eveneens een trend. Elke tijd kiest zijn eigen benaderingswijze, er is echter niet alleen gekeken naar de uiterlijke verschijningsvorm. De belevingswaarde, leefbaarheid (zie beantwoording bezwaarschrift van dhr. A. van Wijk onder 3.) en het functioneren hebben een belangrijke rol gespeeld. Het plan Ungers-Von Brandt is niet uitgegaan van uiterlijke verschijningsvormen maar van verbetering van de stedenbouwkundige samenhang en het verkeerstechnische functioneren.

De wijken

Reactie

In de onderlinge grenzen tussen de wijken wordt de confrontatie aangescherpt i.p.v. dat er een samenspraak ontstaat. Er ontstaan geen onderling communicerende identiteiten binnen de wijk, maar er vindt een tweedeling plaats in een hard, massief, star en overgeciviliseerd oostelijk deel en een ondergestructureerd westelijk deel.

Antwoord

Randwyck Noord is nog niet "af". Door de grote oppervlakten braakliggende of slechts gedeeltelijk bebouwde grond kunnen de "gesignaleerde identiteiten nog niet volledig met elkaar communiceren". Op zo'n grote oppervlakte is een fasering noodzakelijk, waardoor "de eenheid in verscheidenheid" nog niet volledig tot zijn recht is gekomen. In de planmatige aanpak staat het einddoel, een complete goed functionerende wijk, centraal. Er moest daarheen een redelijk lange weg worden afgelegd. Tijdelijke maatregelen zullen de braakliggende terreinen een beter aanzien geven. Daarnaast zal bouwen met voorrang op strategische punten, qua beleving een snelle verbetering laten zien.

1.

Reactie

De lange, hoge gevelwand van het carré verhindert de ontmoeting tussen centraal park en het bestaande open gebied.

Antwoord

De openheid van de gevelwand van het Carré is juist gekozen om het Carré niet als een zwaard in het centrale parkgebied te laten snijden, maar het binnenhof van de Carré aan de omliggende functies te koppelen.

2.

Reactie

De geprojecteerde torenachtige gebouwen bij het MECC lopen het "vernieuwd wonen" onder de voet en zorgen niet voor afscherming van het MECC.

Antwoord

De maatvoering van de genoemde bouwwerken, de hoogte, de openheid ertussen en de afstand tot de woonbebouwing zorgen voor begeleiding van de noordzijde van de J.W. Beyenlaan. De bebouwing langs de zuidzijde correspondeert hiermee. Het zicht op deze bouwwerken zal zeker beter zijn dan het zicht op de MECC-hal.

3.

Reactie

Door de ontmoeting van de bebouwing van het Linnaeusdomein en het Bellomontedomein met het Carré en de Pentahedrons ontstaat er een tochtsluis. De rechte hoek van het Carré steekt te bruusk de natuur en de woonsfeer in.

Antwoord

De volledige openheid van het Carré neemt het effect van een tochtsluis juist weg. Bovendien is deze openheid bedoeld om een abrupte overgang van woongebied en park naar het kantorengedebied te voorkomen.

Verkeer

Reactie

Door de verlegging van de J.W. Beyenlaan in zuidelijke richting ontstaat er een toename van luchtvervuiling, geluidshinder, onrust, visuele vervuiling en onveiligheid. Dit wordt ontoelaatbaar geacht.

Antwoord

Het wonen in een stedelijk gebied brengt een bepaalde verkeersdruk mee. Dat volgens de bezwaarmaker door de verlegging van de J.W. Beyenlaan bepaalde normen worden overschreden is niet juist. Er wordt slechts autoverkeer toegelaten op een strook met eenrichtingsverkeer.

In de conclusie en het advies van bezwaarmaker ten aanzien van het verkeer wordt overigens slechts ingegaan op de afstand van de weg tot de woonbebouwing.

Verkeerswegenstructuur

Reactie

Inspreker acht verkeer aantrekken op Randwijck en laten blijken dat er geen oplossing voor verkeer en parkeren is, erger dan de kop in het zand steken.

Een ommegangsmogelijkheid voor verkeer rond het MECC stuit op bezwaren. Voorstel:

- Randwycksingel vanaf de Leuvenlaan en Gaetano Martinolaan eenrichtingsverkeer in oostelijke richting;
- J.W. Beyenlaan alleen busverkeer;
- afvoer van het verkeer op Randwyck-Noord vindt plaats in de zone van het Europaplein.

Antwoord

De pogingen om de aan- en afvoer van verkeer rond het MECC soepeler te laten verlopen, het experimenteren met een P+R-lokatie en het verbeteren van de openbaar vervoer dienstregeling wordt door de gemeente niet gezien als het hoofd in het zand steken. Door een versoepelde aan- en afvoer wordt filevorming verminderd, c.q. vermindert, waardoor milieuvvervuiling afneemt.

Groenbeleefbaarheid, beleefbaarheid, leefbaarheid**Reactie**

Er is geen aandacht besteed aan groenbeleefbaarheid, speelmogelijkheden en ontmoetingsgelegenheden in het Iterson-, Aubel- en Dopplerdomein. Inspreker pleit voor het creëren van een ontmoetingsruimte ("plein der ontmoeting") in het gebied MECC-Aubeldomein-vernieuwd wonen.

Antwoord

Het woongebied in Randwyck Noord maakt deel uit van het stedelijk gebied. Uitgaande van deze constatering moet gekeken worden naar een optimalisering van de mogelijkheden binnen beperkingen. Tevens moet in het oog worden gehouden dat Randwyck Noord nog niet af is. Er komt meer gebruiksgroen en de leefbaarheid (hoe individueel dit begrip ook is) zal door de nieuwe bebouwing vergroot worden. Op bestemmingsplanniveau wordt niet die mate van gedetailleerdheid bereikt c.q. vastgelegd als waarover de heer Driessen het heeft.

Overigens wordt het meedenken van de inspreker door de gemeente op prijs gesteld. Desondanks is het om praktische redenen niet mogelijk om op het aanbod in te gaan om in de voorgestelde context een plan te ontwerpen.

5. J. Stefelmans, Ben Goeriondomein 41, 6229 HH MAASTRICHT**Reactie**

Inspreker veronderstelt, dat op het deel van de Oeslingerbaan tussen rotonde en Hoge Weerd het autoverkeer zal toenemen tot meer dan 2.500 mvt./etm. In dat geval zal ingevolge art. 74 Wet geluidshinder een onderzoekszone van 100,00 m. dienen te worden aangehouden om de gehele Oeslingerbaan. Het is niet juist gezien de te verwachten verkeerstoename om de Oeslingerbaan als ontsluitingsweg aan te geven. Een ontsluiting naar Eijsden via de Molensingel ligt meer voor de hand.

Antwoord

Voor de verkeerscirculatie op Randwyck Noord zijn berekeningen gemaakt die gelden voor de periode van ± 10 jaar (looptijd van een bestemmingsplan). In deze berekeningen is naar voren gekomen, dat binnen de planperiode het aantal van 2.400 niet zal worden overschreden.

6. Maastrichtse vrije school, Leuvenlaan 35, 6201 BA MAASTRICHT**Reactie**

- In de komende jaren is vanwege toename van het aantal leerlingen daadwerkelijk uitbreiding van de school op de daarvoor gereserveerde grond nodig.

Antwoord

- Tegen uitbreiding van de school verzet zich het bestemmingsplan niet.

Reactie

- Er bestaat zorg voor de verkeersveiligheid rond de school, met name in verband met de drukkere Randwycksingel.

Antwoord

- Er zal aandacht worden besteed aan mogelijkheden om de veiligheid van de schoolgaande kinderen zoveel mogelijk te garanderen. De hoofdverkeersstructuur is daarvoor belangrijk (bestemmingsplan) maar ook de buiten het bestemmingsplan vallende detaillering resp. signalering krijgt aandacht.

Reactie

- Door het lerarencollege en de tuinbouwdocent wordt gepleit voor het behoud van de heem- en moestuin, in het belang van het tuinbouwonderwijs, natuuredicatie en natuurlijk plantsoenbeheer.

Antwoord

- De gemeente moet met het schoolbestuur een definitieve afspraak maken in verband met herlocatie, danwel herinrichting van genoemde tuinen (eigendomsverwerving). In het verleden zijn tussen gemeente/school duidelijke afspraken gemaakt over het (tijdelijk) gebruik van gemeentelijk eigendom ten behoeve van een heemtuin.

7. Bewonersvereniging huurders Erasmusdomein,
Erasmusdomein 136a, 6229 GE MAASTRICHT

Reactie

- In Randwyck ontbreekt een goede supermarkt of enkele winkels met artikelen voor dagelijkse levensbehoeften.

Antwoord

- In de beantwoording van andere bezwaarschriften is reeds gesteld, dat er plannen zijn voor een winkelcentrum tussen Randwyck Noord en Heugem.

Reactie

- Er dient meer controle plaats te vinden op fout parkeren tijdens evenementen in het MECC, m.n. op de Randwycksingel, Leuvenlaan en Erasmusdomein.

Antwoord

- Het parkeerprobleem rond het MECC wordt onderkend, aan mogelijke oplossingen wordt gewerkt. Het bestemmingsplan is niet het instrument waarmee een probleem als foutparkeren kan worden aangepakt, c.q. opgelost. Wél kan worden gepoogd om de redenen voor foutparkeren weg te nemen. Overigens is controle ook volgens de gemeente een goed middel voor beheer van het gebied.

8. Mr. P.E. Rodenburg, Salvador Allendedomein 2, 6229 HW MAASTRICHT

1.

Reactie

Inspreker wenst, dat de te bouwen woningen aan de zuidzijde van het Salvador Allendedomein overeenkomen met de oorspronkelijk geplande witte woningen met platte daken en twee verdiepingen en niet zoals de maquette van Ungers-von Brandt woningen met een dakhelling.

Antwoord

De maquette van het plan Ungers-Von Brandt is een vormstudie waaraan binnen het bestemmingsplan geen juridische regeling wordt opgehangen. In de voorschriften is geen regeling opgenomen ten aanzien van de dakhelling, deze kan derhalve ook $\pm 0^\circ$ zijn.

2.

Reactie

De drie appartementencomplexen ten noorden van de Oeslingerbaan, evenwijdig aan de Maas mogen qua bouwhoogte niet uitstijgen boven de onder 1. genoemde woningen en dienen aan te sluiten bij de architectuur daarvan.

Antwoord

Bedoelde appartementen behoren tot het gebied met de bestemming woondoeleinden 2. Het aantal bouwlagen in woongebouwen op deze gronden mag, exclusief onderbouw, maximaal 6, de goothoogte maximaal 18,00 m. bedragen. De vormgeving van de appartementencomplexen is met name afhankelijk van de architect c.q. welstand.

3.

Reactie

Om langdurig braakliggen van de gronden te voorkomen pleit inspreker voor een clause in verkoopcontracten van gronden van gemeente aan projectontwikkelaars. Indien snel bebouwen niet mogelijk is, dient gezorgd te worden voor een tijdelijke groenvoorziening.

Antwoord

Er zijn juridische gevolgen verbonden aan het niet bebouwen van gronden binnen een bepaalde termijn. Uiteraard is er wel sprake van een fasering in de uitgifte van gronden. Ook de gemeente is van mening dat bij langdurig niet bebouwen tijdelijke groenvoorzieningen overwogen moeten worden.

9. Rijksuniversiteit Limburg, Vakgroep Kwantitatieve Economie, Postbus 616, 6200 MD MAASTRICHT

Dr. G.A. Pfann, Bellomontedomein 2, 6229 GL MAASTRICHT

Algemeen

Reactie

Winkelvoorzieningen op Randwyck-Noord ontbreken.

Antwoord

Het standpunt met betrekking tot detailhandel zal, zoals door de gemeente in eerdere beantwoordingen van inspraakreacties is gesteld, gehandhaafd blijven.

1.

Reactie

De Pentahedrons vallen zowel qua omvang als hoogte uit de toon bij de bestaande bebouwing. De Pentahedrons bestaan volgens inspreker uit vrije sector eengezinswoningen en niet uit meergezinswoningen. De gang tussen de Pentahedrons wordt een tochtgang. Beide gebouwen dienen met elkaar verbonden te worden, er dient afgezien te worden van de in zuidelijke richting geplande delen van de Pentahedrons. In plaats hiervan dient groen en water te komen.

Antwoord

De Pentahedrons vormen de overgang naar de "echte" hoogbouw ten oosten van de P. Debeylaan en de A. Pinaylaan. De vormgeving is o.a. gekozen om de pleinfunctie van het forum te verstevigen en een goede begeleiding van de rechtlijnige Allee te waarborgen. Bovendien vormen de Pentahedrons een onderdeel van de beëindiging van de Allee. De Pentahedrons bestaan uit gestapelde woningen.

2.

Reactie

De naam Begijnhof is misleidend. De bebouwing is te hoog en dient aangepast te worden aan de woonbebouwing en het universiteitsgebouw.

Antwoord

De Begijnhof (Carré) dankt de naam met name aan de omslotenheid door een soort imaginaire kloosteromgang en de lanen die op een centraal punt uitkomen binnen een kloostertuinachtige omgeving. De bebouwing vormt door de hoogte en vormgeving een overgang tussen de relatief lage eengezins- en meergezinswoningen en de hogere bebouwing van het azM en de geplande kantoorbebouwing op het zuidoostelijk deel van Randwyck Noord.

3.

Reactie

Het voor gemotoriseerd verkeer doodlopen van het Bellomontedomein, waarvan ten tijde van de verkoop van de huizen sprake was, dient gehandhaafd te worden.

Antwoord

Ten tijde van de verkoop van genoemde huizen was duidelijk, dat Randwyck Noord nog niet afgebouwd was. Uitbouw van de stedenbouwkundige structuur betekent tevens aanpassing/uitbreiding van de verkeerskundige structuur, zodat het gehele woongebied integraal op elkaar betrokken wordt.

Er wordt niet ingezien dat de waarde van de woningen zal, als gevolg van de enigszins gewijzigde verkeerssituatie, zal veranderen.

10. Bewonersoverleg Randwyck,
voorzitter A.M.J.J. Cimmermans, Bellomontedomein 32, 6229 GL
MAASTRICHT

Reactie

Insprekers hebben bezwaar tegen het ontbreken van winkels op buurtniveau. Dit is van belang voor bewoners, maar ook voor personeel uit de in de omgeving liggende bedrijven.

Antwoord

Zoals reeds eerder is gesteld, is de standpuntbepaling ten aanzien van de vestiging van detailhandel op Randwyck Noord niet aan heroverweging onderhevig.

Verkeer en verkeersproblematiek

Reactie

Het P&R-terrein ten zuiden van Randwyck Noord is niet goed gesitueerd, omdat 75% van het verkeer uit noordelijke richting komt. Gevolg hiervan is milieuoverlast op Randwyck Noord. Er wordt daarom gepleit voor een P&R-terrein aan de noordzijde van Maastricht en kleinere P&R-terreinen aan in- en uitvalswegen van Maastricht.

Er moet worden voorkomen, dat de rondweg om het MECC zal worden benut door bezoekers op zoek naar een parkeerplaats (bijvoorbeeld door een verkeerssluis ter hoogte van het forum).

Door het benoemen van de Randwycksingel tot een van de hoofdaan- en -afvoerwegen vreest men overlast en toenemende onveiligheid. De bewoners willen van te voren op de hoogte worden gesteld van de effecten. Vraag is of de voorgenomen verkeerstechnische maatregelen niet MER-plichtig zijn.

De huidige begeleiding door politie bij grote evenementen schiet tekort. Overlast (negeren van parkeerzone, parkeren in het groen) wordt niet acceptabel meer geacht. Een betere bewegwijzering en alternatieve parkeerplaatsen (KNP, Provinciehuis) zijn oplossingsmogelijkheden.

Het uitbreiden van het MECC in westelijke richting doet parkeerfaciliteiten afnemen. De forse toename van kantoorfaciliteiten doet de verkeersoverlast en vraag naar parkeerfaciliteiten alleen maar toenemen. Groen zal hiervoor worden opgeofferd.

Er ontstaat een situatie waarin de woonhuizen in een eilandpositie terechtkomen, omsloten door verkeerswegen. Dit acht men niet acceptabel.

Nieuwe verkeerstechnische maatregelen maken Randwyck-Noord wel beter bereikbaar, maar het blijft moeilijk om Randwyck-Noord uit te komen. Gepleit wordt voor een directe aansluiting op de A2.

Antwoord

Een goede bewegwijzering maakt het mogelijk om een P+R-lokatie (die overigens nog experimenteel is) te vinden. Via de autosnelweg A2 kan de automobilist zonder moeilijkheden de parkeerplaats bereiken. De zuidzijde van Maastricht voor P+R is bewust gekozen i.v.m. het alleen daar te realiseren aantal parkeerplaatsen direct gekoppeld aan de A2. Tevens is de afstand tot het MECC kort. Het pleidooi voor meer P+R-terreinen is te veelomvattend om binnen het bestemmingsplankader behandeld te worden, maar vormt wel een punt van overweging (een en ander is afhankelijk van de resultaten van het P+R-experiment).

De rondweg om het MECC is qua richtingstelling en dimensionering zodanig vormgegeven, dat het verkeer dat via de Randwycksingel Randwyck Noord penetreert en nabij het MECC wil parkeren, hier rechtstreeks naar toe wordt geleid over de Gaetano-Martinolaan. De J.W. Beyenlaan en de J. Bechlaan hebben (naast vrije busbaan en fietspad) slechts een beperkte functie voor het autoverkeer. De beide lanen bieden (via eenrichtingsverkeer) toegang tot de (toekomstige) stedelijke functies ten noorden ervan. Door de ligging van de vrije busbaan ten zuiden ervan wordt afslaan richting woongebied onmogelijk.

De functie van de Randwycksingel zal niet ingrijpend veranderen. Door stimulering van het openbaar vervoer en parkeermaatregelen (o.a. P+R-experiment) probeert de gemeente autoverkeer zoveel mogelijk te weren. Er dient echter niet te worden vergeten, dat Randwyck Noord tot het stedelijk gebied van Maastricht behoort; het volledig weren van autoverkeer is niet mogelijk. Een zekere overlast hangt daarmee samen.

De voorgenomen verkeerstechnische maatregelen zijn niet M.E.R.-plichtig.

De begeleiding van parkeren bij grote evenementen, evenals het gebruik van andere parkeerplaatsen in de omgeving, valt niet direct binnen het bestemmingsplankader, maar heeft wel de aandacht van de gemeente.

De uitbreiding van het MECC en de toename van kantoorruimte behoren tot de stedelijke invulling van Randwyck Noord. Een toename van werkgelegenheid betekent in alle gevallen een toename van verkeer en een afname van "restruimten". Het is duidelijk dat er wat dat betreft een afweging moet worden gemaakt.

Randwyck Noord is vanouds ingesloten door belangrijke verkeersaders. Dit heeft negatieve, maar ook duidelijk, positieve (bereikbaarheid) aspecten. Binnen de woongebieden is in het algemeen echter sprake van een verkeerssluwte gedurende het grootste deel van de dag.

De nieuwe verkeersstructuur in combinatie met parkeermaatregelen is ontworpen om zowel de aan- als afvoer van verkeer zo soepel mogelijk te laten verlopen. Een rechtstreekse afvoer naar de A2 is niet mogelijk, gezien de normen die de wegbeheerder hanteert ten aanzien van de ligging van op- en afrittenstelsels ten opzichte van elkaar.

Groenvoorziening: aanpak en relatie tot de gebouwde omgeving**Reactie**

Er wordt vanuit gegaan dat het bestaande groen wordt gehandhaafd en de kapverordening strikt wordt nageleefd. Er dient meer groen te worden ingepland, waardoor een afscheiding ontstaat tussen de azM en het Carré en tussen woon- en kantoorfuncties.

Er wordt gepleit voor een grotere afstand tussen het Carré en het Bellomontedomein en tussenvoeging van meer groen.

De bewoners vinden het hoog tijd, dat speelvoorzieningen in het groen worden aangebracht.

Het versmallen van het braakliggende terrein aan het Itersondomein t.b.v. een busbaan wordt niet wenselijk geacht.

Antwoord

Ten opzichte van veel andere Maastrichtse wijken is er op Randwyck Noord sprake van een redelijk oppervlakte groen. In het plan Ungers-Von Brandt wordt deze oppervlakte vergroot. Nogmaals dient gesteld te worden dat Randwyck Noord stedelijk gebied is en dat bepaalde stedelijke functies, waarover afspraken zijn gemaakt, gerealiseerd zullen worden.

De ligging van het Carré is één van de belangrijke elementen van de stedenbouwkundige structuur van Randwyck Noord. Dit zogenaamde centrale park heeft een geleidingsfunctie tussen de woongebieden en de kantoorbebouwing. De hoogte van het Carré is zodanig, dat er een overgang ontstaat tussen de lagere woonbebouwing en de hogere bebouwing van azM en (toekomstige) kantoren.

Speelvoorzieningen zijn onlangs aangebracht.

Versmalling van het braakliggende terrein aan het Itersondomein is enerzijds nodig voor verbetering van de stedenbouwkundige structuur van Randwyck Noord (afscherming van het MECC), anderzijds uit verkeerstechnisch oogpunt.

Bebouwde omgeving**Reactie**

Afsluiting van de zichtlijn azM-Maas door de centrale Carré is niet wenselijk. De verlichting van het azM verhoogt de sociale veiligheid in de wijk.

Het Carré is door zijn vormgeving aantrekkelijk voor criminele elementen.

De bebouwingshoogte van alle nieuwe geplande woningen is te hoog.

Door verscheidenheid in bebouwingshoogte en -dichtheid ontstaat een onnatuurlijke luchtstroom.

Door verlegging van de J.W. Beyenlaan en nieuwe bebouwing aan de noordzijde van deze straat neemt, ondanks het goede voornemen het MECC aan het zicht te onttrekken, de lawaaioverlast toe.

Antwoord

Het is zeer wel mogelijk, dat de verlichting van het azM een bijdrage levert aan de sociale veiligheid in de woongebieden.

Op zich kan dit echter geen argument vormen om in het middengebied niet meer te bouwen. Door straatverlichting en de verlichting van het Carré zal dit deels gecompenseerd worden, deels zal door de hoogte van het azM toch sprake blijven van een bepaalde lichtuitstraling naar de omgeving.

Het Carré is door zijn open vormgeving en door zijn mogelijkheden tot sociale controle vanuit vier zijden niet onveilig te noemen. De openheid in combinatie met goede verlichting zal het Carré juist bij de woonwijk betrekken.

De gemiddelde bouwhoogte van de nieuw geplande bebouwing in het centrale deel van Randwyck Noord is zodanig en de afstand tussen de bebouwing voldoende breed om het ontstaan van steegjes te voorkomen.

Het is bekend dat door hoogbouw luchtwervelingen en tocht kan ontstaan. In het (stede-)bouwkundig ontwerp kan hier echter rekening mee worden gehouden. In Nederland kan het ontstaan van luchtstromen niet als voldoende argument worden beschouwd om af te zien van hoogbouw. Het is duidelijk dat bij het vervolgetraject naar realisering van de bouw de nodige maatregelen moeten worden genomen.

Reacties met betrekking tot de afschermdende bebouwing van het MECC, de verlegging van de J.W. Beyenlaan en de Pentahedrons zijn reeds eerder aan de orde gekomen.

Bereikbaarheid en veiligheid van en voor het langzaam verkeer

Reactie

Bestaande en geplande infrastructuur houdt onvoldoende rekening met het langzaam verkeer.

De bereikbaarheid van Randwyck-Noord en de route van en naar het centrum is onvoldoende voor langzaam verkeer. Alleen de Maaspuntweg (toekomst voor deze route is onduidelijk) en J.F. Kennedybrug (sociaal onveilig) komen hiervoor in aanmerking.

De tunnels naar Akerpoort en Heugem zijn sociaal onveilig.

Er ontbreken voldoende voet- en fietspaden in de wijk.

Trottoirs en fietspaden naar azM en straks de Allee ontbreken of zijn nog niet compleet.

De route station-Randwyck naar woningen of openbare gebouwen is door het ontbreken van sociale controle zeer onveilig. Door de geplande bouwhoogten zal dit alleen maar toenemen.

Door de geplande afstand tussen bestaande bebouwing en nieuwbouw aan de J.W. Beyenlaan en door de hoogte van laatstgenoemde bebouwing bestaat de vrees, dat dit een onvriendelijk, winderig straatje wordt. Door de geplande bebouwing aan het Linnaeusdomein wordt dit effect nog eens versterkt.

Antwoord

De geprojecteerde verkeersstructuur laat zien, dat er op Randwyck Noord een groot aantal (vrijliggende) fietspaden is gepland. Het voetpadennet is nog niet af, maar zal gefaseerd worden afgerond in combinatie met de stedenbouwkundige structuur.

In de huidige situatie zijn er in Maastricht voor bewoners van Randwyck Noord die richting centrum willen (langzaam verkeer) twee voor de hand liggende oversteken over de Maas: de Kennedybrug en de St. Servaasbrug. In de toekomst komt daar de nieuwe brug voor langzaam verkeer op het Céramiqueterrein bij. De Maaspuntweg is richting St. Servaasbrug de normale keuze. Na aanleg van de verlengde Limburglaan door het Céramiqueterrein komt een alternatieve route ter beschikking. De Maaspuntweg ondergaat in het kader van het stedenbouwkundig plan voor het Céramiqueterrein enkele wijzigingen (maar behoudt zijn functie). In de avonduren zal deze weg veiliger worden door o.m. woningbouw langs de Maas (sociale controle).

De genoemde fietstunnels zijn aangelegd om het voor fietsers mogelijk te maken via de kortste weg en op een verkeerstechnisch gezien veilige wijze, twee belangrijke verkeersaders te kruisen. Vergroten van de verkeersveiligheid is afgewogen tegen de sociale veiligheid.

Het is mogelijk om via de woonwijken van Randwyck Noord naar Heugem te lopen. Overigens is het toegestaan om als voetganger gebruik te maken van het fietspad. Het ontbreken van bebouwing op de Oeslingerbaan maakt een voetpad (nog) niet noodzakelijk.

Het genoemde fietspad Dopplerdomein-Aubeldomein-Linnaeusdomein stopt in het verkeersplan niet abrupt, maar sluit aan op straten die ook beschikbaar zijn voor het autoverkeer. Via deze straten is het mogelijk om op het vrijliggende fietspad langs de Universiteitssingel, P. Debeylaan en A. Pinaylaan te geraken.

De genoemde fietspaden zijn in het verkeersplan opgenomen.

Het overzicht blijft behouden door de bebouwing voldoende ver van elkaar te bouwen.

11. Bewonersvereniging Ons Domein,
Voorzitter A.M.J.J. Cimmermans, Bellomontedomein 32, 6229 GL
MAASTRICHT

Reactie

Idem aan reactie Bewonersoverleg Randwyck.

Antwoord

Reactie op bezwaarschrift is gelijk aan reactie op bezwaarschrift van Bewonersoverleg Randwyck Noord.

12. Dr. R.J.G. Halfens, Praaglaan 123, 6229 HR MAASTRICHT

1.

Reactie

In het plan Ungers-von Brandt zijn aan het Salvador Allendedomein 4 woningen opgenomen met een schuin dak. Dit is niet in overeenstemming met de oorspronkelijke planopzet.

Antwoord

De dakhelling van genoemde woningen maakt geen deel uit van de juridische regeling in de voorschriften (zie beantwoording bezwaarschrift van P.E. Rodenburg onder punt 1.).

2.

Reactie

In het huidige plan zijn onlangs de weg naar Heugem 3 appartementencomplexen gepland. Inspreker gaat er vanuit dat het hier laagbouw betreft. Indien niet maakt hij bezwaar.

Antwoord

Zie beantwoording van het vorengenoemde bezwaarschrift van P.E. Rodenburg onder punt 2.

3.

Reactie

Er is een duidelijke behoefte aan winkels in Randwyck.

Antwoord

Ten aanzien van de detailhandel blijft het eerder ingenomen standpunt gehandhaafd.

4.

Reactie

De beloofde speelvoorzieningen dienen gerealiseerd te worden.

Antwoord

Ofschoon dit niet binnen het bestemmingsplankader valt, zal het mogelijke worden gedaan om aan alle toezeggingen te voldoen.

Onlangs zijn er speelvoorzieningen aangelegd.

13. Bewonerscomité Aubeldomein,
W.M.L. Wijnant, Aubeldomein 2D, 6229 EC MAASTRICHT
Inq. C.G.M. van Hoef, Aubeldomein 12C, 6229 EC MAASTRICHT
Inq. R. Limpens, Aubeldomein 10D, 6229 EC MAASTRICHT

Bezwaar 1: Bebouwing Linnaeusdomein

Reactie

De tussen het Linnaeusdomein en de J.W. Beyenlaan geplande 6 etages hoge bebouwing ontnemt licht en uitzicht aan de bewoners van het Aubeldomein. Het zou logischer zijn als de groenvoorzieningen hier zouden komen. Indien dit niet mogelijk is wordt het wenselijk geacht de nieuwe bebouwing niet zo dicht op de bestaande bebouwing te plaatsen. Het idee van een gezellige buurt als de binnenstad met kleine straatjes wordt hier namelijk niet bereikt, door het ontbreken van winkels en verkeer; het wordt waarschijnlijk alleen onveilig.

Antwoord

De bedoelde bebouwing vormt, als hoekpunt van de Allee en als onderdeel van de forumwand, een belangrijk element in de stedenbouwkundige structuur van Randwyck Noord. De vormgeving, de hoogte van de bouwblokken en de afstand tot de woonbebouwing zal zodanig zijn, dat er nauwelijks of geen sprake zal zijn van verminderde lichtintrede. De nieuwbouw vormt een duidelijke overgang naar de hoogbouw ten oosten van de Allee en in het noordoostelijk deel van het plangebied.

Nieuwe winkels verhogen de levendigheid overdag, maar niet in de avonden.

Bezwaar 2: Leegstand tegenover winkelruimte

Reactie

Er is leegstand op Randwyck, terwijl winkels voor eerste levensbehoeften ontbreken.

Antwoord

De keuze voor een winkelcentrum in Heugem-Noord blijft bestaan. In vorige reacties is daar reeds op ingegaan.

Bezwaar 3: Circuit rond het MECC

Reactie

De rondweg om het MECC dient tussen het forum en het P.H. Spaakplein en liefst al vanaf de Leuvenlaan te worden afgesloten voor snelverkeer (behalve openbaar vervoer). Alle verkeer kan dan de nieuwe afrit van de J.F. Kennedybrug gebruiken. Randwyck binnenkomen levert geen problemen op, eruit komen des te meer. Er wordt daarom gepleit voor een directe aansluiting op de A2. Tevens dient het P+R-systeem uitgebreid te worden (aan alle invalswegen van de stad) en kunnen parkeerplaatsen van andere stedelijke functies (provinciehuis, KNP, MEGA-Limburg) wellicht worden gebruikt.

Antwoord

De toekomstige functies aan de J.W. Beyenlaan en de J. Bechlaan dienen voor autoverkeer bereikbaar te zijn. Daarom is afsluiten niet mogelijk.

Een aansluiting van Randwyck op de A2 is volgens de normering van de wegbeheerder met betrekking tot toe- en afritten niet mogelijk.

Het P+R-experiment zal worden geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie zullen worden gebruikt voor eventueel te nemen maatregelen met betrekking tot het verminderen van de parkeer-/verkeeroverlast.

De genoemde parkeerplaatsen zijn particulier eigendom. Het gebruik ervan is als zodanig niet (volledig) door de gemeente beïnvloedbaar. Er wordt echter overleg gevoerd over een vorm van gecombineerd gebruik tenminste bij bepaalde gelegenheden.

Bezwaar 4: Weinig groenReactie

Indien men de groene binnenplaatsen niet meetelt is er te weinig groen in de wijk.

Antwoord

In de wijk is in verhouding tot vele andere Maastrichtse wijken veel groen (en water). In het plan Ungers-Von Brandt is ten opzichte van de huidige situatie meer groenvoorziening opgenomen.

Bezwaar 5: Voetgangers en fietsersReactie

Er is te weinig aandacht voor de sociale en verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers op Randwyck-Noord. De route vanuit de woonwijk naar het station is onaantrekkelijk. Er wordt voor gespeit het fietspad op het Aubeldomein recht door te trekken naar het azM. Door de vele onoverzichtelijke bochten is dit nu onveilig.

Overige bezwaren zijn verwoord in het bezwaarschrift van het bewoners platform Randwyck Noord.

Antwoord

In het Verkeerscirculatieplan voor Randwyck Noord zijn voldoende (o.a. vrijliggende en half-vrijliggende) fietspaden opgenomen en is het voetpadennet uitgebreid.

Door de voorgenomen bebouwing kan het fietspad niet verder worden doorgetrokken. Het is niet altijd te voorkomen om bochten in een fietspad te leggen. Behalve sociale veiligheid is ook een goede stedenbouwkundige structuur en verkeerscirculatie van belang. Bovendien is het niet zo, dat bij elke bocht in de weg een onveilige situatie ontstaat.

14. Coöperatieve Vereniging Vernieuwend Wonen,
Dopplerdomein 20A, 6229 GN MAASTRICHT

Algemeen

Reactie

Beheersing van de ontwikkelingen is noodzakelijk, maar niet volgens het trendmatige idee van de gemeente, dat in strijd is met de eigen doelstelling; het streven naar duurzame kwaliteit van de stad.

Antwoord

De wijze waarop Randwyck Noord zich tot voor kort heeft ontwikkeld deed de behoefte gevoelen aan een nieuw stedenbouwkundig en verkeerskundig concept. De kwaliteitseis wordt gesteld aan alle aspecten die een bebouwing van een wijk kenmerken; het geldt natuurlijke eveneens voor de onbebouwde gedeelten. Bij kwaliteit wordt voorbij gegaan aan de waan van de dag en de nadruk gelegd op duurzaamheid.

A. Woonklimaat

Reactie

Het bebouwen van het gebied zuidwestelijk van de MECChal-zuid en het verplaatsen van de verkeersweg met uit te breiden busbaan wordt beschouwd als ontoelaatbare inbreuk op het woonklimaat omdat:

1. de bebouwingshoogte, starre vormgeving en grote nabijheid van de geprojecteerde bebouwing (drie torens), een sfeer van onderdrukking oproept;
2. door de verplaatsing van de verkeersader een bron van luchtvervuiling dichterbij komt. Daardoor is er sprake van visuele vervuiling, voortdurende onrust alsmede toenemende onveiligheid.

Als gevolg van genoemde punten worden koophuizen aan het Itersondomein onverkoopbaar.

Antwoord

1. Invloed bebouwing op het woonklimaat.

De bebouwing is niet dusdanig hoog en de afstand tot het Itersondomein te groot om een gevoel van onderdrukking of bedrukking te laten ontstaan. Bovendien is er voldoende afstand tussen de afzonderlijke bouwblokken, waardoor er sprake is van een zekere permeabiliteit.

2. Zie beantwoording andere bezwaarschriften dienaangaande.

Dat de betreffende stedenbouwkundige en verkeerskundige ingrepen zullen leiden tot onverkoopbaarheid van woningen aan het Itersondomein berust op subjectieve inschattingen. Naar mening van de gemeente zal het woonklimaat door afscherming van het hal-gedeelte van het MECC juist erop vooruit gaan.

B. Bebouwing

Reactie

De argumenten m.b.t. de drie showroomtorens die zijn gebruikt door de stedenbouwkundigen houden geen steek omdat:

1. De "abdämmung" van het azM voor de directe gebruikers van Randwijck niet plaatsvindt.
2. afscherming van de MECC-hal door deze torens waarschijnlijk voor bezoekers van Randwyck Noord (continue gebruikers worden niet genoemd) geen harmonischer beeld oplevert. Afscherming van de MECC-hal kan via realistische oplossingen plaatsvinden.

Antwoord

Op het gebied van de stedenbouw en architectuur bestaat verschil van mening over esthetische kwaliteiten van bebouwing. De keuze voor de stedenbouwkundigen Ungers en Von Brandt is gebaseerd op een zorgvuldige afweging. Het resultaat van hun stedenbouwkundige visie wordt door de gemeente gedragen en is in de vakwereld positief ontvangen. Het idee van een façade als monofunctioneel element weegt volgens de gemeente niet op tegen de bouw van stedelijke artefacten die duidelijk meer bieden dan alleen schermwerking.

C. Verkeer

Reactie

1. Toename van verkeer en alles wat daaruit voortvloeit is onacceptabel;
2. de Randwycksingel als primaire ontsluiting van het MECC dient te worden afgesloten, behalve voor openbaar vervoer en verzorgingsverkeer. De hoofd aan- en afvoer van verkeer dient aan de oostzijde van het MECC plaats te vinden.

Antwoord

Standpunten ten aanzien van het verkeer zijn reeds in eerdere reacties op bezwaarschriften verwoord.

D. Groen

Reactie

Aandacht voor groen in de nabijheid van woningen ontbreekt in het plan. Het geplande groen naast het gebouw van de VGZ, doorgetrokken naar de overzijde van de Randwycksingel is overgeciviliseerd. De heemtuin van de vrije school wordt volledig genegeerd. Het terrein, omgeven door MECC, Itersondomein en Aubeldomein dient in samenspraak met de bewoners een pleinpark der ontmoeting te worden.

Antwoord

Ten aanzien van het openbaar groen in de wijk is eveneens reeds eerder een standpunt bepaald.

Met de vrije school zal overleg worden gevoerd; in het verleden zijn over het tijdelijke gebruik van de gronden voor de heemtuin afspraken gemaakt (zie ook reactie bij inspreker onder nr. 6.).

Voor de door inspreker genoemde ruimte is reeds een stedenbouwkundige en verkeerskundige visie ontwikkeld.

15. S. Boqman + F. Amory, Bellomontedomein 46, 6229 GL MAASTRICHT

Reactie

1. Het Carrévormig gebouw rondom het Universiteitsgebouw dient geen zes woonlagen te zijn en op grotere afstand te blijven van het Bellomontedomein.
2. Er dient alleen verzorgings- en bestemmingsverkeer op Randwyck Noord te worden toegelaten. Er dient meer gebruik te worden gemaakt van P+R-lokaties.
3. Er dient meer groenvoorziening in het gebied Randwyck-Noord te komen en het onderhoud aan de waterpartijen dient geregeld plaats te vinden.

Antwoord

De punten 1, 2 en het eerste bezwaar van punt 3 zijn reeds in de reacties op voorgaande bezwaarschriften aan de orde gekomen. Het onderhoud van waterpartijen is voor de gemeente een punt van aandacht, maar niet binnen het bestemmingsplankader.

16. Vereniging van Eigenaren,

Voorzitter: J. Gordijn, Aubeldomein 7c

Reactie

1. Geplande bebouwing, grenzend aan het Linneausdomein.
Bezwaar tegen deze bebouwing is er vanwege het insluiten van het smalle Aubeldomein, de vermindering van de lichtinval. Het zou beter zijn de groenzone langs het Bellomontedomein-Linneausdomein door te trekken. Deze vervuld een scheidings- en ontmoetingsfunctie. Een combinatie van smalle straatjes en verlaten kantoren bevordert 's-avonds de veiligheid niet.
2. Het ontbreken van buurtwinkels.
De afstand naar bestaande winkelcentra is te groot. Door invulling van bestaande bedrijfsruimten met winkels kan een eind worden gemaakt aan de leegstand op het Aubel- en Dopplerdomein.
3. De verkeerssituatie.
De geprojecteerde rondrijroute om het MECC dient te vervallen. Dit leidt tot verkeers- en parkeeroverlast.

Antwoord

De punten 1, 2 en 3 zijn reeds in voorgaande behandelingen van inspraakreacties beantwoord.

17. Kopers-vereniging Randwyck Noord (Koverano),
Secretaris: Wim van den Dries, Dopplerdomein 7, 6229 GN MAAS-
TRICHT

A. **Bebouwing**

Reactie

De nieuwe kantoorcomplexen rondom de woonbebouwing zijn te hoog en te nabij gelegen. Er ontstaan daardoor nauwe onprettige straatjes. De looproute naar het station wordt nog saaier, m.n. 's-avonds. Het zicht op het azM wordt weggenomen. Het kleine park wordt afgesloten. Het zou beter zijn het park te laten doorlopen langs de waterpartijen aan het Bellomontedomein naar een groenvoorziening in het Linnaeusdomein (buffer tussen wonen en werken). Inspreker wil graag exact weten welke bestemming de gebouwen krijgen met een gemengde bestemming.

B. **Winkelvoorzieningen**

Reactie

Een eigen klein winkelbestand zou de wijk veel levendiger en leefbaarder maken.

C. **Autoverkeer**

Reactie

1. Een P+R-voorziening ten zuiden van Maastricht werkt niet. Er wordt gepleit voor meer P+R-voorzieningen, waardoor de overlast wordt gespreid.
2. Inspreker is akkoord met een extra afslag naar het MECC. Circulatie rond het MECC wordt niet verstandig geacht. Er dient te worden voorkomen dat verkeer de woonwijken ingaat en daar de nodige overlast veroorzaakt.
3. Er is een beheersprobleem t.a.v. de handhaving van de verkeersregels.

D. **Langzaam verkeer**

Reactie

Voor fietsers en voetgangers is de wijk slecht bereikbaar. De routes naar station, postkantoor en ziekenhuis zijn voetgangers onvriendelijk.

E. **Sfeer**

Reactie

De vrees bestaat, dat Randwyck Noord een betonstad wordt met veel kantoren. Het park blijft erg klein en er is nauwelijks plaats voor speel- en groenvoorzieningen. Het bestaande groen wordt opgeofferd voor nieuwbouwcomplexen (evenals de heemtuin van de vrije school).

Het ziekenhuis dient niet te worden afgeschermd. Indien het vrij ligt zal het veel meer de kern van de wijk vormen. Bovendien verhoogt de aanwezigheid van het ziekenhuis (veel licht, veel mensen) de sociale veiligheid. Het Carré zal baldadigheid en sociale onveiligheid juist verhogen. Dit geldt ook voor de fietstunnels.

Antwoord

De punten A. t/m E. zijn reeds in de algemene beantwoording van inspraakreacties aan bod gekomen.

18. Medewerkers R.L.,

Dhr. C. Thijs (en 183 collega's via handtekeningenlijsten),
Kapoenstraat 2, 6211 KW MAASTRICHT

Reactie

Inspreker heeft bezwaar tegen het beleid van de gemeente geen detailhandel toe te staan op Randwyck-Noord. In de middagpauze ontbreken de mogelijkheden om op loopafstand inkopen te doen.

Antwoord

Het standpunt ten aanzien van detailhandel op Randwyck-Noord blijft gehandhaafd. Een nieuw winkelcentrum op de grens van Randwyck-Noord en Heugem maakt het mogelijk om toch op redelijke afstand inkopen te kunnen doen.

19. H. Kruithof-V. Holland, Aubeldomein 1C, 6229 EB MAASTRICHT

Reactie

1. Bezwaar tegen bestaande bebouwing grenzend aan Linnaeusdomein omdat:
 - a. dit plan afwijkt van het vorige bestemmingsplan waarin sprake was van een groenvoorziening en waterpartij;
 - b. dit plan de lichtinval en het vrije uitzicht belemmert van alle bewoners van het Linnaeusdomein en de hoekappartementen van het Aubeldomein;
 - c. de geplande hoogbouw visueel beklemmend werkt;
 - d. er waardevermindering plaatsvindt van de onder b. genoemde panden.
2. Bezwaar tegen het ontbreken van winkelvoorzieningen.

Overigens sluiten insprekers zich aan bij het bezwaarschrift van de Vereniging van Eigenaren Randwyck, blok 5.1.

Antwoord

De punten 1 en 2 zijn reeds in eerder behandelde inspraakreacties beantwoord.

20. Eigenarenvereniging Linnaeusdomein,
Dhr. H.J. Friebel, Linnaeusdomein 14

Reactie

Inspreker heeft bezwaar tegen de geplande hoogbouw (Pentahedrons) omdat:

1. bij de aankoop van de woningen is gesteld, dat de gracht zou doorlopen vanaf het Bellomontedomein langs de Linnaeusdomein.
2. Het argument, dat de geplande hoogbouw een goede overgang vormt tussen azM, MECC en woongebied is zwak. Het hoogteverschil tussen bestaande (3 bouwlagen) en geplande woningbouw (6 lagen) is te groot. Bovendien wordt het uitzicht op het ziekenhuis niet lelijk gevonden.
3. Consequenties van een dergelijke hoogbouw kunnen zijn: vermindering (zon)lichttoetreding, het ontstaan van een tochtgang en van een doodse straat, door lege kantoorpanden na kantoor tijd, onveiligheid 's-avonds en het veranderen van Randwyck-Noord in een echte kantoorwijk.
4. Hoogbouw betekent waardevermindering van de huizen.

Voorgesteld wordt hoogbouw achterwege te laten en het park, evenals het water, door te trekken.

Het wordt volgens inspreker tijd dat de bestrating van het Linnaeusdomein wordt aangepakt.

Inspreker sluit zich aan bij de opmerkingen en bezwaren die door de buurtblokken zijn gemaakt ten aanzien van detailhandel, verkeerscirculatie, groen- en speelvoorzieningen, veiligheid van voetgangers en fietsers.

Antwoord

Punten 1 t/m 4 zijn reeds in voorgaande bezwaarschriften aan de orde gekomen.

De bestrating van het Linnaeusdomein zal zo snel mogelijk ter hand worden genomen.

De opmerkingen ten aanzien van de detailhandel, de verkeerscirculatie, groen en speelvoorzieningen, veiligheid van voetgangers en wielrijders zijn reeds eerder beantwoord.

21. L.D.G.P. Coninx, Salernolaan 10, 6229 HB MAASTRICHT

* Verkeersveiligheid/sluipverkeer

Reactie

De Sorbonne-, Salerno- en Leuvenlaan worden intensief gebruikt door sluipverkeer met als gevolg onveilige situaties. De stadsbus is mede veroorzaker hiervan. De bushalte wordt nauwelijks gebruikt door mensen van Randwyck-Noord. Voorgesteld wordt om verkeersbeperkende maatregelen te nemen en de bushalte te verplaatsen naar de Termilleslaan.

Antwoord

Door de nieuwe verkeersstructuur wordt het verkeer in de juiste richting geleid. Het busverkeer is niet zo frequent dat hierdoor gevaarlijke situaties ontstaan. Bovendien is de bus belangrijk voor mensen zonder alternatief vervoer.

* **Woonbuurt in het groen**

Reactie

De parkeerplaats tussen sporthal en Salernolaan wordt intensief gebruikt en niet aan het zicht onttrokken door groen, zoals beloofd. In aansluiting op de verkeersbeperkende maatregelen wil inspreker het parkeerterrein inrichten met groen en voorzien van speelvoorzieningen voor kinderen. Eventueel noodzakelijke parkeervoorzieningen voor evenementen kan oostelijk en/of westelijk van de sporthal gerealiseerd worden.

Antwoord

In het plan Ungers-Von Brandt ligt het parkeerterrein meer ingesloten ten noorden van de sporthal. In het bestemmingsplan wordt de precieze lokatie van de sporthal niet nader geregeld.

* **Verkeer en parkeren**

Reactie

Om het MECC te bereiken is er vaak sprake van sluipverkeer. De nieuwe ontsluiting voor de woonwijk versterkt dit. Voorgesteld wordt een verbinding met éénrichtingsverkeer tussen Allee en ringweg. In de woonwijk dienen verkeersbeperkende maatregelen te worden genomen, waaronder het alleen voor langzaam verkeer toegankelijk maken van het bruggetje. Om sluipverkeer van en naar het azM te voorkomen dient de Sorbonnelaan ter hoogte van de sporthal te worden onderbroken.

Antwoord

Door goede bewegwijzering wordt het verkeer via de Universiteitssingel naar het MECC geleid. De Allee blijft alleen voor bussen, langzaam verkeer en bestemmingsverkeer (slagbomen) toegankelijk.

Verkeersbeperkende maatregelen worden eerst overwogen indien overlast, als gevolg van hard rijden, optreedt of als er sprake is van (te) veel verkeer.

De school dient o.a. voor bewoners van Randwyck Noord toegankelijk te zijn. Afsluiting van de Sorbonnelaan is daarom niet aan de orde.

* **Detailhandel**

Reactie

Voorgesteld wordt om de regelgeving omtrent het toestaan van detailhandel te versoepelen.

Antwoord

Reeds in eerdere behandeling van inspraakreacties aan de orde gekomen.

22. Werkgroep Verkeer OBS, "De spiegel",
p/a: Sorbonnelaan 199, 6229 HD MAASTRICHT, bewoners Salernolaan,
L.D.G.P. Coninx, Salernolaan 10, 6229 HB MAASTRICHT

1. Verkeersveiligheid

Reactie

- A. De stadsbus is veroorzaker van verkeersonveilige situaties in Sorbonnelaan en Salernolaan. De bushalte wordt vrijwel alleen gebruikt door bewoners van Heugem-Noord. Een alternatief is een routing van de bus via Oeslingerbaan en Universiteits-singel, met een halte aan de Termilleslaan.
- B. De Sorbonne-, Salerno- en Leuvenlaan worden gebruikt voor sluipverkeer. Voorgesteld wordt om verkeersbepurende maatregelen te nemen.
- C. De nieuwbouw van de basisschool is vanuit de Salerno- en Leuvenlaan niet per trottoir bereikbaar.

Antwoord

- A. en B.: Zie beantwoording bezwaarschrijft Coninx (nr. 21.).
 C.: Uitbreiding van het voetpadennet is in het verkeerscirculatieplan voor Randwyck Noord opgenomen.

2. Parkeerplaats sporthal

Reactie

- A. De parkeerplaats van de sporthal wordt oneigenlijk gebruikt door bezoekers van het azM. Een oplossing dient te worden gezocht in het invoeren van een maximale parkeerduur.
- B. Het "afgesloten groene" parkeerterrein blijkt permanent bereikbaar te zijn en wordt derhalve dagelijks gebruikt met overlast als gevolg.

Antwoord

Zie beantwoording bezwaarschrijft Coninx (nr. 21.).

3. Stoplichten Oeslingerbaan/Universiteitssingel

Reactie

De verkeerssituatie aan de voetgangers-/fietsers-oversteekplaats aan de Oeslingerbaan/Molensingel is volstrekt onveilig tengevolge van slecht afgestelde verkeerslichten. Het beter afstellen van het tijdmechanisme kan dit verhelpen.

Antwoord

Het bestemmingsplan is hiervoor niet het juiste instrument, maar er zal de nodige aandacht aan worden gegeven.

4. Bouwketen Firma Vissers en wandelpad parkeerplaats

Reactie

De bouwketen van de Fa. Vissers op de hoek Oeslingerbaan/Salerno-
laan passen niet in de omgeving en zorgen ook indirect voor over-
last (parkerende vrachtauto's die de bouwketen bezoeken). De keten
zouden naar een andere plek verplaatst dienen te worden.

Het wandelpad van de parkeerplaats is onbereikbaar. Hier ontbre-
ken enkele tegels. Herbestrating zou welkom zijn.

Antwoord

Zie onder punt 3.

5. Groenvoorziening

Reactie

Ondanks de moeite van de gemeente om groen aan te planten is een
deel hiervan verdwenen. Door het ontbreken van vuilnisbakken en
een periodieke reiniging is er nadrukkelijk sprake van veront-
reiniging. Het opstellen van een herbeplantingsplan, het plaatsen
van vuilnisbakken en periodiek onderhoud wordt noodzakelijk ge-
acht.

Antwoord

Zie onder punt 3.

23. H. Went, Brusselseweg 297, 6217 GW MAASTRICHT

Reactie

Inspreker vindt een extra afrit vanaf de J.F. Kennedysingel naar
het MECC een eenzijdige oplossing, bovendien sluit deze afrit aan
op de voor openbaar vervoer bestemde verlengde Bloemenweg. Hij
stelt een verbinding voor tussen het P.H. Spaakplein en de J.F.
Kennedysingel, die een verbetering betekent voor alle verkeers-
deelnemers, zowel qua bereikbaarheid en veiligheid en tevens de
op Randwyck-Noord gevestigde bedrijven en diensten bereikbaar hou-
den.

Antwoord

Ofschoon de gemeente het zeer op prijs stelt, dat er door burgers
zoveel moeite wordt gedaan om mee te denken over de verkeers-
structuur, wordt het door de heer Went geprojecteerde alternatie-
ve verkeersplan om de volgende redenen toch afgewezen:

1. Bestaande en geprojecteerde op- en afritten zijn te kort na
elkaar gelegen. Afslaand en oprijdend verkeer kruist elkaar.
Bovendien is het vanaf Randwyck Noord mogelijk het wegvak tus-
sen Kennedybrug - kruispunt Heer over te steken, om op het in
tegenovergestelde richting lopend wegvak aan het verkeer te
gaan deelnemen. Tegelijkertijd kan het verkeer uit laatstge-
noemd wegvak afslaan richting Randwyck Noord. De veelheid van
verkeer en de hoge snelheden (max. 70 km./uur) laten en ge-
vaarlijke situatie ontstaan. Bovendien vindt er teveel ver-
traging plaats.

2. Het talud is dusdanig hoog, dat een lange oprijstrook naar de Kennedysingel nodig zal zijn.
3. Voorgestelde constructie is, behalve duur, niet effectief. Het verkeer wordt niet gebracht waar het moet zijn, namelijk bij de parkeerplaats van het MECC, maar op het H. Spaakplein dat door het grote aantal verschillende toeleidende wegen in het plan en de verschillende verkeersstromen onoverzichtelijk is.

Aanwezig: leden van de commissie: Weth. Wevers, Schiffeleers, Geelen, Medendorp, Reerink, Mulkens, Loontjens, Peters en Devilee,
ambtenaren: Meys (secretaris), Smeets, Pasmans, Staal (SAM), Jans, Goessen, Sleypen, De Wind (ged), Hermans (ged) en Bollen.
bezoekers: ca. 15.

1. Gelegenheid voor bezoekers het woord te voeren

- de heer Leenders voert het woord over de kwestie Hochterpoort naar aanleiding van de weerlegde bezwaren. Het betreft grotendeels dezelfde bezwaren. De bouw van de appartementen past zijns inziens niet in de omgeving. De commissie blijft bij haar standpunt met betrekking tot het aanvragen van de verklaring van geen bezwaar.
- De heer Van Hoof voert het woord over de inspraak voorontwerp bestemmingsplan Randwyck. Hij mist in de planvorming de inbreng van de bewoners, in Randwyck werkzame mensen en het belang van de voorzieningen voor kinderen. Als knelpunten worden genoemd:
 - zes pentagons bij het linnaensdomein
 - de abrupte overgang van wonen naar kantoren
 - winkels.
- De heer Consten spreekt over de evaluatie van de Achtzaligheden. Hij verzoekt om een positieve impuls voor de buurt in overleg met de buurt en de stadsdeelcoördinator voor de bouw van grondgebonden woningen en maatregelen tegen de overdruk aan kamerbewoning.
- De heer Smies voert het woord over Annadal. Hij vindt het jammer dat men het nieuws moest lezen in de pers. Gerefereerd wordt aan een eigen publicatie met betrekking tot benutting van het Annadalterrein, met als belangrijke punten:
 - basisgezondheidscentrum
 - wijksteunpunt
 - educatieve tuinen en sportaccommodatie.

2. Punten uit de inspraak niet geëvalueerd.

2.1. Randwyck-Noord.

De heer Staal geeft nog een korte weergave van de thema's met name:

- de ten opzichte van in het verleden andere stedenbouwkundige opzet;
- de abrupte overgang tussen wonen en voorzieningen;
- de reeds vaker in het kader van het PTC-rapport, besproken verkeersstructuur;
- de kwestie van de winkelvoorzieningen;
en memoreert voorts de inspraakresultaten ex art 6a van de Wet RO die nog een volwaardige studie vragen. De ondersneeuwing van de bewonersinbreng tijdens de planvorming is deels veroorzaakt door het uiteenvallen van de vertegenwoordiging. Het bestemmingsplan is niet zo streng in zijn aanpak dan in het masterplan.

Dat de maquette niet op alle details de werkelijkheid weerspiegelt klopt maar het voert te ver dit volksverlakkerij te noemen, zoals in het inspraakverslag is opgemerkt.

De fractie van het CDA onderschrijft de hoofdlijnen maar vraagt om duidelijkheid gelet op de gezamenlijke reactie van de RL/AZM.

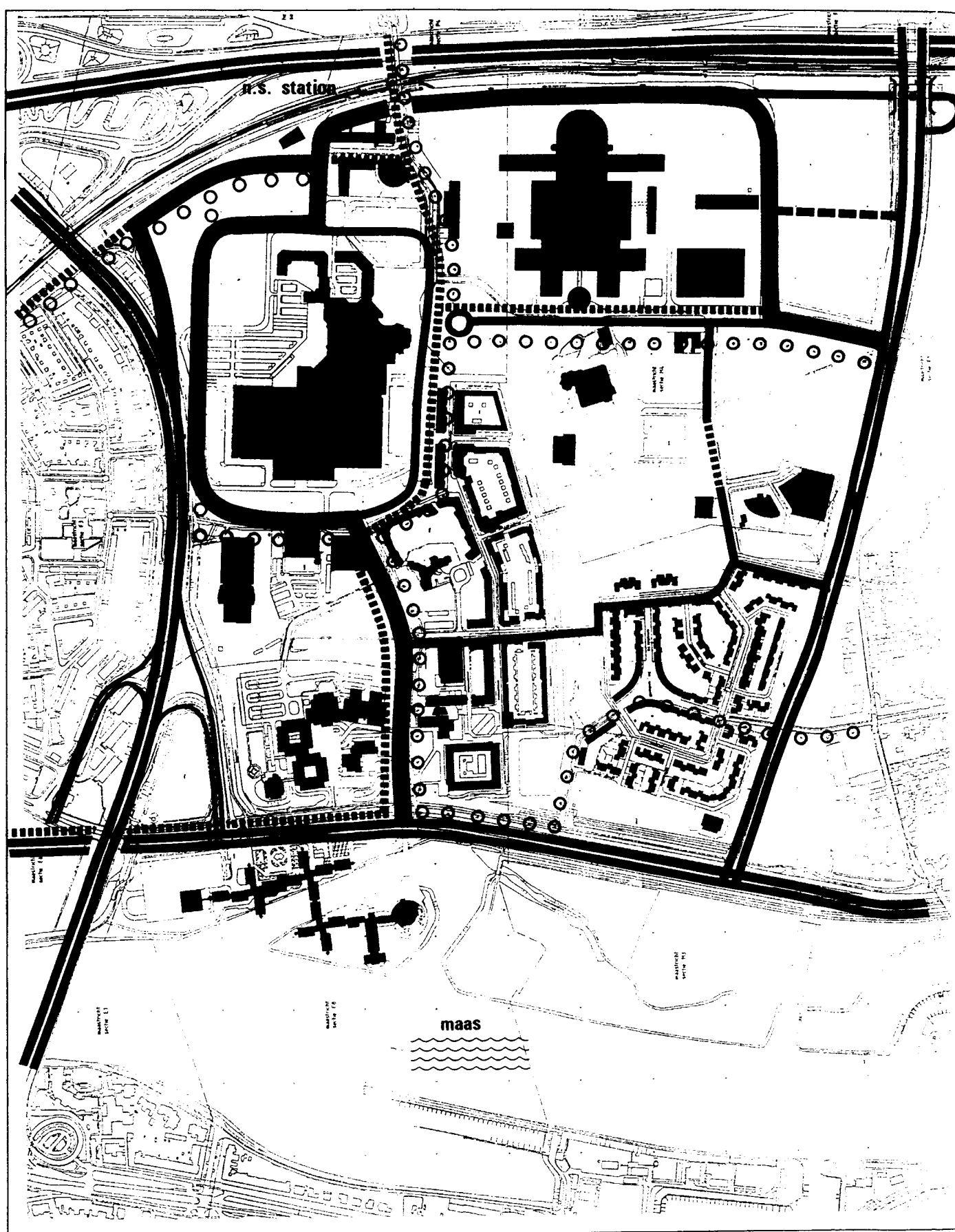
De PvdA-fractie gaat akkoord met de hoofdlijnen maar vraagt bij de evaluatie van de inspraak bijzondere aandacht voor de leefbaarheid c.q. de menselijke maat in de planvoornemens. Zo is de inbreng van voldoende groenvoorzieningen van belang voor de inwoners en gebruikers ook van de RL/AZM. Hetzelfde geldt voor voorzieningen bij een wijk van deze omvang bijv. voor alledaagse winkelbehoeften. Aandacht wordt gevraagd voor de parkeeroverlast in het woongedeelte, sport- en speelvoorzieningen voor kinderen, de doorlooptmogelijkheden, de sociale veiligheid en de afvoerroutes vanuit het terrein.






De fractie van D'66 sluit zich hierbij grotendeels aan en vraagt of er ruimte is voor wijziging of nuancering van het besluit met betrekking tot het winkelcentrum Heugem. De fractie van de VVD vraagt nogmaals de doortrekking van de avenue naar het MECC te onderzoeken en is eveneens voor onderzoek naar de winkelfunctie.

De fractie van Groen Links vraagt zich af of de grootscheepse ingreep zal slagen. Het plan hinkt qua mobiliteit op twee gedachten (openbaar vervoer en auto). Stedebouwkundig mist men de benadering van de openbare ruimte in relatie tot belevings- en gebruikswaarde vergelijkbaar met een multifunctionele binnenstad. De kritiek van RL/AZM en bewoners lijkt nagenoeg hetzelfde ongenoegen te uiten over de uitgangspunten, die helaas nooit in de Raad ter discussie zijn gesteld.

De Seniorenfractie pleit eveneens voor buurtwinkels en wacht de inspraak evaluatie af.

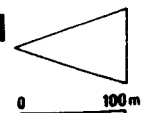
De voorzitter concludeert dat de hoofdlijnen worden onderschreven. Hij memoreert dat de opdracht was een bijsturing van de stedebouwkundige en architectonische kwaliteit en van de verkeersstructuur c.q. mobiliteitsbeheersing rechtdoend aan de subcentrale functie van Randwyck. De schetsen van Ungers schrijven geen architectuur voor maar beogen een conceptueel beeld van stedebouwkundige volumes waarbij de vertaling naar vormgeving en architectuur nog gemaakt moet worden. Het plan bevat relatief niet meer bebouwing (zie pag 56 v.d. toelichting). De vergelijking van programma's anno 1980 en 1992 en cijfermatige opstelling in het vastgestelde bestemmingsplan en dit voorontwerp wordt aan de commissie toegezonden. Voor de evaluatie ontvangt de commissie een notitie waarin de visie van Ungers/Von Brandt wordt weergegeven en waarin de doelstellingen in zijn totaliteit worden belicht. Overwogen wordt de afvoer te bevorderen door een ongelijkvloerse route vanaf de Universiteits-singel richting Oeslingerbaan. De Allee voor het AZM zal waarschijnlijk niet worden doorgetrokken op verzoek van het AZM i.v.m. de bereikbaarheid van het AZM. Aan BenW wordt in heroverweging gegeven het besluit enige winkels toe te laten voor de eerste levensbehoefte t.b.v. de woon- en werkfuncties.

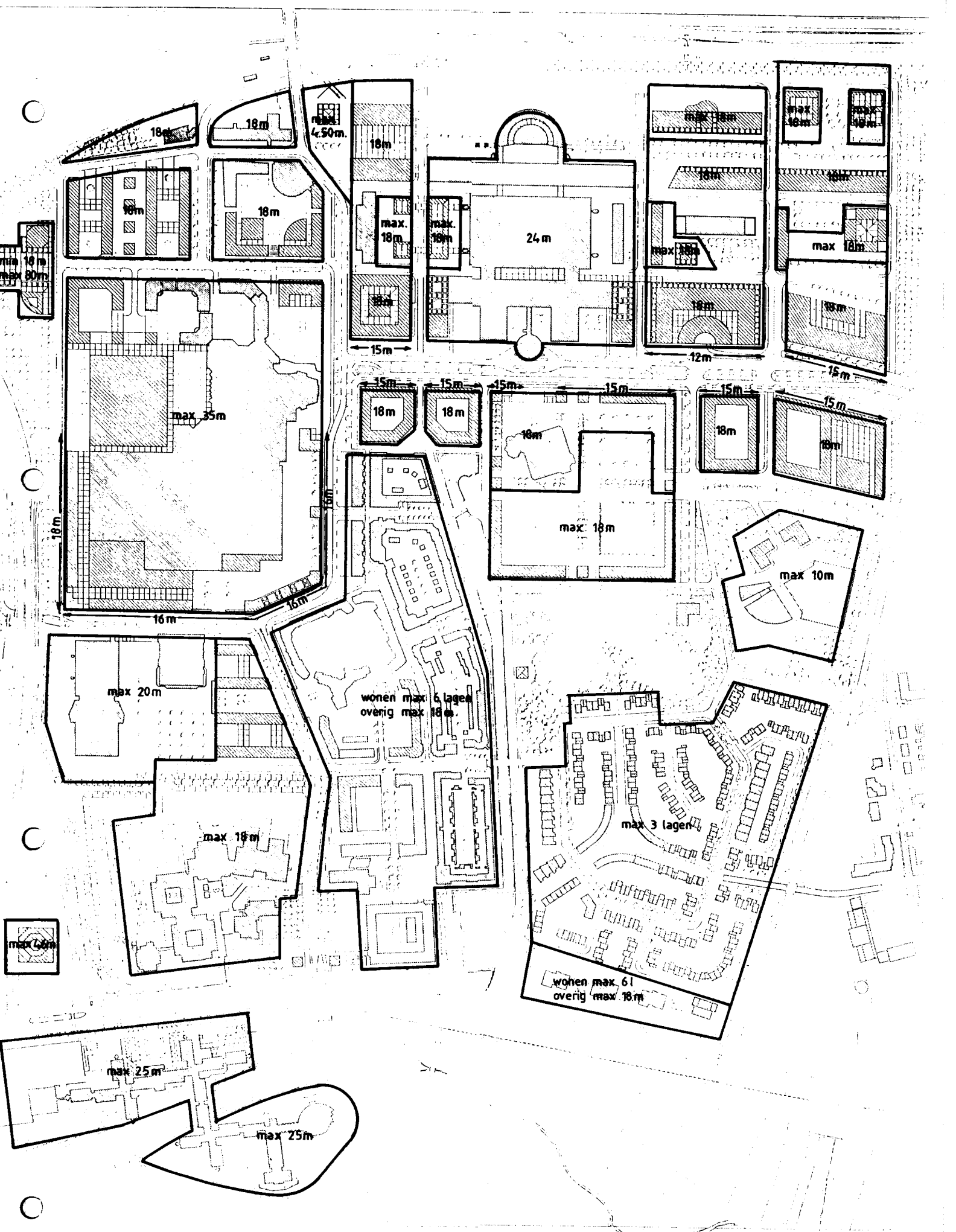


-  primaire ontsluiting
 -  secundaire ontsluiting
 -  busbaan / -route
 -  fietsroute
 -  spoorlijn
- bijlage 1 bij deel B sub 1

Gemeente Maastricht
 bestemmingsplan
 Randwyck Noord

nieuw
 verkeersmodel





bijlage 2 bij deel B sub 3A - hoogten en bouwlagen

069.54

DEEL C

- diversen

DIVERSEN

Naar aanleiding van de diverse publicaties is er van enkele zijden gereageerd op het ontwerp-bestemmingsplan anders dan via de in deel A en B beschreven procedures.

- Belastingdienst, douane, district Heerlen

Er wordt aandacht gevraagd voor de voetgangersverbindingen en die van het station naar het provinciehuis in het bijzonder (kort, veilig, goed aangegeven, beschut).

Reactie:

In de nadere detaillering van het plan wordt aan deze aspecten grote aandacht besteed, daar zij voor het gewone gebruik van de wijk van groot belang zijn.

- R.V.B.-campus

Verzocht wordt om uitbreiding van het bestaande complex met een logiesgebouw, met een capaciteit van 100 kamers.

Reactie:

Binnen het ontwerp-bestemmingsplan is (artikel 8 lid 3. sub h.) de mogelijkheid geschapen voor een dergelijke ontwikkeling echter onder de voorwaarde dat het geen hotelaccommodatie betreft.

- Districtsgezondheidsdienst Zuidelijk Zuid-Limburg

Er wordt aandacht gevraagd voor de problemen met drempels in vrije busbanen voor de voertuigen van de DGD.

Reactie

Zoals toegezegd zal de DGD bij concretere plannen worden betrokken.

Het ontwikkelen van de "poortgebouwen" aan de westzijde van de Randwycksingel stuit op grote bezwaren. Er wordt gevraagd af te zien van deze bebouwing.

Reactie

Zoals op meerdere plaatsen reeds is aangegeven verdient een vorm van bebouwing als entree van Randwyck op bedoelde plaats aanbeveling. De juridische regeling in het ontwerp-bestemmingsplan is gekoppeld aan een vrijstelling met een procedure (artikel 33 lid 5.). Er moet opgemerkt worden dat de woningbouw, als bedoeld in artikel 14 lid 4. ter plaatse, niet kan (Wgh.). In het definitieve ontwerp-plan zal een andere functie worden gegeven.

069.54

DEEL D

- RL/azM

In een brief van 6 mei 1992 heeft het College van Bestuur van RL en de Raad van Bestuur van het azM bezwaren gemaakt tegen het ontwerp-bestemmingsplan Randwyck Noord (d.d. november 1991).

In hun brief zijn de bezwaren als volgt samengevat.

Het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan Randwyck Noord levert een aantal knelpunten op ten aanzien van de voor RL en azM noodzakelijke ontwikkeling van het Randwyckterrein:

- De milieuzonering waarnaar verwezen wordt in art. 7 lid 4. sub a. is niet aanvaardbaar en voor de tekst van art. 7 lid 4. sub a. geldt hetzelfde.
- De bestemming groenvoorziening 2, voor zover gepland op RL-eigendom, is niet aanvaardbaar omdat daarmee de in het vigerende bestemmingsplan aanwezige bebouwingsmogelijkheden voor RL teniet worden gedaan.
- De bestemming bijzondere doeleinden 3, voor zover gepland op RL-eigendom, is niet aanvaardbaar omdat het onjuist is dat de bestemming die in het vigerende plan is aangegeven wordt veranderd. Dat is niet de bedoeling geweest in 1988 toen RL aan de gemeente een recht van opstal t.b.v. een lagere school en een sporthal verleende.
- Ten behoeve van nieuwbouw t.b.v. de met RL/azM geliëerde Stichting Kinderopvang Maastricht moet een mogelijkheid in het bestemmingsplan worden aangegeven op de plek die daartoe in overleg met de gemeente is aangegeven. Overigens geldt hier als primair bezwaar dat hier de bestemming groenvoorziening geldt.
- Er zijn bezwaren tegen een indeling in 3 bestemmingen (buiten verkeer en randgroen) van het RL/azM-terrein. Wij zien niet in waarom een dergelijke beperking aan RL/azM zou moeten worden opgelegd.
- Bezwaar bestaat tegen het verkeersmodel dat mede de onderligger is voor het ontwerp-plan. RL/azM/MECC komen daar waarschijnlijk in juni 1992 op terug aan de hand van een desbetreffende P.T.C.-rapport.
- Er zijn bezwaren tegen de manier waarop het stedenbouwkundig plan en de architectonische weergave daarvan figureren in de toelichting. RL/azM wijzen er nadrukkelijk op dat er geen aanwijzingen zijn dat de door Ungers/Von Brandt getekende architectuur van gebouwen past bij de voor RL/azM noodzakelijke toekomstige uitbreidingen.
- De bestemming verkeersdoeleinden 3 kan slechts gerealiseerd worden nadat er met azM bindende afspraken zijn gemaakt door de gemeente, Daarbij moet dus sprake zijn van instemming van azM, omdat een en ander betrekking heeft op het toelaten van publieke functies op privé-terrein.
- De status van de Sorbonnelaan moet nader geregeld worden in een overeenkomst tussen gemeente en RL. In het bestemmingsplan moet daaraan aan de correcte bestemming worden gegeven. Het betreft hier een publieke functie op privé-terrein.
- De overgang van de allée naar de Joseph Bechlaan is ten dele geprojecteerd op azM-terrein zonder dat er nadere afspraken over zijn gemaakt.

Na voorbereidende ambtelijke gesprekken is op 18 december j.l. een bestuurlijk overleg gevoerd.

Ten aanzien van de aangegeven knelpunten is het volgende overeengekomen:

- Woningbouw ten zuid-westen van het Forum middels een, door een onafhankelijk bureau op het gebied van stralingsonderzoek (bijv. T.N.O.) op te stellen en voor beide partijen bindend, onderzoek zal de mogelijk van woningbouw conform het gestelde in art. 7 lid 4. van de voorschriften worden bepaald. Gelet op de wijze waarop in de voorschriften dit artikel is geredigeerd kan het in deze vorm gehandhaafd blijven. In de toelichting zal aan het overeengekomen onderzoek aandacht worden besteed.
- De bestemming groenvoorzieningen 2 blijft zoals nu geformuleerd voor RL en azM onaanvaardbaar.
Na ampele overwegingen blijft de gemeente van mening, dat gelet op het feit dat:
 - . het aantal te bebouwen m2 c.q. te bouwen m3 in het ontwerp-bestemmingsplan niet lager is dan in het vigerende bestemmingsplan (zie bijlage 3);
 - . op een adequate wijze in de ruimtebehoefte van RL en azM voor een lange periode kan worden voorzien (15 tot 20 jaar);
 - . het ruimtelijk stedenbouwkundig onverantwoord is de betreffende gronden te bebouwen met meer dan nu in het ontwerp-bestemmingsplan is toegestaan,de bestemming groenvoorziening 2 gehandhaafd moet blijven.
- De bestemming bijzondere doeleinden 2 en 3 vervallen en worden alle opgenomen als bestemming gemengde doeleinden 1.
- De nieuwbouw van het KIM wordt rechtstreeks in het ontwerp-bestemmingsplan mogelijk gemaakt via de bestemming gemengde doeleinden 1.
- In een eerder overleg is reeds besloten de verkeersinfra zodanig aan te passen dat er een rechtstreekse verbinding tussen het oostelijk gedeelte van de Universiteitssingel en de Oeslingerbaan mogelijk wordt. Deze mogelijkheid wordt in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen. Voor het verkeer richting o.a. MECC vanuit het zuiden zal door RL, azM en MECC nog naar mogelijkheden worden gezocht. Middels een vrijstelling van B&W (onder voorwaarden) zal dit in het ontwerp-bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.
- De structuurschets als richtinggevende onderlegger van het bestemmingsplan is thans voor partijen aanvaardbaar.
- De bestemming verkeersdoeleinden 3, de status van de Sorbonnelaan en de overgang van de allée op de Joseph Bechlaan zullen in een aparte overeenkomst tussen de partijen RL, azM en gemeente worden geregeld voor wat betreft de openbaarheid, het beheer, de eigendom en het onderhoud.
In het ontwerp-bestemmingsplan zal op dit punt derhalve geen wijziging worden aangebracht. In de toelichting zal wel aandacht worden geschonken aan dit punt.

069.54

Vigerend bestemmingsplan Randwyck "34 ha."

	<u>Opp. bestemming</u>	<u>Opp. max. bebouwd</u>
Hoger onderwijs, gezondheidszorg en wonen	293.100 m2	60% = 175.860 m2
Parkzone	10.300 m2	
Verkeersdoeleinden	36.600 m2	
	<hr/>	<hr/>
	340.000 m2	175.860 m2

Ontwerp-bestemmingsplan Randwyck Noord "34 ha." (versie januari 1993)

	<u>Opp. bestemming</u>	<u>Opp. max. bebouwd</u>
Gemengde doeleinden 1	264.400 m2	200.030 m2
Groenvoorziening 2 en 3	39.800 m2	
Verkeersdoeleinden 1 en 3	35.800 m2	
	<hr/>	<hr/>
	340.000 m2	200.030 m2

Bijlage 3