

Provincie  
Limburg

Gedeputeerde  
Staten

Aan  
geadresseerde

Maastricht: 15 maart 1988

Afdeling: Toestel nr.: Nummer: Bijlagen:  
R.O.V./G.Z. 7399 Bq 43269 1

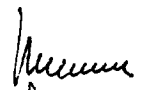
Onderwerp:  
Bezwaarschrift tegen bestemmingsplan "Scharn, Het Kerksken/In den Drink" der gemeente Maastricht.


Wij delen u hierbij mede dat wij bij ons besluit van heden, R.O.V., nr. Bq 43269 een beslissing hebben genomen met betrekking tot de goedkeuring van het bovenvermelde bestemmingsplan.

Voor wat betreft onze beslissing inzake uw bezwaarschrift alsmede onze motivering ter zake verwijzen wij korthedshalve naar de inhoud van ons besluit, waarvan u een afschrift hierbij aantreft.

Onder verwijzing naar o.m. het bepaalde in de artikelen 28 en 29 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vestigen wij de aandacht erop dat tegen dit besluit beroep kan worden ingesteld. Eventuele beroepen dienen te worden gericht aan Hare Majesteit de Koningin doch ingediend te worden bij de voorzitter van de Afdeling voor de Geschillen van Bestuur van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Deze beroepen dienen te worden ingesteld gedurende de maand dat het besluit met het bestemmingsplan ter inzage ligt. De terinzagelegging zal tevoren worden bekend gemaakt door de Burgemeester, op de wijze vermeld in artikel 23, lid 2 van voornoemde Wet.

Gedeputeerde Staten van Limburg,

 .voorzitter.

 ,griffier.

Svp bij beantwoording  
datum en kenmerk  
vermelden  
Per brief één onderwerp

Bezoekadres:  
Limburglaan 10  
Maastricht  
Randwyck

Postadres:  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht  
tel. 043 899999  
telefax 043 618099

bankrekening NMB  
67 94 11 372  
postrekening  
1060741

13. W.G.L. Mares en A. Mares, Wegedoorn 11B, 6226 WX Maastricht;
14. B. Willems en M. Willems-Meijs, Wegedoorn 12A, 6226 WX Maastricht;
15. K. den Dulk en J. den Dulk, Doornlaan 15, Maastricht;
16. J. Bielders, Wegedoorn 11A, 6226 WX Maastricht;
17. J.H.A. Janssen, Duindoorn 3, 6226 WL Maastricht;
18. De Bewonersoverleggroep Bestemmingsplannen "Heer-Scharn" p.a. H. Bailleux-van der Zander, Keerderstraatje 258, Maastricht-Scharn;
19. C. van der Woude, Bemelerweg 66, 6226 HB Maastricht;
20. Waterschap Roer en Overmaas, Postbus 185, 6130 AD Sittard;
21. Belangengroep "Wijk Keerderstraatje" p.a. J.P.I.M. van der Meer, Meidoorn 69, 6226 WG Maastricht;
22. mr. H.J.S. Janssen, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, namens P.J.H. Houben, Bemelerweg 56, 6226 HB Maastricht;
23. P.P. Nollen, Meidoorn 40, 6226 WC Maastricht.

Op 18 januari 1988 hebben wij reclamanten in de gelegenheid gesteld hun bezwaren nader toe te lichten. Van deze gelegenheid hebben de reclamanten, genoemd onder 3, 15, 16 (mede namens een aantal andere reclamanten), 18, 20, 22 en 23 gebruik gemaakt. Tevens heeft het gemeentebestuur, bij monde van zijn vertegenwoordigers, zijn standpunten nader toegelicht.

#### Overwegingen ten aanzien van de ontvankelijkheid van reclamanten:

Reclamanten genoemd onder 5 en 17 hebben bij de gemeenteraad geen bezwaren ingediend tegen het ontwerp-bestemmingsplan. Reclamanten genoemd onder 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15 en 16 hebben hun bezwaarschrift tegen het ontwerp-bestemmingsplan bij de raad niet tijdig ingediend. Hun bezwaren zijn evenmin gericht tegen wijzigingen die bij de vaststelling van het plan door de raad daarin zijn aangebracht.

Reclamant genoemd onder 16 heeft tijdens de hoorzitting, d.d. 18 januari jl. betoogd van mening te zijn dat diens bezwaarschrift en een aantal bezwaarschriften van andere reclamanten wel tijdig bij de raad zijn ingediend. Betrokkene is in de gelegenheid gesteld een bewijsstuk te overleggen waaruit zulks zou blijken. Bedoeld bewijsstuk is evenwel niet ontvangen.

Dientengevolge dienen de reclamanten genoemd onder 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16 en 17 niet ontvankelijk te worden verklaard.

De bezwaarschriften van de reclamanten genoemd onder 1, 2, 11, 18, 19, 20, 21, 22 en 23 zijn tijdig zowel bij de gemeenteraad als bij ons college ingediend danwel hebben betrekking op door de raad aangebrachte wijzigingen; reclamanten kunnen dan ook uit dien hoofde in hun bezwaren worden ontvangen.

#### Inhoud van de bezwaren:

##### Reclamanten genoemd onder 1, 2 en 11.

Reclamanten maken bezwaar tegen de aanleg van de Vijverdalseweg waarop de Doornlaan aangesloten wordt. Hierdoor zal de Doornlaan zoveel verkeer dienen te gaan verwerken dat veel overlast zal worden toegebracht aan de tuinzijde van de woningen gelegen aan de Wegedoorn, Haagdoorn, Doornlaan en Vuurdoorn.

Overwegingen ten aanzien van deze bezwaren.

Het aangevoerde bezwaar komt qua aard en strekking overeen met hetgeen door reclamant genoemd sub 22 is aangevoerd. In verband met de samenhang van door laatstgenoemde reclamant nog verder aangevoerde bezwaren komt het ons aangewezen voor het bezwaar aldaar te behandelen.

Kortheidshalve wordt dan ook verwezen naar hetgeen aldaar is overwogen.

Reclamanten genoemd onder 18.

Reclamanten maken met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan bezwaar tegen:

1. de aanleg van de Vijverdalseweg vanaf het kruispunt, aansluitend de weg naar Adelbert van Scharnlaan en de Haagdoorn, tot de aansluiting aan de Bergerstraat.

Bij voornoemde aanleg wordt het verkeersprobleem van de Burg. Cortenstraat verlegd, terwijl de verkeersoverlast in de gerealiseerde scholenzone alsmede nabij het psycho-medisch centrum Vijverdal enorm zal toenemen; en

2. de aanleg van een nieuw weggedeelte vanaf de Adelbert van Scharnlaan tot aan de aansluiting aan het tracé van de Vijverdalseweg.

De hoofdstructuur van het wegenstelsel in het plangebied "Keerderstraatje" is gericht op ontsluiting richting Maastricht via de Adelbert van Scharnlaan. De verkeersafwikkeling van en naar Bemelen zal eveneens via dit weggedeelte plaatsvinden.

Hierdoor ontstaat een gevaarlijke verkeerssituatie nabij het zwembad "Heer", met name voor de bezoekende kinderen.

Door toename van het verkeer zowel onder 1 als onder 2 genoemd ontstaat een nieuw knelpunt Adelbert van Scharnlaan/Burg. Cortenstraat.

Reclamanten zijn van mening dat de enige oplossing van de gehele verkeerssituatie in Heer en Scharn de aanleg van een oostelijke randweg is.

Tot slot zijn reclamanten van mening dat het kostenaspect onvoldoende in de afweging is meegenomen.

Overwegingen ten aanzien van deze bezwaren.

Ad 1.

Uit verkeerskundige berekeningen blijkt dat de verkeersintensiteit in de Burg. Cortenstraat door de aanleg van de Vijverdalseweg drastisch zal verminderen tot  $\pm$  250 mvt. in het avondspitsuur.

Aangezien daarbij is uitgegaan van een verbod van afslaande bewegingen vanaf de Akersteenweg richting Burg. Cortenstraat impliceert dit dat slechts een gedeelte van het noord-zuidverkeer via de Burg. Kessensingel de Akersteenweg/Vijverdalseweg bereikt. Gelet hierop is het onjuist om van de veronderstelling uit te gaan dat het verkeersprobleem verlegd wordt.

Overigens is in de studies het verkeersaandeel vanuit het Heuvelland in de berekeningen meegenomen.

In de variant met de oostelijke randweg blijkt het verkeersaandeel van de Burg. Cortenstraat nog  $\pm$  660 mvt. te bedragen als gevolg van de perifere ligging van deze randweg. Dit zou de beoogde versterking van een winkelerffunctie in de Burg. Cortenstraat in

de weg staan. Bezwaarlijk kan dan ook worden aangenomen dat de variant met de oostelijke randweg een goed alternatief vormt.

Ad 2.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in een ontsluiting van het woongebied "Keerderstraatje" via de Adelbert van Scharnlaan, doch voor wat betreft het gemotoriseerd verkeer via de Doornlaan en voor wat betreft fietsers en voetgangers o.a. via de Keerderstraat.

Door deze verkeersscheiding aan te brengen en gelet op het feit dat het onderhavige bestemmingsplan niet in ontwikkelingen voorziet die het huidige verkeersaanbod van en naar het woongebied "Keerderstraatje" essentieel zullen verhogen, mag gevoeglijk worden aangenomen dat met het realiseren van het bestemmingsplan een veiliger verkeerssituatie dan thans zal ontstaan.

Ten aanzien van het kostenaspect zij opgemerkt dat de beoordeling daarvan zich dient te beperken tot het thans voorliggende bestemmingsplan. Nu het plan zoals in de toelichting is aangegeven economisch uitvoerbaar kan worden geacht, wordt aan de daaromtrent in de wet gestelde eisen voldaan.

De bezwaren worden dan ook ongegrond geacht.

Reclamant genoemd onder 19.

Reclamant maakt met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan bezwaar tegen:

1. de aanleg van de zogenaamde Vijverdalseweg omdat deze weg pal naast zijn nu nog landelijk gelegen woonhuis is gesitueerd. Tijdens de bouw van voornoemd woonhuis was er geen enkele planologische aanwijzing dat er ooit een weg langs het woonhuis zou worden geprojecteerd;
2. de gewijzigde projectie van de aan te leggen weg en wel om de navolgende redenen:
  - a1. in de oorspronkelijke planning zou de nieuwe weg door een oude schuur lopen. Thans is de weg geprojecteerd over een woonhuis met kantoor;
  - a2. de gekozen projectie van de aan te leggen weg loopt door het bestemmingsplan "Keerderstraatje". Percelen die in dit plan als woonhuis en als groenstrook zijn vastgelegd, veranderen van bestemming zonder dat de gemeente het bestemmingplan "Keerderstaatje" heeft gewijzigd;
- b. het oude voorstel is veel goedkoper. De ongelijkvloerse kruising met de Bemelerweg was haaks gepland; nu moet de oversteek diagonaal verlopen. Stukken uit het al jaren geleden aangelegde tracé kunnen nu niet worden gebruikt;
- c. het oude voorstel is esthetisch verantwoord. De Bemelerweg, die als landschappelijk gewaardeerde weg zou worden gehandhaafd, wordt door een kortere overbrugging minder ontsierd;
3. de nalatigheid van de gemeente om na te gaan of de heer Houben thans niet bereid is de nieuwe weg te laten lopen over zijn eigendom. Landbouwer Houben is immers jaren ouder geworden en is misschien niet meer zo afhankelijk van zijn bedrijf.

Overwegingen ten aanzien van deze bezwaren.

Ad 1.

Het bestemmingsplan "Keerderstraatje" wordt met het nu voorliggende bestemmingsplan voorzover het betrekking heeft op gronden gelegen in het plan "Keerderstraatje" expliciet gewijzigd. Indien reclamant van oordeel is dat hij schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijze niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en waarvan vergoeding niet of niet voldoende is verzekerd door aankoop, onteigening of anderszins kan hij zich ingevolge artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening met een verzoek om schadevergoeding wenden tot de gemeenteraad.

Ad 2.

De reden om van de oorspronkelijke tracering van de Vijverdalseweg enigszins af te wijken blijkt te zijn gelegen in de kennelijke problemen rondom de eigendomsverwerving van een gedeelte van het wegtracé.

Het tracé waarin het voorliggend bestemmingsplan voorziet komt ons uit planologisch oogpunt aanvaardbaar voor.

Nu gesteld kan worden dat uit de plantoelichting blijkt dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar geacht kan worden, wordt daarmee aan de op dit punt in de wet gestelde eisen voldaan.

Of alternatieven goedkoper zijn, is daargelaten de planologische aanvaardbaarheid daarvan, in de beoordeling van het voorliggende bestemmingsplan niet relevant.

Ad 3.

Dit bezwaar is niet eerder aangevoerd en heeft evenmin betrekking op wijzigingen die bij de vaststelling van het plan zijn doorgevoerd. Reclamant dient in dit bezwaar dan ook niet te worden ontvangen.

De bezwaren worden - voor zover ontvankelijk - dan ook ongegrond geacht.

Reclamant genoemd onder 20.

Reclamant maakt bezwaar tegen de wijze waarop in het gewijzigde plan het horen van de beekbeheerder is geredigeerd en daaraan inhoud is gegeven (artikel 22a, lid 2 onder II en lid 3 onder IV). Reclamant is van mening dat het horen van de beekbeheerder als volgt dient te worden geredigeerd.

- a. Een vergunning c.q. vrijstelling wordt slechts verleend nadat ter zake schriftelijk advies is ingewonnen bij de beekbeheerder;
- b. een schriftelijke mededeling omtrent de door Burgemeester en Wethouders genomen beslissing moet gelijktijdig aan de aanvrager van de vergunning of vrijstelling en aan de beekbeheerder worden toegezonden.

Overwegingen ten aanzien van deze bezwaren.

De bij de planvaststelling in de gebruiksvoorschriften opgenomen bepaling (artikel 22a lid 2 onder II en lid 3 onder IV) wijkt zowel inhoudelijk als redactioneel niet af van de algemeen gebruikelijke en aanvaardbare redactie.

Voorzover reclamant van oordeel is dat een advies uitsluitend schriftelijk dient te worden uitgebracht, staat het hem in de rol van adviesinstantie vrij verzoeken om het advies uitsluitend schriftelijk af te handelen. Daarbij kan tevens worden verzocht om toezending van een afschrift van de genomen beslissing. Er valt dan ook niet in te zien dat de in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen regeling tekort zou doen aan de wijze waarop reclamant zijn belangen dient te behartigen. Overigens kan reclamant in daartoe naar zijn oordeel in aanmerking komende gevallen gebruik maken van de rechtsbeschermingsmogelijkheden die de Wet Arob biedt.

De bezwaren worden dan ook ongegrond geacht.

Reclamanten genoemd onder 21.

Reclamanten brengen met betrekking tot het voorliggende plan zakelijk samengevat de navolgende bezwaren naar voren:

1. uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer (structuurplan 1979 Maastricht) blijkt dat hoofdverbindingen bij voorkeur langs en niet door stedelijke gebieden moeten worden geleid. In strijd met voornoemd structuurplan wordt door de aanleg van de geplande Vijverdalseweg wel een hoofdverbinding door stedelijke gebieden geleid;
- 2a. de cijfermatige onderbouwing van de Vijverdalseweg ontbreekt of is verre van actueel;
- b. er ontbreekt een gecombineerde elkaar niet uitsluitende beoordeling voor het alternatief oostelijke randweg en Vijverdalseweg;
- c. onvolledig zijn de cijferoverzichten inzake het verkeerslawaaï waarin het akoestisch onderzoek het alternatief van de oostelijke randweg en het gecombineerde alternatief van oostelijke randweg en Vijverdalseweg ontbreken;
3. er ontbreken in het plan maatregelen ter wering van het vrachtverkeer op de Vijverdalseweg. Een dergelijke passage is wel opgenomen in de structuurschets Maastricht Noord-Oost;
4. op het stroomdiagram "Prognose avondspitsuurbelasting tijdens planjaar 1990" ontbreekt het betreffende boogsegment van de oostelijke randweg;
5. gelet op de ruimtelijke samenhang die bestaat tussen de gebieden Amby-Zuid, Scharn-Noord en Scharn/Het Kerksken, is het van groot belang dat het opnemen van de Vijverdalseweg in samenhang met een ononderbroken oostelijke randweg wordt doorgerekend;
6. de 20 meter lange fiets- en voetgangerstunnel is een ongewenst planelement omdat hierdoor de "Wijk Keerderstraatje" in een ongewenst en nadelig isolement wordt gebracht.  
De dagelijkse, met tijdintervallen dag en nacht, te verrichten passages zal als risicoverhogend worden ervaren.

Overwegingen ten aanzien van deze bezwaren.

Ad 1.

De Vijverdalseweg evenals de aan de noordzijde daarvan aan te leggen Terblijterweg zullen onderdeel gaan uitmaken van het gemeentelijke hoofdwegennet. Mede tegen de achtergrond van eerdere studies c.q. plannen kan met deze gemeentelijke hoofdverkeersstructuur worden ingestemd.

In het kader van dit bestemmingsplan heeft ons college te beoordelen de planologische aanvaardbaarheid van de geprojecteerde weg mede in relatie tot de belangen van derden. In de eerste plaats zij opgemerkt dat de hoofddoelstelling van het voorliggende bestemmingsplan is gericht op het ontlasten van de drukke Burg. Cortenstraat met daaraan gekoppeld het realiseren van een winkelfunctie in deze straat.

Beoogd wordt de milieu- en verkeershinder waarvan momenteel sprake is, als gevolg van het in verhouding tot de huidige functies van de Burg. Cortenstraat relatief smalle wegprofiel alsmede de relatie tot de nagenoeg direct daaraan belendende bebouwing substantieel te doen verminderen.

Als gevolg van de ligging van de Vijverdalseweg langs en niet door de woonbuurten "Heer" en "Keerderstraatje" en anderzijds omdat deze weg vanwege zijn uitvoering en de te treffen milieu-maatregelen beter op de te verwachten verkeersbelasting wordt afgestemd is van een doelmatige en uit planologisch oogpunt aanvaardbare oplossing van de evengenoemde situatie sprake. Verder is niet alleen uitgegaan van de aanwezigheid van de Vijverdalseweg doch tevens van de aanleg van de Terblijterweg. Deze laatste zal als vervolg op het Noorderbrugtracé een deel van het verkeer in de relatie Maastricht-West naar Amby, Berg en Terblijt, enz. gaan verwerken.

Dit gebeurt in de huidige situatie grotendeels door de Kennedybrug, Akersteenweg en Burg. Cortenstraat. Mede hierdoor hoeft niet gevreesd te worden voor overmatige belasting van de Vijverdalseweg in de toekomst.

Ad 2.

In zowel de variant met de Vijverdalseweg als in de variant met de oostelijke randweg wordt de Burg. Cortenstraat in meerdere of mindere mate ontlast. Uit de verkeerskundige berekeningen blijkt dat de Burg. Cortenstraat in de variant met de Vijverdalseweg het meest wordt ontlast.

Overigens blijkt bij beide varianten te zijn uitgegaan van een verbod van afslaan bewegingen op het kruispunt Akersteenweg-Burg. Cortenstraat-Dorpstraat.

De door reclamanten geconstateerde belasting in de Burg. Cortenstraat van 660 mvt. bij het oostelijke randweg alternatief blijkt te worden veroorzaakt door de langere rijtijd in deze noord-zuid-verbinding waardoor de Burg. Cortenstraat te aantrekkelijk blijft.

Aangezien uit de verkeerskundige berekeningen in voldoende mate blijkt dat de Vijverdalseweg in redelijke mate wordt belast, de realisering van een winkelfunctie voor de Burg. Cortenstraat mogelijk wordt en de overige noord-zuid-verbindingen niet overmatig meer belast worden, onderschrijven wij de gemeentelijke opvatting dat de aanleg van de Vijverdalseweg in structureel opzicht de beste oplossing is.

Het bezwaar, omschreven onder 2.c. is niet eerder aangevoerd en heeft evenmin betrekking op wijzigingen die bij de planvaststelling zijn aangebracht. Reclamanten dienen in dat bezwaar niet te worden ontvangen.

Ad 3.

Ten aanzien van het ontbreken van maatregelen ter wering van het vrachtverkeer op de Vijverdalseweg zij opgemerkt dat ons deze maatregelen niet noodzakelijk voorkomen, dit gelet op zowel de functie van deze weg als op de resultaten van het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai.

Daarnaast betreft het hier een aspect dat niet in het bestemmingsplan doch door het treffen van specifieke verkeersmaatregelen dient te worden geregeld.

Het bezwaar, omschreven onder ad 4 is niet eerder aangevoerd en heeft evenmin betrekking op bij de vaststelling van het plan door de gemeenteraad aangebrachte wijzigingen. Reclamanten dienen in dit bezwaar dan ook niet te worden ontvangen.

Ad 5.

Het akoestisch onderzoek is terecht beperkt tot alleen de Vijverdalseweg. Het heeft uiteraard geen zin om een akoestisch onderzoek voor alternatieven te verrichten indien uit verkeerskundige berekeningen al is komen vast te staan dat alternatieven in structureel opzicht kwalitatief minder zijn dan de voorliggende keuze.

Ad 6.

Onmiskenbaar is de geplande fiets- en voetgangerstunnel in de kruising van de Vijverdalseweg met de Keerderstraat in het belang van de verkeersveiligheid van de gebruikers van het fiets-voetpad. Een ongelijkvloerse uitvoering is verder nodig in het belang van een vlotte doorstroming van het verkeer op de Vijverdalseweg. Niet valt in te zien dat de woonbuurt van reclamanten door de aanleg van een tunnel in een isolement wordt gebracht. De Keerderstraat vormt overigens een ondergeschikte ontsluiting van de betreffende woonbuurt, dit in tegenstelling tot de Doornlaan die in feite als hoofdontsluiting kan worden aangemerkt.

De bezwaren achten wij - voor zover ontvankelijk - dan ook ongegrond.

Reclamant genoemd onder 22.

Reclamant brengt met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan de navolgende bezwaren naar voren:

1. als gevolg van de aanleg van de Vijverdalseweg wordt het woongenot verminderd en als automatisch gevolg daarvan de waarde van het woonhuis en de daarbij behorende bedrijfsgebouwen;
2. door de ongelijkvloerse kruising Vijverdalseweg/Bemelerweg zal de bestaande overlast, te weten overmatige geluidproductie en stank, zich extra doen gevoelen;
3. het verkeerslawaai zal worden gecumuleerd door de aanleg van een geluidswal of -scherm aan de oostzijde van de Vijverdalseweg ten gevolge waarvan het verkeerslawaai in westelijke richting ter hoogte van het kruispunt Vijverdalseweg/Bemelerweg in de richting van het pand Bemelerweg 56 zal worden teruggekaatst;
4. door de aanleg van de Vijverdalseweg zal er geen afname plaatsvinden van de verkeersintensiteit op de



Burg. Cortenstraat omdat de gemeente niet van zins is de parkeer- en winkelfunctie van deze straat op te heffen. Ontlasting van de Burg. Cortenstraat zal met de aanleg van de meer oostwaarts gelegen randweg een grotere kans van slagen hebben;

5. in de toekomst zal door het nemen van andere verkeersmaatregelen de verkeersintensiteit op de Vijverdalseweg verder toenemen;
6. een van de doelstellingen van het plan is mede een ontsluiting van de scholenzone aan de Bemelergrubbe alsook van de woonbuurt Keerderstraatje. Met de aanleg van een verkeerssnelweg wordt aan de doelgroep, waarvoor dit gebied toegankelijk dient te zijn, te weten hoofdzakelijk scholieren voorbijgeschoten. Scholieren zijn niet gebaat met de aanleg van een snelverkeersweg;
7. in het bestemmingsplan "Keerderstraatje" wordt het gebied gekarakteriseerd als rustige woonomgeving. Met het ontsluiten van het Keerderstraatje via de aanleg van de Vijverdalseweg blijft van die bestemming weinig over;
8. bij de financiële verantwoording van gemeentewege beroept de gemeenteraad zich ten onrechte op het feit dat het bestemmingsplan grotendeels conserverend van aard zou zijn. Reclamant zet vraagtekens bij de economische uitvoerbaarheid van het plan. De kenschetsing van de aard van het plan is niet juist omdat aan de Bemelerweg 56 nu in plaats van een burgerwoning de Vijverdalseweg is gepland;
9. de aanleg van een oostelijke randweg biedt meerdere aanzienlijke voordelen;
10. bij de aanleg van de Vijverdalseweg verzoekt reclamant medewerking te verlenen aan de opheffing van de gedoogplicht om de rioolpersleiding van zijn privé-terrein in stand te houden. Betrokkene prefereert verlegging daarvan naar openbare grond.

#### Overwegingen ten aanzien van deze bezwaren.

Ad 1/2/3.

Niet wordt ontkend dat de aan te leggen Vijverdalseweg en de daarop aan te sluiten Adelbert van Scharnlaan een vermindering van het woongenot van reclamant tot gevolg zal hebben. Gelet evenwel op het feit dat uit onderzoek naar o.a. het optredende verkeerslawaaï is gebleken dat de effecten binnen wettelijke grenzen blijven, ontstaat in verhouding tot de met de bestemmingsplan te bereiken doeleinden geen onevenredige aantasting van de belangen waarop reclamant doelt.

Indien reclamant van oordeel is dat hij schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijze niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en waarvan vergoeding niet of niet voldoende is verzekerd door aankoop, onteigening of anderszins, kan hij zich ingevolge artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening met een verzoek om schadevergoeding wenden tot de gemeenteraad.

Ad 4.

De verkeerskundige berekeningen geven aan dat de intensiteit in de Burg. Cortenstraat door de aanleg van de Vijverdalseweg zal verminderen van  $\pm 1100$  mvt. naar  $\pm 250$  mvt. (avondspitsuur).

Bepalend daarbij zijn de aanleg van de Vijverdalseweg, het verbieden van afslaand verkeer op de Akersteenweg richting Burg. Cortenstraat en het inrichten van laatstgenoemde straat tot winkelgebied. Hierdoor is het mogelijk om een winkelfunctie in deze straat te realiseren. Voorzover deze functie intensiteitsverhogend zou werken zij daarvan gesteld dat deze verhoging in verhouding tot de huidige intensiteit te verwaarlozen is.

Ad 5.

Dat als gevolg van een in de toekomst aan te leggen derde noord-zuidverbinding de verkeersintensiteit op de Vijverdalseweg zal toenemen wordt niet gestaafd door de verkeerskundige berekeningen. In het voorliggende bestemmingsplan is ervan uitgegaan dat behalve de Vijverdalseweg tevens de Terblijterweg wordt aangelegd.

De Terblijterweg zal als vervolg op het Noorderbrugtracé een deel van het verkeer in de relatie Maastricht-West naar Amby, Berg en Terblijt etc. gaan verwerken.

In de huidige situatie gebeurt dit voor een belangrijk deel nog door de Kennedybrug, Akersteenweg en de Burg. Cortenstraat. Mede hierdoor hoeft niet gevreesd te worden voor een overmatige belasting van de Vijverdalseweg in de toekomst.

Ad 6.

Met de aanleg van de Vijverdalseweg zal de scholenzone op een doelmatige wijze ontsloten worden. Dat daarmee een uit verkeersveiligheidsoogpunt gevaarlijke situatie voor de scholieren in het leven wordt geroepen wordt niet aannemelijk gemaakt. Met het treffen van de nodige verkeers- en inrichtingsmaatregelen zal van een onveilige situatie geen sprake behoeven te zijn. Dit betreft evenwel aspecten die niet zijn onderworpen aan het planologisch toezicht van ons college.

In het vaststellingsbesluit van de raad wordt gewezen op het voorliggende fietspad en op het feit dat de Bemelerweg en het Keerderstraatje de Vijverdalseweg ongelijkvloers kruisen. Waar nodig zullen op die kruisingen vluchtheuvels worden aangebracht.

Ad 7.

De ontsluiting van het woongebied "Keerderstraatje" door o.a. de Doornlaan op de Vijverdalseweg aan te sluiten kan uit infrastructuurueel oogpunt alleen maar als positief worden aangemerkt. Dat daardoor van de bestemming van deze woonbuurt als rustige woonomgeving niet veel overblijft valt niet in te zien nu van de geprojecteerde aansluiting niet mag worden verwacht dat daarvan een intensiteitsverhogend effect op bedoelde woonbuurt uitgaat. In welke chronologische volgorde een gebied wordt ingericht is in casu niet van doorslaggevend belang nu in structurele zin een verbetering van de huidige ontsluiting wordt voorgestaan.

Ad 8.

Het voorliggend bestemmingsplan wordt door de gemeenteraad als overwegend van conserverende aard aangemerkt. Dat daarbij tevens van een te wijzigen wegenpatroon sprake is doet aan het conserverende karakter niet af.

Wij zijn van mening dat op voldoende wijze in de stukken tot uiting is gebracht wat de omvang van de uitvoeringskosten van het

plan is en welke inkomsten daar tegenover staan. Met name zij verwezen naar paragraaf 4.3. van de plantoelichting. Wij zijn dan ook van oordeel dat het voorliggende bestemmingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.

Ad 9.

Ten aanzien van het door reclamant gesuggereerde alternatief voor de Vijverdalseweg, te weten de aanleg van een oostelijke randweg wordt verwezen naar hetgeen daaromtrent bij de behandeling van het bezwaarschrift van reclamant genoemd onder 18 bij punt 2 is gesteld.

Ad 10.

Voor wat tenslotte het verzoek betreft om opheffing van de bij beschikking van 19 juli 1977 door de Minister van Verkeer en Waterstaat opgelegde verplichting om een rioolpersleiding op eigendom van reclamant te gedogen en in stand te houden wordt het volgende opgemerkt.

Ingevolge het bepaalde in artikel 5 van de Belemmeringenwet Privaatrecht kan reclamant zich rechtstreeks met een verzoek tot de Minister van Verkeer en Waterstaat wenden om de verplaatsing van de rioolpersleiding te bevelen. De Minister kan de verplaatsing bevelen, eventueel onder voorwaarden. Door middel van zulk een voorwaarde kan onder meer de schade van de verplaatsing worden geregeld.

Wij zijn van mening dat de bezwaren van reclamant ongegrond dienen te worden verklaard.

#### Reclamant genoemd onder 23.

Met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan maakt reclamant bezwaren tegen:

1. de aanleg van de Vijverdalseweg en wel om de navolgende redenen:
  - a. de aanleg van de Vijverdalseweg betekent een verschuiving van het verkeersprobleem van Scharn-Oost en wel in het bijzonder van de Burg. Cortenstraat naar de woonbuurt Keerderstraatje;
  - b. de weg heeft niet het karakter van een interne ontsluitingsweg doch draagt tevens de mogelijkheid in zich om alsnog een functie te krijgen in het externe en doorgaande verkeer;
  - c. de gemeente gaat er ten onrechte vanuit dat een oostelijke randweg onvoldoende verkeer trekt;
2. de aanleg van het fietspad ten oosten van de Vijverdalseweg, ten zuiden van de Keerderstraat.

De noodzaak van bedoeld fietspad is door de gemeente onvoldoende aangetoond.

De nieuwe fietsbrug en straks de Dorpstraat/Cortenstraat is veiliger en geschikter gezien de huidige praktijk van het fiets- en brommerverkeer.

#### Overwegingen ten aanzien van de bezwaren.

Ad 1.

Blijkens de intensiteitsberekeningen zal de belasting van de Burg. Cortenstraat van ongeveer 1100 mvt. verminderen tot ongeveer

250 mvt. en zal de Vijverdalseweg met maximaal  $\pm$  700 mvt. worden belast (avondspitsuur). Van een verlegging van het verkeersprobleem naar de wijk "Keerderstraatje" is naar onze mening geenszins sprake, alleen al vanwege het feit dat de Vijverdalseweg niet door maar langs deze wijk is geprojecteerd.

In de variant met de oostelijke randweg blijkt dat de Burg. Cortenstraat nog steeds met  $\pm$  600 mvt. zou worden belast. Dit staat de voorgestane realisering van een winkelerffunctie in de weg. De aanleg van de Vijverdalseweg heeft verder als positief gevolg dat de wijk "Keerderstraatje", de scholenzone en het psycho-medisch centrum Vijverdal op een adequate wijze ontsloten worden.

Overigens dient de aanleg van de Vijverdalseweg uit verkeerskundig oogpunt in zijn samenhang met de aanleg van de Terblijterweg te worden beoordeeld. Op dit punt wordt verwezen naar hetgeen daaromtrent bij de behandeling van het bezwaarschrift van reclamanten genoemd onder 21 is gesteld.

Ad 2.

Ten aanzien van een aan te leggen fietspad ten oosten van de Vijverdalseweg in de nog uit te werken bestemming "U.W.M.V." zijn wij van mening dat daarmede een doelmatige verbinding tussen de woongebieden omgeving Einsteinstraat, Keerderstraat en de scholenzone aan de Bemelerweg bereikt kan worden. Deze verbinding c.q. ontsluiting waarvan het tracé overigens nog niet vastligt, zal eveneens een nuttige functie kunnen vervullen ten behoeve van het tot "U.W.M.V." bestemde gebied.

Overigens wordt in het voorliggende geval het niet nodig geacht dat de noodzaak van dit fietspad nog nader met een met cijfers onderbouwde berekening wordt aangetoond, dit temeer daar de Wet geluidhinder op fiets- en voetpaden niet van toepassing is.

De bezwaren dienen dan ook ongegrond te worden verklaard.

Wij zijn van oordeel dat gelet op alle omstandigheden in de door reclamanten aangevoerde bezwaren geen aanleiding kan worden gevonden aan het plan danwel enig onderdeel ervan goedkeuring te onthouden.

Gelet op de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985;

besluit:

1. het bestemmingsplan goed te keuren;
2. te bepalen dat het besluit onherroepelijk is m.u.v. het op de plankaart met een blauwe omlijning aangegeven gedeelte alsmede m.u.v. artikel 22a, lid 2, onder II en lid 3, onder IV.

Gedeputeerde Staten voornoemd,

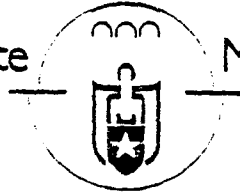
(get.) J. Kremers , voorzitter.

(get.) B.J.M. Gudde , griffier.

Voor eensluidend extract,

De Griffier,





Vaststelling bestemmingsplan  
Scharn-Het Kerksken/In den Drink

Volgno. : 313 - 1987  
Datum : 11 augustus 1987  
Korr.no. : SE87-20445  
Dienst : SO

AAN DE GEMEENTERAAD

A. Inleiding.

Het plangebied Scharn-Het Kerksken/In den Drink is gelegen in het oostelijk gedeelte van Maastricht en wordt globaal begrensd door:

- de Bergerstraat in het noorden
- de Vijverdalseweg in het oosten
- de Akersteenweg in het zuiden
- de Laan in den Drink, de Adelbert van Scharnlaan en de Burgemeester Cortenstraat in het westen.

Er is besloten tot opstelling van het onderhavige bestemmingsplan ter vervanging van de vigerende regelingen vanwege nieuwe inzichten ten aanzien van de bestemming van enkele lokaties maar vooral ook om een juridische basis te scheppen ten behoeve van de noodzakelijke aanpassing van de verkeersstructuur, waarvan de doortrekking van de Vijverdalseweg de hoofdmoot vormt.

Ondanks het feit dat over de aanleg van de Vijverdalseweg reeds meermaals raadsbeslissingen zijn genomen (laatstelijk in het kader van de Strukturschets Maastricht Noord-Oost) zijn vooral de plannen voor de doortrekking van deze weg voor een groot deel debet aan de lange voorbereidingsduur van dit ontwerp-bestemmingsplan.

Zoals reeds in de toelichting is vermeld, is over dit plan in twee kaders inspraak gehouden; de eerste maal in 1978 en vervolgens in 1981. Deze inspraak was zeer uitvoerig en verliep, gezien de in het geding zijnde belangen, begrijpelijkerwijze erg moeizaam. Daarnaast moest tussentijds worden ingespeeld op de inmiddels aktueel geworden bepalingen van de Wet Geluidhinder.

Het voorontwerp bestemmingsplan is op 13 mei 1986 door de Provinciale Planologische Commissie behandeld in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985.

B. Bezwaarschriften.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft vanaf 23 april 1987 gedurende een maand ter inzage gelegen. Tegen het plan zijn 24 bezwaarschriften ingediend.



Een aantal bezwaarschriften is door meerdere reclamanten ondertekend. Ook zijn een aantal identieke bezwaarschriften als een geheel en met dezelfde enveloppe binnengekomen. Aan deze bezwaarschriften is hetzelfde nummer toegekend.

Zowel bij de bezwaarschriften met meerdere handtekeningen, als bij de identieke bezwaarschriften komen reclamanten voor waarvan naam en/of adres niet leesbaar zijn.

Rekening houdend met het voorgaande volgt onderstaand een overzicht van de ingekomen bezwaarschriften.

1. F.H.L. Bastings, Haagdoorn 4, Maastricht
2. M. van den Berg, Wolkammersdreef 63c, Maastricht
3. W.H. Schrijnemaeker, Laan in den Drink 71, Maastricht e.a.
4. J. Frissen, Boksdooorn 14, Maastricht e.a.
5. F.A.M. Geertsen, Burg. Cortenstraat 122f, Maastricht e.a.
6. F. Geertsen, Burg. Cortenstraat 122f, Maastricht e.a.
7. L. van Gendt, Bemelerweg 52, Maastricht e.a.
8. M.H.J. Hermens, Bemelerweg 54, Maastricht
9. Vereniging van Eigenaren van flat E, contactpersoon: J.E. Hespe, Adelbert van Scharnlaan E4, Maastricht
10. J.H.M. Houben, Past. de Weverstraat 8, Maastricht
11. P.J.H. Houben, Bemelerweg 56, Maastricht
12. J. Jonkhout, Wolkammersdreef 79c, Maastricht
13. J.J.H.M. Maassen, Meidoorn 54, Maastricht
14. J.P.I.M. v/d Meer, Meidoorn 69, Maastricht e.a.
15. M. Niessen, Bat 6, Eijsden
16. P.P. Nollen, Meidoorn 40, Maastricht
17. C.A.M. Schurgers-Diederens, Weth. v. Caldenborghlaan 24, Maastricht
18. Bewonersoverleggroep bestemmingsplan "Heer-Scharn"  
p.a. H. Ballieu-van der Zander, Keerderstraatje 258, Maastricht
19. Waterschap Roer en Overmaas, Postbus 185, Sittard
20. C. van der Woude, Bemelerweg 66, Maastricht
21. A.M.C. Nijsten-Westgeest, Secr. Wijnandsstraat 26, Maastricht e.a.
22. C.P. Chung, Wegedoorn 7, Maastricht
23. J. Beckers, Wegedoorn 13, Maastricht
24. F. Snel, Wegedoorn 6, Maastricht e.a.

Sommige bezwaarschriften zijn gericht aan burgemeester en wethouders in plaats van aan de gemeenteraad. Deze bezwaarschriften kunnen geacht worden te zijn gericht aan de gemeenteraad, zodat zij als ontvankelijk zijn aan te merken.

Bezwaarschrift nr. 24 is duidelijk buiten de bezwarentermijn verzonden en derhalve niet ontvankelijk. Overigens is dit bezwaarschrift identiek aan bezwaarschrift nr. 1, zodat de inhoud hiervan bij de verdere behandeling toch aan de orde komt.

De overige bezwaarschriften zijn wel binnen de daartoe gestelde termijn ingediend en derhalve ontvankelijk.



Conform het bepaalde in artikel 24 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is op 1-6-1987 een hoorzitting gehouden waarbij reclamanten in de gelegenheid werden gesteld hun bezwaren nader toe te lichten. Een verslag van deze hoorzitting is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd. Daaruit blijkt dat tijdens de hoorzitting door enkele reclamanten nog eens werd onderstreept wat eerder in de bezwaarschriften naar voren werd gebracht.

Gelet op het grote aantal reclamanten en mede gelet op de gelijkgerichtheid van de bezwaren zullen deze worden besproken in categorieën, waarbij bezwaren over het algemeen zijn samengevoegd tot één thema. De bezwaren wordt eerst kort samengevat en dan in een tweede alinea beantwoord.

I. Vijverdalseweg.

Inleidende opmerkingen.

Een groot deel van de bezwaren is gericht tegen de aanleg van de Vijverdalseweg.

Deze weg met zijn functies en alternatieven is in 1981 uitvoerig aan de orde geweest bij de behandeling van de structuurschets Maastricht Noord-Oost. Een verslag van de daarbij gehouden inspraak alsmede de reacties daarop is als Bijlage Ib bij dit ontwerp-bestemmingsplan gevoegd. Vastgesteld kan daarbij worden, dat de situatie van nu ten opzichte van die van 1981 nagenoeg ongewijzigd is. Ook de strekking van de thans ingediende bezwaren is praktisch gelijk aan de inspraakreacties van toen.

Bij de verdere behandeling van de bezwaren wordt dan ook waar nodig naar bovenvermeld verslag verwezen.

Tot slot zij nog opgemerkt dat in bezwaarschrift nr. 7 (33 ondertekenaars) een pleidooi wordt gehouden voor de aanleg van de Vijverdalseweg. De woordvoerder van deze reclamanten heeft dit tijdens de op 1 juni 1987 gehouden hoorzitting nog eens onderstreept. De bezwaarschriften 4, 13 en 14 (resp. 5, 1 en 7 ondertekenaars) tonen - ondanks bedenkingen - begrip voor de aanleg van genoemde weg.

- a. Bezwaar. (nrs. 1, 2, 11, 22 en 23)  
Niet akkoord met aanleg van weg als zodanig.

Reactie.

Dit bezwaar is te algemeen geformuleerd en zonder concrete aanduidingen zodat dit als ongegrond moet worden aangemerkt.

- b. Bezwaar. (nrs. 3, 5, 6, 12, 18 en 21)  
Gevreesd wordt voor de verkeersveiligheid van o.a. schoolgaande kinderen, fietsers, recreanten en bewoners.

Reactie.

Deze vrees is ongegrond. Er worden integendeel de nodige maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te optimaliseren. Gewezen wordt daarbij op het vrijliggend fietspad en op het feit dat de Bemelerweg en het Keerderstraatje de Vijverdalseweg ongelijkvloers kruisen.



Bovendien zullen op de gelijkvloerse kruisingen waar nodig vluchtheuvels worden aangebracht.

- c. Bezwaar. (nrs. 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14 en 16)  
De aanleg zal milieuhinder veroorzaken in de vorm van stank- en geluidsoverlast.  
Reactie.  
De luchtverontreiniging is laag en ligt ver beneden de vastgestelde wettelijke normen. Als gevolg hiervan behoeft dan ook voor stankoverlast nauwelijks te worden gevreesd. Voor wat betreft het geluid worden de voorschriften van de Wet Geluidhinder nauwkeurig gevolgd. De geluidbelasting op de gevels van de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen voldoen nagenoeg geheel aan de krachtens deze wet gestelde voorkeurs-grenswaarde.  
In dit kader zullen ook op plaatsen waar dat nodig is geluidschermen worden aangebracht en wel op zo esthetisch mogelijk verantwoorde wijze. Gesteld kan worden dat bovendien door aanleg van de Vijverdalseweg de situatie elders verbetert.
- d. Bezwaar. (nrs. 2, 3, 4, 5, 6, 10, 12 en 17)  
Het landelijk karakter wordt aangetast.  
Door de aanleg van de Vijverdalseweg vindt doorsnijding plaats van woongebied, wandelgebied en natuurgebied.  
Reactie.  
De Vijverdalseweg is een ontsluitingsweg met aan de ene zijde Heer-Scharn en aan de andere zijde de buurt Keerderstraatje. Van doorsnijding van een woonbuurt is derhalve geen sprake. Door deze tracering wordt per saldo de totale verkeershinder voor de omgeving geminimaliseerd, vooral ook omdat langs de Vijverdalseweg nagenoeg geen aanliggende bebouwing voorkomt. Het gaat te ver om te spreken van een wandel- en natuurgebied. Voor een groot deel gaat het om braakliggende terreinen welke op korte en langere termijn voor bebouwing zullen worden aangewend. Wel wordt onderkend dat het als wandelroute gebruikte Vijverdalseweggetje door de wegaanleg zal moeten verdwijnen. In de plaats hiervan kan de Bemelergrubbe als alternatief worden aangewend.
- e. Bezwaar. (nrs. 11, 16 en 18)  
Gesteld wordt dat er een verschuiving plaats vindt van het verkeersprobleem van Scharn-Oost en wel in het bijzonder de Burg. Cortenstraat naar de woonbuurt Keerderstraatje en de naast gelegen instituten.  
Reactie.  
De verkeersoverlast op de Burg. Cortenstraat e.o. zal inderdaad afnemen, doch van een verschuiving naar de woonbuurt Keerderstraatje is geen sprake. De intensiteiten op de Burg. Cortenstraat zullen afnemen van 1100 mvt. in de huidige situatie tot 250 mvt. in de toekomst. De Vijverdalseweg wordt belast met maximaal 700 mvt. Bovendien loopt het tracé langs de wijken en is er geen sprake van een doorsnijding in tegenstelling tot de situatie in de Burg. Cortenstraat.



f. Bezwaar. (nrs. 13 en 14)

De cijfermatige onderbouwing van de Vijverdalseweg ontbreekt of is verre van aktueel.

Reactie.

Uit recente berekeningen met behulp van het verkeersprognosemodel is gebleken dat een wegennet met Vijverdalseweg goed zal voldoen. De Vijverdalseweg zal 700 mvt. in het avondspitsuur te verwerken krijgen terwijl de Burg. Cortenstraat ontlast wordt tot 250 mvt. In de huidige situatie wordt deze straat belast met 1100 mvt.

Een wegennet met oostelijke randweg i.p.v. Vijverdalseweg voldoet - zoals uit de toelichting blijkt - niet aan het gestelde doel.

De druk op de Burg. Cortenstraat, die nog met 660 mvt. wordt belast, neemt onvoldoende af, terwijl de randweg zelf met 400 mvt. te weinig verkeer blijkt te trekken.

g. Bezwaar. (nrs. 10, 11, 13, 14 en 16)

De weg heeft niet het karakter van een interne ontsluitingsweg doch draagt tevens de mogelijkheid in zich om alsnog een functie te krijgen in het externe en doorgaande verkeer.

Reactie.

De eerste en veruit belangrijkste functie van de Vijverdalseweg is het ontsluiten van de langs deze weg aanhakende lokaties en het koppelen van de wijken Heer en Amby.

De doorgaande functie van deze weg zal zo niet te verwaarlozen dan in elk geval van ondergeschikte aard zijn, temeer omdat door intrekking van het bestemmingsplan Amby-Zuid de mogelijkheid voor aanleg van de oostelijke randweg langs Amby (zeker voor de korte en middellange termijn) komt te vervallen. En juist de koppeling van deze randweg met de Vijverdalseweg door middel van de Terblijterweg was in hoofdzaak bepalend voor de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Vijverdalseweg.

Uitdrukkelijk wordt er in het verband nog eens op gewezen dat het profiel van de Vijverdalseweg er een is van een normale buurtontsluiting (rijweg 7 meter).

h. Bezwaar. (nrs. 8 en 20)

Tegen de tracering als zodanig bestaat bezwaar mede omdat de redenen van afwijking ten opzichte van het eerdere tracé niet naar voren komt.

Reactie.

Het tracé is ter hoogte van de Bemelerweg een weinig in oostelijke richting verschoven. Dit is gebeurd om een uitweg te vinden voor de onoplosbare problemen welke waren ontstaan rond de eigendomsverwerving van een gedeelte van het wegtracé.

i. Bezwaar. (nrs. 5, 6, 12 en 14)

Er ontbreken in het plan maatregelen ter wering van het vrachtverkeer op de Vijverdalseweg, zullen ondanks een desbetreffende passage in de struktuurschets Maastricht Noord-Oost.

Reactie.

Maatregelen ter wering van het vrachtverkeer op de Vijverdalseweg zijn niet noodzakelijk nu uit het akoestische onderzoek gebleken is dat de overlast van deze weg inclusief het vrachtverkeer binnen aanvaardbare grenzen blijft (zie ook I onder c). Weren van vrachtverkeer betekent derhalve een onnodige belemmering voor deze categorie van weggebruikers, welke elders in elk geval meer overlast oplevert.

j. Bezwaar. (nrs. 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 en 20)

De aanleg van de weg heeft tot gevolg dat waardevermindering van eigendommen zal optreden.

Reactie.

Betwijfeld mag worden of er waardevermindering van eigendommen zal optreden omdat de wegaanleg ook positieve kanten heeft zoals een betere ontsluiting. Mocht echter aantoonbare schade worden geleden, dan kan altijd op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een verzoek om schadevergoeding tot de gemeenteraad worden gericht. Overigens waren bij de bouw van het Keerderstraatje de plannen voor de Vijverdalseweg voldoende bekend zodat voor de daar aanwezige bebouwing geen sprake is van onvoorzienbare schade,

k. Bezwaar. (nr. 10)

De Vijverdalseweg zal alleen maar effectief zijn indien op het kruispunt Akersteenweg/Dorpstraat de afslaande bewegingen onmogelijk worden gemaakt.

Reactie.

De effectiviteit zal in dat geval inderdaad toenemen. Doch ook als de afslaande bewegingen op bedoeld kruispunt wel zouden blijven is de Vijverdalseweg toch nodig als buurtontsluiting en als verbindingsweg tussen de noordelijke (Terblijterweg) en zuidelijke (Akersteenweg) stadstangent.

l. Bezwaar. (nr. 10)

Als alternatief voor de Vijverdalseweg wordt de Laan in den Drink genoemd. Zulks zou tevens de nodige besparing opleveren.

Reactie.

De Laan in den Drink is als woonstraat en qua profiel totaal ongeschikt om de aan de Vijverdalseweg toegekende functies te vervullen. Ook uit een oogpunt van de Wet Geluidhinder is zulks onmogelijk. Tenslotte is er geen afdoende oplossing voor de voortzetting van de weg aan de noordzijde.

m. Bezwaar. (nr. 13)

Opnemng van de Vijverdalseweg in het bestemmingsplan is prematuur omdat het nieuwe verkeerscirculatieplan nog niet gereed is. Ook is nog geen alternatief voor de verkeersruit voorhanden terwijl bovendien door de intrekking van het bestemmingsplan Amby-Zuid de samenhang van de Vijverdalseweg met de verkeersstructuur in dit gebied komt te vervallen. Tenslotte eist het ontwerpstreekplan een nadere uitwerking van de verkeersstructuur voor het oostelijk stadsdeel.

Reactie.

Wij zijn het met deze stelling niet eens. De Vijverdalseweg kan als overwegend buurtontsluiting zeker worden gerealiseerd in afwachting van genoemde plannen. Deze weg staat bij een nieuw verkeerscirculatieplan niet ter discussie en kan dan ook zonder bezwaar worden aangelegd. Ook in juridische zin levert zulks geen bezwaren op.

Voor de relatie met het in te trekken plan Amby Zuid wordt verwezen naar punt I g.

Aan de cijfermatige onderbouwing is aandacht besteed onder punt I f.

n. Bezwaar. (nrs. 3, 4, 16, 18 en 21)

Tegen de aansluiting van de Adelbert van Scharnlaan op de Vijverdalseweg bestaan bezwaren omdat:

- de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht;
- de geplande ontsluiting tussen de Meidoorn en de oude kern vervalt;
- de holle weg en het achterland onder het asfalt verdwijnen;
- een gedeelte van de parkeerplaats bij het zwembad komt te vervallen;
- het fietspad niet goed is aangesloten;
- de weg niet nodig is voor de ontlasting van de Burg. Cortenstraat;
- niet aanleg besparing zal opleveren;
- de langzaam verkeersfunctie van Keerderstraatje komt maar gedeeltelijk tot zijn recht;
- doorkruising fietsverkeersplan;
- de reconstructie van het Keerderstraatje zou een alternatief kunnen zijn voor de Vijverdalseweg.

Reactie.

De aansluiting van de Adelbert van Scharnlaan op de Vijverdalseweg is nodig om de autorelatie tussen Heer-Scharn en de woonbuurt Keerderstraatje in stand te houden. De Keerderstraat zelf vervalt namelijk als autoverbinding en wordt route voor fietsers en voetgangers. Bovendien is de aansluiting nodig om via de Vijverdalseweg het gebied Heer-Scharn te kunnen bereiken wanneer in de toekomst op het kruispunt Akersteenweg-Dorpstraat niet meer vanaf de Akersteenweg afgeslagen kan worden.



Dat door de aansluiting voor het kruisende langzaam verkeer op de Keerderstraat een onveilige situatie zal ontstaan is niet juist. De hoeveelheid verkeer op de aansluiting zal blijken beperkt te zijn. Daarbij wordt ter plaatse van de kruising in het midden van de weg nog een vluchtheuvel aangelegd om het oversteken te vergemakkelijken. De Keerderstraat zal als holle weg worden gehandhaafd.

Het gedeelte van de parkeerplaats bij het zwembad dat komt te vervallen kan voldoende worden gecompenseerd door het met R(o) bestemde terreintje ten noorden van de Keerderstraat. Aangezien de Keerderstraat vrijwel geheel autovrij wordt zal de langzaam verkeersfunctie nog meer dan nu het geval is tot zijn recht komen. Daaraan doet niet af het feit dat bepaalde kruisingen nu eenmaal niet te vermijden zijn. Vanwege zijn langzaam verkeersfunctie en ook overigens is de Keerderstraat volledig ongeschikt om de functie van de Vijverdalseweg over te nemen.

o. Bezwaar. (nrs. 1, 22 en 23)

Door de aansluiting van de Doornlaan op de Vijverdalseweg ontstaat overlast voor bewoners van een aantal straten in de woonbuurt het Keerderstraatje.

Reactie.

De Doornlaan heeft als vervanger van de Bemelerweg en als ontsluitingsweg voor het plan Keerderstraatje een duidelijke verkeersfunctie en dient derhalve aangesloten te worden op het hoofdwegennet.

Deze functie is voorzien in het bestemmingsplan Keerderstraatje welk in 1980 rechtskracht heeft verkregen. De betreffende bewoners konden derhalve bij aankoop van hun woning redelijkerwijze op de hoogte zijn van de aanleg van deze weg en van de hieraan toegekende functie. In elk geval hebben deze bezwaren feitelijk geen betrekking op het onderhavige plan en zijn daarom niet gegrond.

p. Bezwaar. (nrs. 5, 6 en 12)

Er is bezwaar tegen de aanleg van een bushalte. Als alternatief wordt een plek aangewezen ter hoogte van de hoofdingang van Vijverdal.

Reactie.

De plaats van de bushaltes is o.i. goed geprojecteerd. De toekomstige lijnvoering van de stadsbus is getraceerd over de Adelbert van Scharnlaan en splitst zich uit bij de Vijverdalseweg: één lijn voert naar het noorden de ander naar het zuiden (e.e.a. conform het Openbaar Vervoersplan). De halteplaatsen op het noordelijk gedeelte komen één vóór en t.b.v. Vijverdal en één nabij de Doornlaan t.b.v. de scholenzone en het noordelijk deel van de buurt Keerderstraatje.

Het zuidelijk deel van de buurt wordt georiënteerd op de halte langs de Akersteenweg t.h.v. Huize In den Drinck. Deze halte wordt tevens bestemd voor de streekbus. Essentieel voor deze halte is dat deze voor de voetganger vanuit de buurt goed bereikbaar wordt. Laatstbedoelde halte ligt weliswaar buiten de begrenzing van het bestemmingsplan doch is voor het hier behandelde van wezenlijk belang.



Ondermeer hiervoor is de geprojecteerde langzaamverkeers-verbinding tussen Huize In den Drinck en het voetbalterrein van Scharn met een aansluiting op de Meidoorn van groot belang.

q. Bezwaar. (nr. 7)

Betwijfeld wordt of ondanks de te treffen maatregelen, zoals aanleg van de Vijverdalseweg, de situatie op de Bemelerweg wel voldoende zal verbeteren.

Reactie.

Conform het bestemmingsplan Keerderstraatje wordt het niet buurtgebonden verkeer op de Bemelerweg omgeleid via de Doornlaan welke op de Vijverdalseweg zal moeten worden aangesloten. De functie van de Bemelerweg wordt dan verblijfsgebied. Bij reconstructie (die is voorzien in het Meerjarenplan Investerings 1987-1991) zal hierop worden ingespeeld en zal er naar gestreefd worden de situatie optimaal te verbeteren.

r. Bezwaar. (nr. 10)

Men wil de beslissing m.b.t. Vijverdalseweg gekoppeld zien aan de uitspraak van de Kroon voor wat betreft het bestemmingsplan Heer Achter de Kerk.

Reactie.

De hoofdfunctie van de Vijverdalseweg is buurtontsluitingsweg en verbindingsweg tussen Bergerstraat en Akersteenweg. De beslissing met betrekking tot het bestemmingsplan Achter de Kerk kan derhalve voor deze functies slechts van ondergeschikte betekenis zijn. De gevraagde koppeling is o.i. dan ook niet noodzakelijk.

s. Bezwaar. (nrs. 2, 10, 11, 14, 16 en 18)

Als alternatieven voor de Vijverdalseweg worden genoemd:

1. randweg ten oosten van de Molenweg;
2. bestaande wegen als A2 en Laan in den Drink.

Reactie.

Een randweg ten oosten van de Molenweg is door zijn perifere ligging te weinig effectief. Hetzelfde geldt in feite ook voor de A2. Beide tracé's kunnen de specifieke buurtontsluitingsfunctie van de Vijverdalseweg niet overnemen. In bijlage Ib bij het ontwerp-bestemmingsplan is uitvoerig op deze alternatieven ingegaan.

Overigens is enkele jaren geleden bij de vraag of de A2 al of niet moest worden omgelegd uitdrukkelijk gekozen voor een ondertunneling op de huidige plaats omdat omlegging ten oosten van de Molenweg te grote bezwaren zou opleveren (o.a. voor het milieu, landschap, recreatie). De bezwaren gelden - zij het wellicht in mindere mate - ook voor een randweg.



- t. Bezwaar. (nr. 11)  
Scholenzone wordt ingeklemd tussen Vijverdalseweg en Burgemeester Cortenstraat.

Reactie.

De scholenzone wordt niet ingeklemd doch wordt door aanleg van de Vijverdalseweg juist veel beter ontsloten en derhalve ook beter bereikbaar.

- u. Bezwaar. (nr. 17)  
Het Vijverdalseweggetje komt te vervallen.

Reactie.

Dit is inderdaad het geval doch de functie kan worden overgenomen door de Bemelergrubbe.

II. Fietspad langs Vijverdalseweg.

Bezwaar. (nrs. 13, 14 en 16)

Situering fietspad is een onnodige en onaanvaardbare doorsnijding van de woonbuurt Keerderstraatje. Onnodig vanwege de zich op korte afstand bevindende verbindingsroutes (t.w.

Burg. Cortenstraat/Dorpstraat en Oude Molenweg incl. fietsbrug) en onaanvaardbaar vanwege gebrek aan sociale controle waardoor onveiligheid ontstaat. Bovendien wordt gevreesd voor geluidsoverlast. De behoefte aan dit fietspad is onvoldoende onderbouwd.

Het fiets-wandelverkeer richt zich in hoofdzaak niet op de Einsteinstraat e.o. doch op de Burg. Cortenstraat/Dorpstraat e.o.

Reactie.

- a. Met het geplande fiets-voetpad ontstaat voor langzaam verkeer de meest ideale rechtstreekse verbinding tussen Heer (omgeving Einsteinstraat), het Keerderstraatje en de scholenzone Bemelergrubbe. Het alternatief, geheel langs de Vijverdalseweg, betekent ca. 100 meter omrijden en is daardoor minder aantrekkelijk.
- b. Het alternatief houdt ook in dat op de aansluiting Vijverdalseweg aan de Akersteenweg een aparte fiets-voetgangersoversteek moet worden aangelegd.  
Verkeersregeltechnisch is dit problematisch vanwege de wens deze bajonet te koppelen aan het kruispunt Heer. Er ontstaan onverantwoorde capaciteitsverliezen vanwege de extra oversteek.
- c. In feite ontbreekt de ruimte voor de aanleg van een fietspad langs de Vijverdalseweg. De aanleg hiervan zou alleen mogelijk zijn door het hoge talud aan de oostzijde op rigoreuze wijze af te graven; een ingrijpende en daardoor kostbare zaak. In het nu voorliggende tracé is de langzaam verkeersvoorziening geprojecteerd aan de voet van het talud. Bovendien is het hoogteverschil aanzienlijk minder (3.50 m tegenover 6.00 m).
- d. De geplande verbinding is noodzakelijk voor het bereiken van de bushalte aan de Akersteenweg voor huize In den Drinck vanuit de buurt Keerderstraatje en het geplande woongebiedje ten noorden van Huize In den Drinck. In principe zou hiervoor een voetpad voldoende zijn. Omdat hierover anders ook gefiets gaat worden is het logisch tevens een fietspad aan te leggen.



III. Verkeerscirculatie.

Bezwaar. (nrs. 7, 10, 11, 13, 14, 16 en 21)

- Door dit plan wordt een klein facet van de verkeersruut mogelijk zonder dat hierover de vereiste voorlichting en inspraak is geweest.
- De samenhang van de Vijverdalseweg met de totale verkeersstructuur van het oostelijk stadsdeel en met het gemeentelijk hoofdwegennet ontbreekt.

Reactie.

Het gaat in voorliggend plan in hoofdzaak om buurtontsluiting. Over de verkeersruut als zodanig is voldoende voorlichting en inspraak geweest (o.a. in het kader van de structuurschets Maastricht-Noord-Oost). Zoals bekend is mede als gevolg van bezwaren uit de buurten van de verkeersruut als totaal-concept voor de verkeersstructuur in Heer afgestapt.

Overigens wordt verwezen naar het gestelde onder I.m en naar bijlage Ib behorende bij dit bestemmingsplan. Tenslotte is in september 1986 nog een informatieavond gehouden.

IV. Uitbreiden woonbestemming Keerderstraat-Laan in den Drink-Adelbert van Scharnlaan.

Bezwaar. (nr. 3)

Gevreesd wordt voor de privacy en voor inkrimping van de leefruimte. De parkeerproblemen zullen toenemen terwijl speelruimte wordt opgeheven. De particuliere woningen zullen in waarde verminderen. Tenslotte zal het karakteristieke beeld van het Keerderstraatje worden verstoord.

Reactie.

De voorgestelde bebouwing heeft naast uitbreiding van de woningbouw vooral ten doel de stedenbouwkundige situatie ter plaatse te verbeteren. Gelet echter op de aard en omvang van de ingediende bezwaren en na afweging van belangen menen wij dat het verantwoord is op dit punt aan de wens van reclamanten tegemoet te komen. Voorgesteld wordt dan ook het ontwerpplan op dit punt aan te passen.

V. Leefbaarheid.

Bezwaar. (nrs. 10, 11, 16, 17, 18, 20 en 21)

Als gevolg van de verkeersstructuur kan nauwelijks sprake zijn van normale leefbaarheid.

Aantasting privacy.

Vermindering uitzicht.

Isolatie Keerderstraatje.

Remming integratie.

Reactie.

Voor dit punt wordt allereerst verwezen naar hetgeen hierboven onder I punt c, d en e is vermeld. Van aantasting van privacy of vermindering van uitzicht zal nauwelijks sprake zijn. De isolatie van het Keerderstraatje wordt opgeheven. Bovendien zal de verbeterde ontsluiting de integratie eerder bevorderen dan afremmen.



VI. Bestemming Huize In den Drinck.

Bezwaar. (nr. 15)

Verzocht wordt door de eigenaar dit perceel dezelfde bestemming te geven als het noordelijk aansluitend terrein t.w. UWM en verder de bebouwingsgrens tussen Vijverdalseweg en fietspad nu nog niet te bepalen.

Reactie.

Tegen inwilliging van dit verzoek bestaat onzerzijds geen bezwaar. Voorgesteld wordt het ontwerpplan op dit punt aan te passen.

VII. Waterlossing de Grubbe.

Bezwaar. (nr. 19)

Is niet in het bestemmingsplan opgenomen.

Reactie.

Dit bezwaar achten wij gegrond. Voorgesteld wordt plankkaart, voorschriften en toelichting dienovereenkomstig aan te passen.

VIII. Overige bezwaren.

a. Bezwaar. (nr. 10)

Het plan is te globaal waardoor er minder rechtszekerheid is.

Reactie.

Het voorliggende bestemmingsplan is voor het grootste deel gedetailleerd. Globaliteit vermindert de rechtszekerheid niet doch wordt via opgenomen procedures voldoende gewaarborgd.

b. Bezwaar. (nr. 10)

Het tijdsverloop tussen de inspraakprocedure en de ter inzagelegging van het plan is te lang.

Reactie.

Voor wat dit punt betreft, wordt verwezen naar hoofdstuk 4.2 van de toelichting op dit bestemmingsplan waarin een verantwoording wordt gegeven van de wijze waarop de inspraak heeft plaats gevonden. Aan deze verantwoording houden wij onverkort vast.

c. Bezwaar. (nr. 10)

Zijn de nodige onderzoeken verricht?

Reactie.

De onderzoeken noodzakelijk voor de opstelling van het ontwerp-bestemmingsplan hebben plaatsgevonden. Voor wat betreft de actualisering van de cijfermatige onderbouwing wordt verwezen naar I punt f.

d. Bezwaar. (nr. 10)

Wat zijn de gevolgen van de grondwerkzaamheden voor het grondwaterpeil en in verband met aardverschuivingen.

Reactie.

Van verschuiving van aardlagen zal gezien de aard van de uit te voeren werkzaamheden geen sprake zijn. Gezien de vrij beperkte mate van ingraving treedt er geen verandering op in het grondwaterpeil.



e. Bezwaar. (nr. 10)

De plannen met betrekking tot de huidige MAVO-school aan de Laan In den Drink zijn niet vermeld.

Reactie.

Vermelding van deze plannen is in het kader van dit bestemmingsplan niet relevant. Via de ontwikkelingsregeling is wijziging van de bestemming naar recreatieve doeleinden mogelijk.

f. Bezwaar. (nrs. 5, 6 en 12)

Er is onvoldoende informatie verstrekt door de verkopers van premie A-woningen.

Kopers van premie A, B en C-woningen hebben de koopkontrakten getekend lang voordat het bestemmingsplan Keerderstraatje ter inzage werd gelegd.

Reactie.

In hoeverre er bij verkoop van woningen onjuiste of onvoldoende informatie is verstrekt kunnen wij uiteraard niet beoordelen. De gemeente was immers geen partij bij deze privaatrechtelijke transakties. Overigens is dit bezwaar niet gericht tegen het bestemmingsplan.

g. Bezwaar. (nr. 11)

Verlegging rioolpersleiding van privéterrein naar openbare grond in geval van aanleg Vijverdalseweg.

Reactie.

De gedoogplicht voor deze rioolpersleiding is opgelegd door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Op dit punt kunnen wij derhalve geen toezegging doen.

C. Recente ontwikkeling.

- De parkeerproblematiek in de stad, met name in het kader van intensivering van woonbebouwing, is zowel voor de gemeente als voor de bevolking een belangrijk aandachtspunt. Bij bouwinitiatieven is dan ook garantie nodig dat wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Bij bouwplantoetsing wordt hiervoor de normering van de bouwverordening gehanteerd.

Uitgaande van recente jurisprudentie mag het betreffend artikel 258 van de bouwverordening niet buiten toepassing worden gelaten, wanneer het ter plaatse geldende bestemmingsplan geen regels bevat ten aanzien van de voorziening in de parkeerbehoefte op of onder het terrein waarop zal worden gebouwd, mits bebouwing die voorzien is in het bestemmingsplan, niet geheel onmogelijk wordt gemaakt.

In artikel 21, inzake de uit te werken bestemming voor het gebied ten oosten van het trace voor de Vijverdalseweg kan dan ook de bepaling inzake het parkeren worden geschrapt. In de toelichting op dit artikel zal dit worden gemotiveerd.

- Als gevolg van inmiddels vrijgekomen gegevens uit het verkeerscirculatieplan is het nodig de onderbouwing van de verkeersstructuur in de toelichting te herzien. Dit betekent dat paragraaf 2.3 "Verkeersstructuur" en paragraaf 4.1.1.1. "Infrastructuur" op onderdelen zijn aangepast.



D. Voorstellen.

Wij stellen Uw raad voor:

1. Reclamant nr. 24 wegens overschrijding van de beroepstermijn niet-ontvankelijk te verklaren.
2. De bezwaren bedoeld onder B II, voor zover betrekking hebbend op de sociale veiligheid, B IV, B VI en B VII, gegrond te verklaren en het bestemmingsplan aan te passen konform het bijgaande concept-raadsbesluit.
3. De overige bezwaren ongegrond te verklaren.
4. Het bestemmingsplan Scharn-Het Kersken/In den Drink vast te stellen, zoals dat plan is aangegeven op de bestemmingsplankaarten TW 516 Ao en TW 517 Ao, beiden gedateerd 1-9-1987, met gebruiksvoorschriften en daarbij behorende voorschriftenkaarten, alsmede de toelichtende beschrijving met inbegrip van de onder punt 2 bedoelde wijzigingen.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

De Burgemeester,

M. Jammers l.s.

Mr. Ph. Houben.

In de raadsportefeuille liggen ter inzage:

- a. de bezwaarschriften;
- b. een ongekleurde bestemmingskaart met daarop voor zover mogelijk aangegeven de gedeelten waarop de bezwaren betrekking hebben;
- c. het ontwerp-bestemmingsplan Scharn-Het Kersken/In den Drink;
- d. het overeenkomstig dit voorstel gewijzigde bestemmingsplan;
- e. het verslag van de op 1 juni 1987 gehouden hoorzitting;



DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 11 augustus 1987, Dienst SO/RP, no. SE87-20445 tot vaststelling van het bestemmingsplan Scharn-Het Kersken/In den Drink;

overwegende, dat het ontwerp-bestemmingsplan Scharn-Het Kerksken/In den Drink, zoals dat is aangegeven en omschreven op de bestemmingskaarten TW 516 Ao, d.d. 17-3-1987 en TW 517 Ao, d.d. 30-1-1987 en in de voorschriften met bijbehorende voorschriftenkaarten, alsmede de toelichting, met ingang van 23 april 1987, gedurende een maand ter inzage heeft gelegen, nadat daarvan de openbare bekendmaking op de in de Wet op de Ruimtelijke Ordening voorgeschreven wijze heeft plaats gehad;

dat tegen het bovenbedoelde ontwerp 24 bezwaarschriften zijn ingediend door de in het bovenbedoelde voorstel van Burgemeester en Wethouders genoemde personen en instanties;

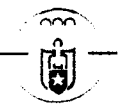
dat op grond van de overwegingen, zoals vermeld in het bovenbedoelde voorstel van Burgemeester en Wethouders, die geacht worden van dit besluit deel uit te maken, aanleiding is gevonden om het ontwerp bestemmingsplan op onderdelen te wijzigen, waardoor aan een aantal bezwaren tegemoet wordt gekomen;

gehoord de Commissies "Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing en Ruimtelijke Ordening";

gelet op artikel 25 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

BESLUIT:

- I. bezwaarschrift nr. 24 wegens overschrijding van de bezwaarentermijn niet-ontvankelijk te verklaren;
- II. de bezwaren, bedoeld in punt B van het meergenoemde voorstel van Burgemeester en Wethouders, onder I, II, voor zover niet betrekking hebbend op de sociale veiligheid, III, V en VIII ongegrond te verklaren;
- III. de bezwaren bedoeld onder punt B van dat voorstel onder II, voor zover betrekking hebbend op de sociale veiligheid IV, VI en VII gegrond te verklaren;
- IV. het ontwerp-bestemmingsplan Scharn-Het Kersken/In den Drink te wijzigen, zoals hierna aangegeven:
  - a. Bestemmingskaart 1.
    - De bestemming "Ws6" en "Ws(g)9" voor de onbebouwde terreinen hoek Keerderstraat-Laan in den Drink-Adelbert van Scharnlaan wordt gewijzigd in resp. "tuin" en "erf".



- De bestemming "Mb8" en Mb(o)" van het bejaardenoord "In den Drinck" gelegen langs de Akersteenweg wordt gewijzigd in UWM.
- De bestemmingen Vf, Vb en G tussen een lijn, 5 meter ten zuiden van de Keerderstraat en de Akersteenweg worden opgenomen in de bestemming UWM, die tegelijkertijd wordt gewijzigd in UWMV.

b. Bestemmingskaart 2.

Opgenomen wordt de samengestelde bestemming "Waterloop".

c. Voorschriften.

- Onder artikel 10, lid 1, vervalt de zesde regel t.w.:  
"b: uitsluitend voor bejaardenvoorzieningen".
- Het opschrift van artikel 21 wordt gewijzigd in: Uit te werken woondoeleinden, maatschappelijke doeleinden en verkeersdoeleinden. Lid 2, onder b, vervalt en de overige bepalingen worden vernummerd van b tot en met d. Toegevoegd wordt een sublid e met de tekst:  
"e. tussen het fietspad ten oosten van de Vijverdalseweg; de Keerderstraat en de Meidoorn enerzijds, en de Akersteenweg anderzijds wordt een fiets- en voetgangersverbinding tot stand gebracht."
- Na artikel 22 wordt ingevoegd artikel 22a luidende als volgt:

Artikel 22a Waterloop.

1. a. De gronden met de bestemming waterloop aangegeven op bestemmingskaart 2 mogen uitsluitend worden gebruikt voor de natuurlijke afvloeiing van water en voor de waterbeheersing en tevens voor de op de bestemmingskaart 1 aangegeven andere bestemmingen.  
b. Het gebruik ten behoeve van de andere bestemmingen is slechts toelaatbaar, indien daardoor de waterloop niet wordt aangetast.
2. I. Op deze gronden mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de andere bestemmingen, geen gebouwen doch uitsluitend andere bouwwerken worden opgericht, welke noodzakelijk zijn in verband met het beheer van de aanwezige waterloop.  
II. Indien het belang van de waterhuishouding niet onevenredig in gevaar wordt of kan worden gebracht kunnen burgemeester en wethouders na het horen van de beheerder van de waterloop, vrijstelling verlenen van het bepaalde in dit lid sub I ten behoeve van het oprichten van andere bouwwerken als toegestaan ingevolge de ter plaatse op de bestemmingskaart 1 aangewezen bestemmingen.
3. I. In afwijking van het bepaalde ten aanzien van de andere bestemmingen is het verboden op of in deze gronden, met het oog op de bescherming van de waterhuishouding, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:



- a. het aanleggen of verharden van wegen, paden of parkeergelegenheden, alsmede het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
  - b. het verlagen of afgraven, het ophogen of het egaliseren van de bodem met meer dan 10 cm;
  - c. voorzover de Boswet of krachtens die wet gestelde voorschriften niet van toepassing zijn, het vellen of rooien van houtgewas of het verrichten van werkzaamheden welke de dood of ernstige beschadiging van houtgewas ten gevolge kunnen hebben;
  - d. het dempen of verleggen van waterlopen;
  - e. het aanleggen van parallelriolen, nutsvoorzieningen en transportleidingen.
- II. Het sub I van dit lid bepaalde is niet van toepassing:
- a. voor werkzaamheden, normale onderhoudswerkzaamheden zijnde, ten behoeve van de instandhouding van de waterloop;
  - b. voor wat betreft het sub I c bepaalde voor het vellen en/of rooien van beplantingen en/of bomen bij wijze van verzorging.
- III. De werken en werkzaamheden als bedoeld sub I van dit lid zijn slechts toelaatbaar, indien daardoor het belang van de waterhuishouding niet onevenredig in gevaar wordt of kan worden gebracht.
- IV. Een vergunning als bedoeld sub I van dit lid wordt slechts verleend, nadat de beheerder van de betrokken waterloop is gehoord.

- Artikel 25, zone II, onder 5, vervalt en de overige bepalingen worden vernummerd van 5 tot en met 9.

d. Toelichting.

- Paragraaf 2.3 "Verkeersstructuur" wordt gelezen conform Bijlage II.

- Van paragraaf 3.3 "Toelichting op de artikelen" luidt het onderdeel "Bepalingen omtrent de uit te werken bestemmingen (artikel 21)" als volgt:

"Artikel 11 van de wet op de ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid om in een bestemmingsplan slechts globaal aan te geven wat de bedoelingen zijn met gronden die in de naaste toekomst voor bebouwing in aanmerking komen. Het betreft hier een terrein ten oosten van de Vijverdalseweg, dat bestemd is voor wonen en maatschappelijke doeleinden. In de voorschriften zijn diverse regels opgenomen, waarbinnen burgemeester en wethouders de bestemmingen zullen uitwerken.

In de uitwerkingsregels zijn geen parkeernormen of -bepalingen omtrent parkeervoorzieningen opgenomen, omdat uit recente jurisprudentie blijkt dat anders de normering van art. 258 bouwverordening buiten toepassing wordt gelaten. Dit artikel bevat voldoende parkeernormen, die uniform voor het bestemmingsplangebied gelden".



- Van paragraaf 3.3 "Toelichting op de artikelen" luidt het onderdeel "Artikel 22 - Leidingstrook" als volgt:

"Leidingstrook en waterloop (artikelen 22 en 22a)

Ter bescherming van de hoofdnetriolering resp. waterloop zijn hier bepalingen opgenomen welke overeenkomen met de richtlijnen, welke van kracht zijn met betrekking tot de uitvoering van werkzaamheden in de nabijheid van of op leidingen resp. bouwwerken en werkzaamheden in de nabijheid van waterlopen. Door het horen van de betreffende beheerder ingeval van een voorgenomen aanlegvergunning voor bepaalde werkzaamheden of vrijstelling voor bouwwerken wordt de bedrijfsveiligheid van de leidingen resp. waterloop voldoende gegarandeerd. Met deze regeling in de voorschriften wordt de prioriteitsstelling van de bestemmingen en het daarvan afgeleid gebruik zodanig geregeld dat geen onderlinge conflicten kunnen ontstaan."

- Paragraaf 4.1.1.1. "Infrastructuur" wordt gelezen conform Bijlage III.

- V. Vast te stellen het bestemmingsplan Scharn-Het Kersken/In den Drink zoals dat plan is aangegeven op de bestemmingskaarten 1 en 2, tekeningen nrs. TW 516 Ao en TW 517 Ao beiden gedateerd 1-9-1987 en de voorschriften met voorschriftenkaarten 1 en 2, tekeningen nrs. TW 2132 A4 en TW 2131 A4 beiden gedateerd maart 1987, alsmede de toelichting, met inbegrip van de wijzigingen als onder V vermeld.

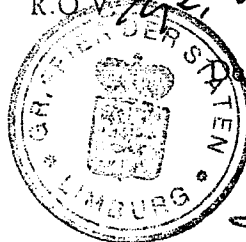
Aldus besloten door de Raad van de gemeente Maastricht In zijn openbare vergadering  
van 1 SEP. 1987

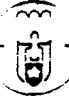
De Secretaris,

De Voorzitter,

Behoort bij besluit van Gedeputeerde  
Staten van Limburg van 15 maart 1988,  
R.O.V. 162 no. 89 43269.

Mij bekend,  
Griffier der Staten





### 2.3. Verkeersstructuur

De verkeersstructuur van het plangebied hangt nauw samen met die van het gehele gebied Heer.

Het verdient dan ook aanbeveling om - voorzover hier van belang - in te gaan op de verkeersproblematiek van Heer in het algemeen omdat deze voor een niet onbelangrijk deel de basis vormt van de in het plan "Scharn-Het Kerksken/In den Drink" geplande infrastructuur.

De verkeersproblemen in dit stadsdeel manifesteren zich met name op het kruispunt "Heer" en de toelidende wegen Akersteenweg, Dorpstraat en Burg. Cortenstraat. De huidige verkeersintensiteiten op de Akersteenweg (11.000 mvt. oostelijk van het kruispunt en 25.000 mvt./etmaal westelijk van het kruispunt), de Dorpstraat (12.000 mvt./etmaal) en de Burg. Cortenstraat (14.000 mvt./etmaal) leiden tot overbelasting van het kruispunt, terwijl de winkelfunctie op de toelidende wegen in het gedrang komt.

De Burg. Cortenstraat met zijn 8 à 10 meter breed profiel wordt tevens gebruikt voor parkeren. De parkeercapaciteit is, gegeven in relatie tot de aanliggende functies, beperkt. Langs de Akersteenweg ontbreekt eveneens een adequate parkeervoorziening, ditzelfde geldt voor de Dorpstraat. De verkeersintensiteiten, het gebrek aan parkeervoorzieningen, de aanwezigheid van het openbaar vervoer en de intensieve menging van snelverkeer en langzaam verkeer leiden tot een chaotisch verkeersbeeld, waarbij de doorstroming op bepaalde tijden vrijwel volledig stagneert. Dit komt ook de verkeersveiligheid niet ten goede.

Overigens is met name de laatste jaren een toenemende druk te constateren als gevolg van de stedenbouwkundige ontwikkelingen in dit gebied, te denken valt hierbij aan het plan "Keerderstraatje" en de scholenzone oost.

Er zijn tot op heden geen aanvullende verkeersvoorzieningen ten behoeve van de ontsluiting van deze gebieden gerealiseerd.

Bij de aanpak van de verkeersproblematiek moet rekening gehouden worden met de functie van de Akersteenweg, "stedelijke hoofdweg eerste orde" (zie structuurplan 1979), die maatregelen, die de capaciteit en de doorstroming drastisch reduceren, niet toelaten.

Anderzijds levert de aanwezigheid van een aantal winkels, vooral aan de zuidzijde een intensieve en gevaarlijke confrontatie op tussen verkeersbelangen en verblijfsbelangen ofwel tussen stroomfunctie en erffunctie.

Aangezien geen van beide functies elimineerbaar wordt geacht, zal een redelijk en vooral duidelijk compromis gevonden moeten worden.

Uit verkeersonderzoek blijkt dat, voor wat betreft de Burg. Cortenstraat, het aandeel van het doorgaand verkeer (ten opzichte van Heer ten noorden van de Akersteenweg) ligt tussen de 50 en 60%, waarbij aangetekend dat dit cijfer in werkelijkheid waarschijnlijk nog hoger ligt.

(Als gevolg van het niet geheel gesloten zijn van het onderzoek-kordon en als gevolg van foutieve waarnemingen wordt het aandeel van het bestemmingsverkeer hoger berekend ten koste van het doorgaand verkeer.)



In de Dorpstraat en Burg. Cortenstraat prevaleert zoals reeds gememoreerd de verkeersfunctie. Dit ten nadele van de winkelfunctie, die meer gebaat zou zijn bij uitbreiding c.q. invoering van parkeermogelijkheden. Ook hier zijn intensiteitsverlagende maatregelen gewenst.

Het kruispunt waar de drie genoemde wegen elkaar ontmoeten heeft een te geringe capaciteit. Fietsvoorzieningen ontbreken, er treedt filevorming op en er is een permanent conflict met de parkeerbehoefte bij de winkels, terwijl de trottoirruimte te gering is. Verbreding van het kruispunt is enerzijds uit financiële overwegingen (verwerving winkel- en horecapanden) niet haalbaar en anderzijds uit stedenbouwkundige overwegingen (sloop winkelpanden) niet gewenst. Derhalve moet de oplossing van de problemen gezocht worden in een vermindering van de omvang van het verkeer respectievelijk vermindering van de toegestane bewegingen op het kruispunt.

Om aan de hiervoor gesignaleerde problematiek tegemoet te kunnen komen bestaat theoretisch een tweetal mogelijkheden:

1. de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de Akersteenweg en de Bergerstraat; de Vijverdalseweg;
2. de aanleg van een oostelijke randweg.

Met het recent gereed gekomen verkeersprognosemodel is het mogelijk verschillende verkeersvarianten op hun consequenties te toetsen. Om duidelijkheid te krijgen over met name de effectiviteit van de Vijverdalseweg en het (theoretische) alternatief, de oostelijke randweg heeft voor beide modellen een doorrekening plaatsgevonden. Dit op basis van de verwachte bevolkingsomvang, werkgelegenheid en autobezit/-gebruik voor het jaar 1991.

De belangrijkste wijzigingen in het wegennet ten opzichte van de huidige situatie betreffen een uitbreiding met de Terblijtarweg en de Oostermaasweg, een aansluiting van de Mockstraat aan de Akersteenweg en de verlenging van de Sibemaweg tot de Scharnerweg. Verder is uitgegaan van een verbod van afslaande bewegingen op het kruispunt Heer en een winkelfunctie op de Burg. Cortenstraat en Dorpstraat vanaf de Adelbert v. Scharnlaan tot de Einsteinstraat.

Uit de belasting van het wegennet volgens het model met Vijverdalseweg blijkt dat de Vijverdalseweg belast wordt met, in het gunstigste geval, maximaal circa 700 motorvoertuigen, de intensiteiten op de Burg. Cortenstraat worden teruggebracht tot circa 250 motorvoertuigen in het avondspitsuur. Het overige noordzuidverkeer, dat in het basismodel nog aanwezig was op de Burg. Cortenstraat, blijkt af te vloeien via de Sibemaweg en de aansluiting van de Mockstraat op de Akersteenweg.

De belastingen van het wegennet in geval van realisering van de oostelijke randweg zijn als volgt.

Deze weg blijkt maximaal met circa 440 motorvoertuigen belast te worden, de Burg. Cortenstraat blijkt in dit model nog steeds 660 motorvoertuigen in het avondspitsuur te moeten verwerken.



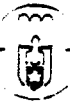


Uit het bovenstaande mogen we concluderen dat met name de Vijverdalseweg een positief effect heeft op de verkeersbelasting van de Burg. Cortenstraat. Er vindt een verschuiving plaats naar de Vijverdalseweg zodanig dat realisering van winkelerf in de Burg. Cortenstraat tot de mogelijkheden gaat behoren. De overige noord-zuid-verbindingen krijgen als gevolg van deze ingrepen niet overmatig meer verkeer te verwerken. De aanleg van de Vijverdalseweg betekent tevens dat de woonbuurt "Keerderstraatje", de scholenzone en het psycho-medisch centrum Vijverdal op een adequate manier ontsloten, terwijl de Oude Molenweg en de Keerderstraat ontlast worden van autoverkeer, zodat deze als langzaam verkeersroutes meer gestalte kunnen krijgen.

De aanleg van een oostelijke randweg heeft vanwege zijn perifere ligging aanzienlijk minder effect op de verkeersbelastingen op de overige wegen. De randweg trekt te weinig verkeer, terwijl de Burg. Cortenstraat met circa 660 motorvoertuigen per uur te zwaar belast blijft. Bovendien zal de Sibemaweg/Mockstraat als alternatieve noord-zuid-verbinding te aantrekkelijk worden.

Op kaart 2 staat de nieuwe structuur aangegeven.

De Vijverdalseweg wordt 7.00 meter breed, met verbredingen nabij de aansluitingen ten behoeve van het creëren van de benodigde opstelstroken. De weg is uitsluitend bestemd voor gemotoriseerd verkeer. Op de Vijverdalseweg, die zich uitstrekt vanaf de Akersteenweg tot de Bergerstraat, sluiten de volgende wegen aan: de Meidoorn, de Adelbert van Scharnlaan, de Doornlaan en Vijverdal. De kruisingen met de Keerderstraat en de Bemelerweg worden ongelijkvloers uitgevoerd, zij het dat de doorrijhoogte beperkt is tot 2.50 meter, zodat de verkeersfunctie van beide wegen aanzienlijk gereduceerd wordt. Beide wegen behouden wel hun functie als langzaam verkeersvoorzieningen. Ten noorden van de Keerderstraat is langs de Vijverdalseweg een fiets-/voetgangersverbinding geprojecteerd. Deze is van de hoofdrijbaan gescheiden door een berm met een breedte van  $\pm$  2.00 meter. Ten zuiden van de Keerderstraat zal, in samenhang met de daar te ontwikkelen bebouwing, worden gezocht naar een tracé voor een fiets- en voetgangersverbinding tussen Vijverdalseweg, Keerderstraat en Meidoorn enerzijds en Akersteenweg anderzijds, waardoor enige sociale controle op die verbinding mogelijk is. De Vijverdalseweg en de Doornlaan worden conform het openbaar vervoersplan beide benut door stads- en streekbuslijnen zulks ter ontlasting van de Bemelerweg (ten westen van de Molenweg) en de Burg. Cortenstraat.



4.1. 1. 1. Infrastructuur

1. 1. Bij beantwoording van de vraag of de Vijverdalseweg rechtstreeks op de Burgemeester Kessensingel moet worden aangesloten dan wel via een bajonetaansluiting, verdient de laatstgenoemde oplossing zonder meer de voorkeur en wel om de volgende redenen:

financieel:

- er behoeft zowel voor de weg als voor het (brom)fietspad geen eigendom van huize "In den Drinck" verworven te worden;
- het grondverzet voor het nu voorliggend plan (inclusief langzaam verkeersvoorziening) is aanzienlijk minder dan bij een volledige kruising, hetgeen uiteraard ook consequenties heeft voor de totale aanlegkosten;

milieutechnisch:

- de afstand tot de woonbebouwing in het Keerderstraatje is groter, hetgeen een gunstig effect zal hebben op het geluidsniveau;
- aan de bezwaren van de bewoners van de Burg. Kessensingel tegen een volledige kruising, met name de vrees voor een negatieve invloed op de snelheid, wordt tegemoet gekomen;

verkeerstechnisch:

de geplande bajonetoplossing Burgemeester Kessensingel-Akersteenweg-Vijverdalseweg verdient de voorkeur uitgaande van de volgende randvoorwaarden:

- a. de aansluiting van de Burgemeester Kessensingel dient ter ontsluiting van Heer-Zuid-Oost; de Vijverdalseweg dient als ontsluiting van het "Keerderstraatje", Heer-Noordoost, Scharn, scholenzone en Vijverdalen, alsmede als verbindingsweg tussen de Akersteenweg en de Bergerstraat en in een later stadium de Terblijterweg, waardoor de Burg. Cortenstraat in belangrijke mate ontlast zal worden. Er is dus duidelijk een functie-onderscheid tussen beide wegen;
- b. het doorgaande verkeer dient opgevangen te worden door de E-9. In dit licht gezien past een bajonetoplossing, omdat hierdoor het langgerekte en doorgaande karakter van het tracé Vijverdalseweg-Burg. Kessensingel wordt onderbroken;
- c. verkeersregeltechnisch is de bajonet weliswaar problematischer doch met de geprojecteerde lay-out en de verwachte intensiteiten is een adequate en vlotte verkeersregeling mogelijk, waarbij zelfs de instelling van een groene golf op de Akersteenweg tussen de bajonetaansluiting en het kruispunt mogelijk is. Het ontbreken van langzaamverkeer regulelementen op het westelijk deel komt hier zeer goed uit.