

# Nota beantwoording van zienswijzen Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040

Ten behoeve van raadsvoorstel en –besluit Omgevingsvisie Maastricht 2040

## 1. Inleiding en leeswijzer

Op 25 juni 2019 is de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040 (hierna: Ontwerp Omgevingsvisie) vastgesteld door het college. De Ontwerp Omgevingsvisie is vervolgens behandeld in een informatie- en stadsronde op respectievelijk 27 augustus en 3 september 2019.

De terinzagelegging van de Ontwerp Omgevingsvisie liep van 13 september t/m 24 oktober. In deze periode zijn er 36 zienswijzen ingediend, als reactie op de Ontwerp Omgevingsvisie. Aangezien er formeel geen verdere juridische rechtsbeschermingsprocedure aan de orde is, worden alle reacties inhoudelijk meegewogen.

In deze nota komt u het begrip ‘reclamant’ tegen. Hiermee worden de indieners van zienswijzen bedoeld. Het woord ‘reclamant’ kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties, verenigingen en andere organisaties.

De gemeente Maastricht heeft alle binnengekomen zienswijzen verzameld en gebundeld. De gebundelde zienswijzen, zonder persoonsnamen en adressen van participanten, zijn als aparte bijlage toegevoegd aan het raadsvoorstel ten behoeve van de verwerking van de zienswijzen en het vaststellen van de definitieve Omgevingsvisie Maastricht 2040. In onderstaande tabel vindt u een overzicht van de zienswijzen die zijn ingediend.

| Reclamant | datum zienswijze | datum binnenkomst | Registratienummer       |
|-----------|------------------|-------------------|-------------------------|
| 1         | 20-9-2019        | 20-9-2019         | 2019.27702              |
| 2         | 24-9-2019        | 25-9-2019         | 2019.28178              |
| 3         | 29-9-2019        | 30-9-2019         | 2019.28648              |
| 4         | 1-10-2019        | 1-10-2019         | 2019.29610              |
| 5         | 5-10-2019        | 5-10-2019         | 2019.29518              |
| 6         | 9-10-2019        | 14-10-2019        | 2019.31013              |
| 7         | 15-10-2019       | 16-10-2019        | 2019.30708              |
| 8         | 19-10-2019       | 19-10-2019        | 2019.30978              |
| 9         | 20-10-2019       | 20-10-2019        | 2019.30979              |
| 10        | 18-10-2019       | 18-10-2019        | 2019.31010              |
| 11        | 21-10-2019       | 21-10-2019        | 2019.31090              |
| 12        | 22-10-2019       | 22-10-2019        | 2019.31207 / 2019.31208 |
| 13        | 19-10-2019       | 21-10-2019        | 2019.31129              |
| 14        | 21-10-2019       | 22-10-2019        | 2019.31193 / 2019.31195 |
| 15        | 10-10-2019       | 17-10-2019        | 2019.30799              |
| 16        | 5-9-2019         | 5-9-2019          | 2019.28881 / 2019.28883 |
| 17        | 21-10-2019       | 21-10-2019        | 2019.31245 / 2019.31246 |
| 18        | 23-10-2019       | 23-10-2019        | 2019.31393 / 2019.31394 |
| 19        | 22-10-2019       | 23-10-2019        | 2019.31195              |
| 20        | 23-10-2019       | 23-10-2019        | 2019.31572 / 2019.31575 |
| 21        | 22-10-2019       | 23-10-2019        | 2019.31455 / 2019.31458 |
| 22        | 24-10-2019       | 24-10-2019        | 2019.31491 / 2019.31492 |
| 23        | 23-10-2019       | 23-10-2019        | 2019.31437 / 2019.31438 |
| 24        | 24-10-2019       | 24-10-2019        | 2019.31495 / 2019.31496 |
| 25        | 24-10-2019       | 24-10-2019        | 2019.31507 / 2019.31508 |

|    |            |            |                         |
|----|------------|------------|-------------------------|
| 26 | 24-10-2019 | 24-10-2019 | 2019.1604 / 2019.31607  |
| 27 | 24-10-2019 | 28-10-2019 | 2019.31697 / 2019.31700 |
| 28 | 24-10-2019 | 24-10-2019 | 2019.31535 / 2019.31536 |
| 29 | 21-10-2019 | 24-10-2019 | 2019.31538 / 2019.31537 |
| 30 | 21-10-2019 | 24-10-2019 | 2019.31539 / 2019.31540 |
| 31 | 21-10-2019 | 22-10-2019 | 2019.31209 / 2019.31210 |
| 32 | 10-10-2019 | 16-10-2019 | 2019.30741              |
| 33 | 24-10-2019 | 24-10-2019 | 2019.31108 / 2019.31161 |
| 34 | 27-8-2019  | 27-8-2019  | 2019.25055 / 2019.25054 |
| 35 | 23-10-2019 | 23-10-2019 | 2019.31945              |
| 36 | 31-10-2019 | 31-10-2019 | 2019.36178              |

### *Procedure en kennisgeving*

De Ontwerp Omgevingsvisie heeft van 13 september 2019 t/m 24 oktober 2019 ter inzage gelegen: een termijn van zes weken. Gedurende deze termijn kon een ieder zijn zienswijze tegen de Ontwerp Omgevingsvisie naar keuze schriftelijk of mondeling aan de gemeenteraad van Maastricht kenbaar maken. De openbare kennisgeving over de terinzagelegging heeft plaatsgevonden middels:

- publicatie in de Staatscourant van 12 september 2019;
- publicatie in de stadskrant: ViaMaastricht van 12 september 2019;
- publicatie op de website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) op 12 september 2019;
- publicatie op de gemeentelijke webpagina [www.gemeentemaastricht.nl/Omgevingsvisie](http://www.gemeentemaastricht.nl/Omgevingsvisie) op 12 september 2019;
- kennisgeving van groot aantal stakeholders in stad en regio en betrokkenen bij het ontwikkelingsproces op diverse momenten tussen 25 juni 2019 (collegebesluit) en 13 september 2019 (start terinzagelegging).

De termijn van de terinzagelegging eindigde derhalve op 24 oktober 2019. Daarmee is voldaan aan de wettelijke eisen.

Er zijn zienswijzen ingediend via het e-mailadres van de gemeenteraad. Gelet op artikel 2:15, lid 1 Awb kan een bericht elektronisch naar een bestuursorgaan worden verzonden voor zover het bestuursorgaan kenbaar heeft gemaakt dat deze weg voor het indienen van zienswijzen is geopend. Het gemeentebestuur van Maastricht heeft aangegeven dat een zienswijze elektronisch kan worden ingediend, hetgeen ook in de openbare kennisgeving is aangegeven.

### *Ontvankelijkheid van de reclamanten*

Van de 36 ontvangen zienswijzen zijn er 33 ontvangen binnen de termijn van 13 september t/m 24 oktober. Twee zienswijzen zijn kort voor de start van de terinzagelegging ingediend, maar worden wel als ontvankelijk aangemerkt omdat deze wel voor de benoemde deadline van 24 oktober 2019 zijn ingediend. Daarnaast is er één zienswijze na de uiterste datum van 24 oktober 2019 ingediend. Deze zienswijze is formeel buiten de daarvoor gestelde termijn ontvangen. Gelet echter op het feit dat de zienswijze inhoudelijk gelijklopend is aan de zienswijze van reclamant 10, verwijzen wij voor de beantwoording van deze zienswijze naar onze reactie op de zienswijze van reclamant 10.

### *Leeswijzer*

In paragraaf 2 zijn alle reacties samengevat en bekeken wat de kernpunten zijn uit deze reacties. Per zienswijze is vervolgens een inhoudelijke reactie gegeven, zodat alle indieners een reactie op hun eigen zienswijze kunnen teruglezen. Daarbij is per zienswijze aangegeven of de reactie al dan niet leidt tot een aanpassing in de Omgevingsvisie (tekstueel of in kaartbeeld) met direct een verwijzing naar de betreffende wijziging. Tekstuele aanpassingen zijn aangeduid met een hoofdletter T en dan

een cijfer (bijvoorbeeld T1). Wijzigingen in het kaartbeeld zijn aangeduid met een hoofdletter K en dan een cijfer (K2).

Behalve alle ingediende zienswijzen is ook een inhoudelijke reactie gegeven op alle punten zoals vastgelegd in het verslag van de stadsronde over de Ontwerp Omgevingsvisie d.d. 03-09.2019. Dit is vastgelegd in paragraaf 3. Daarnaast zijn ook enkele ambtelijke wijzigingen doorgevoerd inclusief een inhoudelijke motivatie over waarom deze wijziging is doorgevoerd. Deze zijn terug te vinden in paragraaf 4. Een overzicht van alle wijzigingen in tekst en kaartbeelden is in een aparte bijlage van het raadsvoorstel opgenomen.

## **2. Reacties op de ingediende zienswijzen over de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040**

**A.1.** Reclamant (reclamantnummer 1) vraagt aandacht voor het belang van het religieus erfgoed voor de uitstraling en kwaliteit van de leefomgeving in Maastricht, met een directe relatie naar het streven zoals geformuleerd in de Ontwerp Omgevingsvisie tot spreiding en versterking van voorzieningen en ontmoetingsplekken in de stad. Daarnaast wijst reclamant erop dat de Omgevingswet voorziet in een zorgplicht voor rijksmonumenten. Het nog op te stellen Omgevingsplan moet regels bevatten voor het voorkomen van aantasting van de omgeving van monumenten, voor zover die aantasting een negatieve invloed heeft op het aanzicht of de waardering van die monumenten. Daarbij worden drie aanknopingspunten genoemd:

1. de bijdrage die kerkgebouwen en kerkpleinen kunnen leveren aan het functioneren van ontmoetingsplekken;
2. de instandhouding van monumenten en met name de verduurzamingsopgave van monumenten. Daarbij stelt reclamant dat zij ten onrechte niet betrokken is bij het onderzoek om kerken en grote monumentale panden aan te sluiten op het warmtenet, gevoed door restwarmte van Sappi; en
3. voorkomen van aantasting door leegstand en verwaarlozing door onderhoud en herbestemming van kerken, in relatie tot de ontkerkelijking. Reclamant stelt te kunnen bijdragen in de ambitie om 'meer inzicht te hebben in de toekomst van het religieus erfgoed' en aanvaard graag de handreiking tot overleg en afstemming hiertoe.

Tot slot verzoekt reclamant om in de toekomst bejegend te worden als strategische partner voor overleg en afstemming.

### **Reactie:**

*Het belang van religieuserfgoed voor de fysieke leefomgeving en de relatie met het streven tot spreiding van ontmoetingsplekken wordt onderschreven. Het verzoek tot (ambtelijk) contact van reclamant is inmiddels tot stand gebracht voor verder overleg en afstemming.*

*Ten aanzien van de kerkgebouwen en kerkpleinen: ook de bijdrage die kerkgebouwen en kerkpleinen kunnen leveren aan het goed functioneren van ontmoetingsplekken wordt onderschreven. De relatie hiertussen kan explicieter worden benoemd in de tekst. Hiervoor zijn tekstuele aanpassingen gedaan (zie wijzigingen T1 en T2).*

*Ten aanzien van de verduurzamingsopgave: vanaf 2019 wordt als pilot onderzocht of de Sint Servaaskerk, de Sint Janskerk, de Onze Lieve Vrouwekerk en (voormalig) kloostercomplex de Beyart aangesloten zouden kunnen worden op de restwarmte van Sappi. Deze initiële vraagstelling is daarna uitgroeid tot een onderzoek naar de (on)mogelijkheden ten aanzien van het verduurzamen van dergelijke grootschalige én hoog monumentale complexen. Reclamant wordt betrokken in de verdere uitwerking.*

*Ten aanzien van de bijdrage in het creëren van inzicht in de toekomst van religieus erfgoed: hiervoor is (ambtelijk) contact gelegd met reclamant.*

**A.2.** Reclamant (reclamantnummer 2) verzoekt om de volgende aspecten te verwerken: 1) het aspect externe veiligheid in relatie tot railverkeer en gebruik maken van de meest recente gegevens (Basisnet); 2) het aspect geluid in relatie tot railverkeer en gebruik maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds); en 3) het aspect trillingen afwegen in de verdere ontwikkeling van plannen in de spooromgeving.

### **Reactie:**

*De aspecten externe veiligheid, geluid en trillingen worden expliciet behandeld in paragraaf 6.1 Milieu (deel 2). Deze aspecten zijn integraal onderdeel in de plan- en besluitvorming van ontwikkelingen in*

*diverse gebieden. Zeker bij ontwikkelingen in spooromgevingen krijgen deze aspecten bijzondere aandacht. De benoemde gegevensbronnen (Basisnet en Geluidsproductieplafonds) worden al gehanteerd door de gemeente. Vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet worden de huidige beleidskaders voor externe veiligheid en geluid geactualiseerd. Deze geactualiseerde beleidskaders zullen in de eerste helft van 2020 aan de raad worden voorgelegd. Deze ingediende zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van de tekst.*

**A.3.** Reclamant (reclamantnummer 3) wijst op de prominente ligging van Maastricht midden in Europa en algemene trends als globalisering, toenemende verstedelijking en toenemende concurrentie tussen regio's. Daarbij geeft reclamant aan dat de gewenste agglomeratiekracht slechts in de context van een bredere en diepere samenwerking met de stedelijke omgeving (de Grensregio Maas-Rijn als polycentrische eenheid) gerealiseerd en geoptimaliseerd zal worden. Reclamant stelt dat dit punt stevig benadrukt zou moeten worden in de visie.

**Reactie:**

*Het belang van samenwerking met de stedelijke omgeving om de agglomeratiekracht van de (Eu)regio te benutten wordt onderschreven. Dit is ook tekstueel in deel 1 en deel 2 op diverse plekken in de tekst benoemd. Met '(Eu)regionale netwerkfunctie' als één van de drie hoofdthema's, heeft dit aspect al een centrale plek in de Omgevingsvisie gekregen. Deze ingediende zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van de tekst.*

**A.4.** Reclamant (reclamantnummer 4) stelt dat de grootste uitdaging de komende jaren is om de interactiviteit met mensen in hun rol van burger, werkende, mantelzorgen, cultuurgenieter, structureel en/of permanent te organiseren. Daarbij maakt reclamant drie punten. Ten eerste stelt de reclamant een concrete werkvorm voor om deze interactiviteit te organiseren: het inrichten van kleine cirkels van circa 10 tot 15 mensen die de komende jaren veilig en vertrouwd met elkaar via thema's met elkaar in interactie gaan. Ten tweede: het werkelijk leren kennen van fijnmazige leef- en werkstructuren van mensen in relatie tot buurtgebonden ontmoetingsplekken. Het concept Positieve Gezondheid kan hierbij een rol spelen. Ten derde: inhoud geven aan (Eu)regionale netwerken vanuit de rol van burger, waarbij het werken met kleine cirkels van mensen ook hiervoor als werkvorm wordt voorgesteld. Tot slot pleit reclamant voor om in de Omgevingsvisie een aparte 'burgerbetrokkenheidsparagraaf' op te nemen, waarin de ontwikkeling 'van voor de burgers naar door de burgers' wordt opgenomen.

**Reactie:**

*Het belang van het goed organiseren van interactie tussen diverse bewoners en partijen wordt onderschreven. 'Het verbeteren van de relatie tussen overheid en samenleving' is daarom als één van de vijf grote algemene opgaven opgenomen. De suggestie om te werken in kleine cirkels is een voorstel voor tactische/operationele uitwerking en gaat daarom te ver om op te nemen in deze Omgevingsvisie. Het voorstel is een mogelijke uitwerking die past binnen de gestelde opgaven en kaders zoals verwoord in de Omgevingsvisie. Voorstel is daarom om deze suggestie niet tekstueel te verwerken in de Omgevingsvisie maar wel mee te nemen in de lopende verkenning en eventuele vervolgstappen rondom het onderwerp 'integrale buurtaanpak'. Ook het 'werkelijk leren kennen' van het functioneren van ontmoetingsplekken kan hierin worden meegenomen. Het inzetten op fijnmazige spreiding van ontmoetingsplekken en (buurt)voorzieningen wordt echter overeind gehouden. De suggestie om een 'burgerbetrokkenheidsparagraaf' op te nemen wordt niet overgenomen. Ook de stelling 'van voor de burgers naar door de burgers' wordt niet overgenomen. Reden hiervoor is dat per opgave in de fysieke leefomgeving de werkwijzen en bijbehorende primaire verantwoordelijkheid kan verschillen, met verschillende rollen voor de burger, gemeentelijke overheid en/of andere partijen. Dat vraagt om maatwerk per buurt en per opgave, met aandacht voor de juiste partners, de juiste prioriteiten en de gewenste ontwikkelrichting per gebied. Een eenduidige stelling*

*‘van voor de burgers naar door de burgers’ is daarom niet voor de gehele Omgevingsvisie van toepassing. Deze ingediende zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van de tekst.*

**A.5.** Reclamant (reclamantnummer 5) stelt ten eerste aan dat de gemeente open moet kiezen voor aantrekkelijke nieuwbouw om bewoners de mogelijkheid te bieden om elkaar te ontmoeten. Daarbij zou de architectuur leidend zijn voor het faciliteren van mensen in divers samengestelde wijken met verschillende culturele achtergronden, met aandacht voor aantrekkelijke ‘ontmoetingsomgeving’ en groene aangrenzende buitenruimte. Ten tweede vraagt reclamant om een dialoog over deze ontmoetingsomgeving en hoe die er zal uitzien. Het buurthuis van de toekomst zou geen huis meer zijn maar een groene, waterrijke tuin met een of meer paviljoenen.

**Reactie:**

*Ten aanzien van ontmoetingsplekken in buurten blijft de gemeente bij haar standpunt dat herbestemming de voorkeur krijgt boven nieuwbouw. Gebouwen met bijzondere architectonische en/of monumentale waarde krijgt daarbij voorrang. Daarbij is in deze Omgevingsvisie extra aandacht gevraagd voor een aantrekkelijke openbare ruimte. Zo is het uitgangspunt bij de herinrichting van de openbare ruimte om meer ruimte te geven voor onder andere groen (ten behoeve van verkoeling en wateropvang) en het stimuleren van meer lopen, fietsen en sport en spel (zoals verwoord in de algemene principes’ van paragraaf 5.4 Gebiedsprofielen (deel 1). Mocht dit in een buurt aan de orde zijn, dan wordt op buurtniveau de dialoog gevoerd over de ontwikkeling en inrichting van deze ontmoetingsplek. De uitgangspunten hiervoor zijn opgenomen in paragraaf 6.1 Uitgangspunten en werkwijze (deel 1), en meer specifiek onder het kopje ‘Gebiedsgerichte aanpak’. Deze ingediende zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van de tekst.*

**A.6.** Reclamant (reclamantnummer 6) stelt dat het aspect fysieke veiligheid niet zo vaak expliciet wordt benoemd in het stuk, maar tussen de regels door wel de nodige aandacht krijgt. Belangrijke thema’s voor reclamant zijn Brandveilig Leven, Brandveiligheid, Bluswatervoorziening, fysieke veiligheid in ruimtelijke ontwerpen en Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Reclamant verzoekt om ‘fysieke veiligheid’ expliciet te noemen in de tekst, met als concreet tekstvoorstel: *“Een veilige leefomgeving is een kernwaarde voor onze inwoners. Het gaat hierbij om veiligheidsbeleving, leefbaarheid en fysieke veiligheid.”* Het benoemen van het programma ‘Brandveilig Leven’ zou wenselijk zijn. Daarnaast zijn procesmatige opmerkingen gemaakt met het verzoek om elkaar te blijven opzoeken en betrekken. Daarbij is betrokkenheid vroegtijdig in het proces van belang om voordelen te behalen en onnodige kosten te besparen.

**Reactie:**

*Het aspect fysieke veiligheid wordt inderdaad niet expliciet genoemd in de tekst. Het concrete tekstvoorstel wordt overgenomen en heeft geleid tot een tekstuele aanpassing (T3). Ook de andere benoemde thema’s worden als belangrijk onderschreven, waaronder brandveiligheid. Het benoemen van het programma ‘Brandveilig Leven’ is echter niet overgenomen, omdat dit op tactisch/operationeel niveau van belang is en daarom gaat het te ver om dit expliciet op te nemen in deze Omgevingsvisie. Het verzoek voor blijvend onderling contact is op dit moment al georganiseerd, waar verdere afstemming en samenwerking op dit punt wordt besproken.*

**A.7.** Reclamant (reclamantnummer 7) mist overtuigende doelstellingen en meer prioriteit voor de fiets. Daarbij stelt de reclamant dat de inwoner het primaat terug moet krijgen ten opzichte van de bezoeker. Daarnaast stelt reclamant dat stedelijke voorzieningen en ontmoetingsplekken meer gewicht verdienen dan voorheen om segregatie te voorkomen, met de fiets als verbinder. Reclamant stelt daarnaast dat er een ‘vergeten barrière’ is, namelijk de binnenstad van Maastricht waar de voetganger meer prioriteit krijgt ten opzichte van de (doorkruisbaarheid en bereikbaarheid van de) fietser. Vervolgens stelt reclamant diverse maatregelen voor om de positie van de fietser te verstevigen en dat in het centrum de bewoner meer prioriteit moet krijgen dan de bezoeker. Ook op

het gebied van de fietsinfrastructuur wordt door reclamant diverse voorstellen op gebied- en straatniveau gedaan voor nieuwe fietsverbindingen (vergeten verbindingen, voorwaardige entrees, ontsnippering), veiligheid van fietsroutes, verbeteren van voor- en natransport, uitbreiding van fietsenstallingen (buurtstallingen in heel centraal stedelijk gebied, extra voorzieningen nabij stationsomgevingen, stallingen eventueel in combinatie met kleine stedelijke hubs voor duurzame logistiek) en de relatie tussen fietspaden en groen (bomen en schone lucht).

#### **Reactie:**

*Het STOP-principe is het uitgangspunt voor het hernieuwde mobiliteitsbeleid in de Omgevingsvisie. Vanwege ruimtegebrek zal per locatie in de stad moeten worden gekozen welke vervoerwijze maatgevend is in het ontwerp van de openbare ruimte. In de binnenstad en meer specifiek het stadshart heeft de voetganger in principe prioriteit. De suggestie om (vergroting van) het voetgangersgebied te beperken wordt niet overgenomen. Door juist hier prioriteit aan de voetganger te geven wordt deze locatie aantrekkelijk voor beleving en ontmoeting: een veilige, gezonde en dynamische plek waar veel mensen samen komen. In de afbeelding van het stedelijk fietsnetwerk, zoals weergegeven in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2), zijn meerdere fietsroutes door het stadshart aangegeven. Op deze fietsroutes is qua inrichting de 'fiets-achtige' maatgevend en zijn andere voertuigfamilies welkom als 'gast'. De voetganger krijgt bij voorkeur een trottoir, zodat er onderscheid is met de rest van het voetgangersgebied (zoals in de Grote Gracht). Op dit moment zijn dit soort ontwerpprincipes nog niet in heel Maastricht geïmplementeerd. De route over de Wilhelminabrug, de rijloper over de Markt en de Grote Gracht is een van de twee stedelijke fietsroute die het voetgangersgebied raken, waar met prioriteit naar zal worden gekeken of de inrichting voldoet.*

*Daarnaast zijn veel van de opgenoemde suggesties in relatie tot het raamwerk (Borgharenweg, Fr. Romanusweg, aansluiting Randwyck vanaf John F. Kennedybrug) onderdeel van de prioritaire routes zoals benoemd in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2). De Borgharenweg is wel overgenomen als fietsroute in de raamwerkkaart van wandel- en fietsroutes (deel 1) (K1). De reclamant benoemt expliciet de Brusselseweg, waar in de visie is gekozen voor het opwaarderen van de parallel gelegen Bosscherweg. Dit heeft niet geleid tot wijzigingen in de tekst.*

*De reclamant benoemt enkele missende fietsroutes in de raamwerkkaart van wandel- en fietsroutes (deel 1) die van belang zijn en overigens (bijna allemaal) wel afgebeeld zijn in het stedelijk fietsnetwerk in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2). In deel 1 is bewust een keuze gemaakt om niet alle fietsroutes op te nemen, maar de focus te leggen op ontbrekende verbindingen en verbindingen waar de leefbaarheid verbeterd dient te worden. Ten aanzien van de suggesties genoemd door reclamant is de raamwerkkaart (deel 1) aangepast met de volgende toevoegingen: Mergelweg, de verbinding door Randwyck aansluitend op Molensingel, de Molenweg Noord en de Wethouder van Calenborchlaan - de Bemelerweg (K1). Op de kaart van het stedelijk fietsnetwerk in deel 2 zijn twee routes toegevoegd: de fietsroute Balijeweg richting Amby - Longinastraat - buitengebied en de Hoe Brug – Plein 1992 (K2).*

*De reclamant benoemt het (toekomstige) tekort aan stallingscapaciteit aan de oostzijde van het station. Dit vraagstuk is onderdeel van Stad en Spoor en gekwantificeerd in de visie (zie tabel 2 op pagina 33, deel 2). Voor de duidelijkheid is de bestaande en gewenste stallingscapaciteit aan de westzijde bij het station toegevoegd (T4).*

*Overige suggesties zijn van meer tactisch/operationeel niveau en zijn te concreet om expliciet op te nemen in deze Omgevingsvisie. De suggesties zullen worden meegenomen in de nadere uitwerking die op dit moment plaats vindt in het kader van het Actieplan Fiets en het Actieplan Fietsparkeren, waar overleg en afstemming met reclamant al plaatsvindt.*

**A.8.** Reclamant (reclamantnummer 8) wil benadrukken dat het van groot belang is om De Griend (hele strook) een ‘groene’ prioriteit te geven. Reclamant stelt voor om bestaand groen te handhaven en bestaande bebouwing (zowel gemeentelijk als ook particulier bezit) te verwijderen. Daarnaast stelt reclamant voor om mogelijk nu al een voorkeursrecht van koop te vestigen en het hele gebied als groengebied aan te wijzen met eventueel mogelijkheden voor dag recreatieve activiteiten. Tot slot wil reclamant graag geïnformeerd worden over mogelijke voorgenomen wijzigingen/verlegging van de Franciscus Romanusweg.

**Reactie:**

*De Griend is aangeduid als ‘mogelijk transitiegebied’ in de Omgevingsvisie. Daarmee zou het gebied in de toekomst mogelijk deels of geheel een andere functie kunnen krijgen. Het belang van het groene en recreatieve karakter van dit gebied wordt onderschreven. Er zijn twee redenen om dit gebied als ‘mogelijk transitiegebied’ te benoemen. Ten eerste de mogelijkheid voor het verbreden van de Maas (verruimingsmaatregel) in het kader van hoogwaterveiligheid, waardoor ook kansen ontstaan om het groene, recreatieve karakter van de oostelijke Maasoever te versterken. Ten tweede de aantrekkelijke ligging van het gebied in het centraal stedelijk gebied, tussen het stadshart en op loopafstand van de stationsomgeving. Door deze combinatie ontstaan kansen voor behoud en versterking van het groene, recreatieve karakter in combinatie met (op termijn) mogelijk selectieve bebouwing met publieksaantrekkende functies die bijdragen aan de levendigheid, verblijfskwaliteit en sociale veiligheid in het gebied. Daarbij is ook een koppeling met het raamwerk van belang, namelijk de mogelijkheid voor het realiseren/verbeteren van een gewenste wandel-/fietsverbinding aan de noordoostelijke maasoever. In de tekst zou dit explicieter benadrukt kunnen worden. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T5) en een aanpassing in het kaartbeeld (K1, K3). Ook de aanduiding van het gebied is op de kaart van de gebiedsprofielen aangepast, om scherper de relatie met de opgaven van hoogwaterveiligheid te duiden. Het slopen van bebouwing van derden vraagt om hoge (verwerving- en sloop)kosten. Deze concrete ingrepen en besluiten, waaronder ook de suggestie voor het vestigen van voorkeursrecht, worden niet in deze Omgevingsvisie genomen. Dit kan mogelijk veranderen als op grond van hoogwaterveiligheid via sturing van hoger overheidsniveau (provinciaal of landelijk) besluitvorming plaatsvindt dat deze bebouwing moet worden verwijderd.*

**A.9.** Reclamant (reclamantnummer 9) maakt een tweetal punten die voor reclamant zeer belangrijk zijn en een viertal kleinere punten.

- Ten eerste het punt ‘Limmel aan de Maas en de ongewenste P&R’. Reclamant stelt dat er een gebiedsvisie moet worden opgesteld en geen P&R-locatie moet worden gepland. Een P&R op die locatie is geen wenselijk idee, omdat de wijk Limmel op dit deel na volledig door industrie en hoofdinfrastructuur wordt omsloten, er goede alternatieven zijn (zoals de Beatrixhaven, voormalige gevangenis Overmaze, uitbreiding huidig P&R Noord), toenemend zoekverkeer en parkeerdruk voor de wijk, volledige invulling van dit terrein met parkeerplaatsen, er in de wijk behoefte is aan meer groen en water om hittestress te verminderen en bij realisatie van een P&R een gewenste uitbreiding van de buurt richting de Maas nooit van de grond komt. Daarnaast pleit reclamant voor een P&R Zuid om de groei van Randwyck op te vangen, een afwaardering van de Willem Alexanderweg en Borgharenweg en een algeheel vrachtwagenverbod voor de Willem Alexanderweg vanaf de Hekkertgarage.
- Ten tweede punt van kritiek is ‘de realisatiestrategie voor kwetsbare buurten zoals Limmel’. Reclamant stelt dat de gemeente de aanpak van kwetsbare buurten terecht agendeert, maar een concrete aanpak ontbreekt. Reclamant doet de dringende oproep om veel meer aandacht, middelen en mankracht op de kwetsbare buurten van de stad te zetten.
- Tot slot vraagt reclamant voor vier kleine punten aandacht. Ten eerste: verzoek om geluidsschermen te plaatsen bij de Noorderbrug om de vrijwel permanente geluidsoverlast voor Limmel te verminderen. Ten tweede: de vraag welke maatregelen de gemeente van plan is om te nemen ten aanzien van de geluidsbelasting van het railverkeer voor Limmel.



Ten derde: de vraag hoe de gemeente de verkeersveiligheid op de Balijeweg gaat verbeteren (verminderen van verkeer en verminderen van snelheid). Reclamant stelt daarbij dat een oplossing in de sfeer van het verweven van de nieuwbouwpoging Balijeweg-Populierweg met de verkeersveiligheid, de voorkeur heeft. Ten vierde: de ontbrekende schakel in figuur 12 (deel 2) in het fietsverkeer lijkt verkeerd te zijn ingetekend, omdat deze niet naar de Hogeschool leidt. Ook stelt reclamant dat de suggestie voor een fietsverbinding tussen stad en de Limmelse landgoederen Bethlehem en Jeruzalem door de oude kern van Limmel niet is overgenomen.

**Reactie:**

*Ten aanzien van 'Limmel aan de Maas en de ongewenste P&R': het terrein Trega/Zinkwit is inderdaad als één van de zoeklocaties opgenomen voor het faciliteren van parkeren op afstand. De stad heeft de ambitie om parkeren op afstand te stimuleren. Daarbij is de ambitie om de capaciteit van de Noorderbrug beter te benutten. Vanuit deze gedachte leent Trega/Zinkwit zich als één van de zoeklocaties om mogelijk parkeren op afstand te faciliteren. Om deze afweging te kunnen maken, wordt een verkenning opgestart om de haalbaarheid van diverse locaties in beeld te brengen. Daarbij gaan we er op dit moment vanuit dat niet het gehele terrein als parkeerlocatie hoeft te worden benut, indien de locatie geschikt lijkt te zijn. Multifunctioneel gebruik lijkt hier mogelijk. Parallel hieraan wordt verkend wat de toekomstige mogelijkheden zijn voor het Trega/Zinkwit terrein, vooruitlopend op een eventuele gebiedsvisie. De gemeente is geen eigenaar van dit gebied. Deze verkenning bevindt zich daarom nog in een oriënterende fase. Zodra de toekomstige planvorming concreter wordt, worden ook belanghebbenden in het gebied vroegtijdig betrokken. Een P&R Zuid is niet gewenst zoals benoemd op in paragraaf 5.3 Raamwerk (deel 1) om extra belasting op de Kennedybrug te voorkomen. De afwaardering van de Willem Alexanderweg is onderdeel van de verkenning naar de toekomstige mogelijkheden voor het Trega/Zinkwit terrein. Een van de opties die wordt verkend is een ander gebruik van de Willem Alexanderweg in combinatie met een nieuwe verbinding tussen de Willem Alexanderweg en de Borgharenweg zoals ingetekend paragraaf 5.3 Raamwerk (deel 1) ten aanzien van 'Raamwerk hoofdinfra, P&R, spoor'. De voordelen van die aanpassing met betrekking tot overlast voor omwonenden vormt mede aanleiding voor deze verkenning. De haalbaarheid van deze aanpassing moet nog onderzocht worden en bepaalt mede in hoeverre het zuidelijk deel van de Willem Alexanderweg kan worden afgewaardeerd.*

*Ten aanzien van het punt 'de realisatiestrategie voor kwetsbare buurten zoals Limmel': het werken aan kwetsbare buurten en tegengaan van toenemende verschillen is een complex maatschappelijk probleem, waar geen eenvoudige oplossing voor beschikbaar is. Vanuit verschillende beleidsvelden en projecten zijn reeds en wordt nog steeds geïnvesteerd in het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit van kwetsbare buurten, waaronder Limmel. Voorbeelden zijn het realiseren van voorzieningen rondom ontmoetingsplekken, werken met integrale veiligheidsteams, herstructureringsprojecten in samenwerking met woningcorporaties en diverse pilots op het gebied van gezondheid en Blauwe Zorg. De gemeentelijke werkwijze vraagt hierbij om een meer gebiedsgerichte aanpak, waarvan de uitgangspunten zijn benoemd in hoofdstuk 6 onder het kopje 'Gebiedsgerichte aanpak' (deel 1). Voor de nadere uitwerking hiervan loopt op dit moment een 'verkenning integrale buurtaanpak'. Daarnaast wordt in de toekomst meer aandacht besteed aan het koppelen van fysieke en sociale programma's in buurten. Tot slot wordt in het kader van de nieuwe Woonprogrammering voor de periode 2021 – 2024, op basis van een woningbehoefteonderzoek inzichtelijk gemaakt wat de behoefte is aan woningbouw voor de diverse gebieden (aan de hand van de gebiedsprofielen) in de stad.*

*Ten aanzien van het verzoek voor het plaatsen van geluidsschermen: het plaatsen van geluidsschermen is kostbaar en omdat deze locatie geen saneringssituatie is, zijn er geen subsidiemogelijkheden vanuit het Rijk. Verder is de verkeersstructuur met de aanwezige op- en afritten zo breed dat een geluidsscherm onvoldoende afscherming kan bieden. Dat houdt in dat de*

*focus voor geluidwerende maatregelen vooral moet liggen in het verminderen en stiller worden van het wegverkeer. Maatregelen hiertoe komen uitgebreid aanbod in de Omgevingsvisie. Ten aanzien van de vraag welke maatregelen tegen geluidsbelasting van het railverkeer zijn de mogelijkheden vanuit de gemeente helaas beperkt. Door het Rijk zijn er geluidproductieplafonds vastgesteld en deze willen wij als gemeente respecteren. De hoop is dat ook het spoormaterieel de komende jaren steeds stiller gaat worden. In overleg met Prorail wordt bekeken hoe we ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en het verbeteren van de woonomgeving kunnen realiseren.*

*Ten aanzien van de maatregelen om de verkeersveiligheid van de Balijeweg te verbeteren: de Balijeweg is een van de wegen in Maastricht waar we het aantal motorvoertuigen in de toekomst zouden willen verminderen zodat het gebruik van de weg beter gaat aansluiten op de functie van de weg, zoals benoemd in het kaartbeeld van paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) over de gewenste verkeersdruk op het huidige autonetwerk in Maastricht. Daartoe zal – zodra hier middelen voor beschikbaar zijn – de inrichting van de weg worden aangepast. Die nieuwe inrichting zal – conform het STOP-principe – meer uitgaan van lopen, fietsen en verblijven en minder op doorstroming. Wat dit precies inhoudt zal – uiteraard in overleg met de buurt – in het ontwerpproces duidelijk worden. Op dit moment is nog niet duidelijk wanneer hiervoor middelen beschikbaar zijn.*

*Ten aanzien van het fietsnetwerk (ontbrekende schakel en suggestie voor fietsverbinding): de ontbrekende schakel richting Hotelschool zoals ingetekend is indicatief en dient verder uitgewerkt te worden. De nieuwe schakel verbindt idealiter de Dolmanstraat met de Jeruzalemweg en Hotelschool. De concrete variant van het buurtnetwerk is daarbij een reële optie. De exacte route wil de gemeente graag in overleg met de buurt bepalen.*

**A.10.** Reclamant (reclamantnummer 10) stelt dat de genoemde zoeklocatie voor een P&R locatie aan de Akersteenweg niet geschikt is. Redenen zijn de schadelijke effecten voor een gezonde leefomgeving (fijnstof, stikstof, CO2 uitstoot) en concentratie van 'Stop&Go' verkeer. Reclamant stelt dat beter gezocht kan worden naar een plek buiten de bebouwde kom, meer naar het oosten van bijvoorbeeld de fietsbrug. Dit zou leiden tot minder geluidsoverlast en beeldvervuiling.

**Reactie:**

*Het STOP-principe is het uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid. Dat betekent dat het beleid stimuleert om via andere vervoerswijzen dan de auto Maastricht te bereiken, zoals met de fiets of het openbaar vervoer. Daarnaast wordt parkeren op afstand gestimuleerd voor het autoverkeer. De centrale aanvoerroute vanuit het Heuvelland is de Akersteenweg. De huidige zoeklocatie aan de Akersteenweg ligt goed in het netwerk, waar diverse buslijnen langs rijden en waar mogelijk gronden beschikbaar komen. Daarom wordt deze locatie meegenomen in de stadsbrede verkenning en afweging naar geschikte locaties voor het faciliteren van parkeren op afstand. De zoeklocaties zijn richtinggevend, de precieze locatie wordt bij de verkenning nader uitgewerkt. Daarbij heeft een parkeerlocatie binnen het stedelijk gebied c.q. binnen de bebouwde kom de voorkeur boven een locatie in het landschap. Zodra een concreet plan voor deze locatie wordt uitgewerkt zullen effecten op de omgeving worden onderzocht en afgewogen. Ook zal op dat moment de buurt betrokken worden bij de planvorming. Deze ingediende zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van de tekst.*

**A.11.** Reclamant (reclamantnummer 11) stelt een aantal wijzigingen voor naar aanleiding van een eigen visie/buurtplan voor Borgharen-Itteren en afwijkingen met de gemeentelijke Omgevingsvisie.

- Gebiedsprofiel Dorp (deel 1): verwijderen van 'hoogwaterveiligheid' als blijven aandachtspunt, extra aandacht voor behoud van voorzieningen en specifiek de basisschool in Borgharen, meer prioriteit voor verbinding met centrum Maastricht en Bunde in plaats van omliggende wijken, pleidooi voor mogelijke nieuwbouwlocaties in Itteren en Borgharen voor meer gedifferentieerd woningaanbod, vragen over noodzakelijke upgrade van

- ontmoetingsplekken, foutief aanduiden van ontmoetingsplek in Itteren (dient 't Brook te zijn) en versterken en uitbreiden van kleine landschapselementen.
- Algemeen (deel 2): ontbreken van geplande oost-west verbinding over de Maas ter hoogte van Borgharen (rondje Rivierpark Maasvallei) in figuur 12 'fietsroutes met prioriteit bij realisatie', verwijderen van aanleggen Groene Rivier ten oosten van Borgharen en Itteren ten behoeve van hoogwaterveiligheid (weinig effect, duur, weinig zinvol).
  - Hoofdstuk 3.2 Groen Natuur en Landschap (deel 2): nauwelijks aandacht voor vervuiling van natuur/landschap/milieu en vervuiling van water door zwerfafval. Dimensie 'water' ontbreekt in hoofdstuk groen, natuur en landschap: rivieren plassen, beken en hun oevers horen bij landschap; natuur en milieuaspecten beter hier behandelen dan in hoofdstuk water, waar ze ook nauwelijks aan de orde komen. Specifieke aandacht vervuiling oevers en uiterwaarden van de Grensmaas. Reclamant doet concrete tekstvoorstellen voor 1<sup>e</sup> paragraaf "prachtige ommelanden" (flora en fauna van de Grensmaas en zijn oevers toevoegen), analyse punt 4 (ook dreiging water 'tekort'), punt 5 (verwijzing naar beleidskeuze 'inactive recreatie: low profile en niet natuur verstorend'), aandacht voor natuur in ommelanden waaronder Borgharen en Itteren (bijzondere aandacht voor zwerfafval), suggestie voor alternatief maaibeleid ten behoeve van combinatie hoogwaterveiligheid en investeren in meer en kwalitatief hoogwaardig groen.
  - Hoofdstuk 6 Milieu en ondergrond: nagenoeg niet behandelen van vervuiling van het milieu (landschapsvervuiling en gezondheid), weinig aandacht voor buitengebieden, vermelding aanpakken stroom-opwaartse bronnen van oeververvuiling, beleid nodig voor bewustwording en verantwoordelijkheid van lokale bevolking en toeristen. Beleidsuitgangspunten verstoring: oeververvuiling (Grens)maas niet genoemd. Luchtverontreiniging: aandacht voor ultrafijnstof en relatie met (uitbreiding van) vliegverkeer Maastricht Aachen Airport, Europese grenswaarden niet ambities genoemd, duiding hoe gemeente vermindering autoverkeer wil realiseren (evt vermelding naar hoofdstuk mobiliteit). Geluid: aandacht voor (toegenomen) landende vliegtuigen. Externe veiligheid: ook problemen in langetermijnvisie opnemen waar de gemeente weinig of geen invloed heeft (voorbeeld riool- en afvalverwerkingsystemen stroomopwaarts. Paragraaf 6.2 Ondergrond: belang van strategie met bronaanpak.

#### **Reactie:**

*Ten aanzien van het gebiedsprofiel 'dorp' (deel 1): diverse opmerkingen van reclamant zijn overgenomen en hebben geleid tot tekstuele aanpassingen (T6). Hoogwaterveiligheid als blijvend aandachtspunt is verwijderd, aandacht voor verbindingen naar Bunde en centrum Maastricht zijn toegevoegd en versterken van kleinschalige landschapselementen zijn toegevoegd. Daarnaast is het kaartbeeld aangepast en is de locatie van ontmoetingsplek in Itteren aangepast (K4). Ten aanzien van nieuwbouwlocaties en een meer gedifferentieerd woningaanbod: op basis van de huidige woonprogrammering is het kader dat per saldo geen nieuwe woningen worden gebouwd in Itteren en Borgharen. In het kader van de Woonprogrammering 2021 – 2024 wordt een woningbehoefteonderzoek uitgevoerd. Op basis hiervan worden bestaande kaders opnieuw bekeken voor verschillende gebieden in de stad (op basis van de gebiedsprofielen). Daarbij wordt ook onderscheid gemaakt tussen de korte en lange termijn ontwikkelingen. Zo zouden tijdelijke tekorten wellicht via slimme, tijdelijke constructies kunnen worden opgelost in plaats van (meer permanente) nieuwbouw.*

*Ten aanzien van de basisschool in Borgharen 'de Maasköpkes': de gemeente Maastricht heeft onlangs een Integraal Huisvestingsplan Primair Onderwijs vastgesteld, dat tot stand is gekomen in nauw overleg met schoolbesturen en kinderopvanglocaties. De basisschool 'de Maasköpkes' in Borgharen heeft een beperkt aantal leerlingen en laat een dalend verloop zien. Het schoolbestuur (in dit geval MosaLira) bepaalt uiteindelijk hoe lang zij een school open houden, niet de gemeente. Vooralsnog zet MosaLira in op het behouden van de school als maatschappelijk relevante voorziening*

vanuit het oogpunt van een dorpschool. Dat komt overeen met de Omgevingsvisie, waarbij spreiding van ontmoetingsplekken en bijbehorende voorzieningen een belangrijke beleidsambitie is. Het is echter aan het schoolbestuur om jaarlijks een afweging te maken over de continuïteit van deze onderwijsvoorziening. Indien onderwijs op termijn komt te vervallen, dan kunnen de kinderen begeleid worden naar IKC De Geluksvogel in Limmel (waar basisschool de Maasköpkes als satelliet-kindcentrum onder valt). Eenzelfde afweging moet worden gemaakt door de marktpartijen die de opvang in de scholen verzorgen. Voor de Maasköpkes zijn de kinderaantallen in de opvang (verzorgd door Samen Spelen) zeer marginaal, waardoor continuering van de opvanglocatie niet verantwoord is zonder aanvullende maatregelen. Indien de opvang daadwerkelijk sluit, worden de kinderen van de opvang doorverwezen naar IKC De Geluksvogel.

Ten aanzien van de ontbrekende fietsverbinding in figuur 13 van paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2): de hier genoemde fietsverbinding tussen Borgharen en Boschpoort is opgenomen als ontbrekende schakel in het stedelijk fietsnetwerk (zie stippellijn in figuur 12 in deel 2) en ontbreekt dus niet in de visie. Er is bewust voor gekozen om de verbinding niet op te nemen in figuur 13. De verbinding heeft een kleiner belang in het fietsnet dan de routes die prioriteit krijgen in figuur 13. Dit komt vooral vanwege het recreatieve karakter van de route. Het betreft overigens een bestaand project dat mits de financiële middelen beschikbaar komen op korte termijn wordt gerealiseerd.

Ten aanzien van het verwijderen van de maatregel Groene Rivier ten behoeve van hoogwaterveiligheid: Maastricht staat voor een grote opgave als het gaat om de hoogwaterveiligheid. Daarbij is het uitgangspunt “ruimte waar het kan en dijken waar het moet”. Daarom wordt gezocht naar ruimte voor de rivier. De maatregel Groene Rivier levert, evenals een aantal andere maatregelen, een bijdrage aan de vermindering van de hoge waterstand in het centrum van Maastricht. Daarom wordt vastgehouden aan deze maatregel als één van de potentiële verruimingsmaatregelen.

Ten aanzien van paragraaf 3.2 Groen, natuur en landschap (deel 2): diverse opmerkingen van reclamant zijn overgenomen en hebben geleid tot tekstuele aanpassingen (T7, T8, T9). Aandacht voor zwerfvuil is toegevoegd, aandacht voor stad en haar ommelanden is toegevoegd in de doelstelling en naast wateroverlast is ook watertekort genoemd. Ook de relatie met water is explicieter gelegd. De suggestie om de hoogwaterveiligheid opgave expliciet te koppelen aan kansen voor meer en hoogwaardig groen is ook overgenomen. De suggestie voor punt 5 is niet overgenomen, omdat dit te specifiek is voor deze paragraaf en inhoudelijk de strekking voldoende is gedekt. De suggestie voor alternatief maabeleid wordt niet overgenomen omdat het consortium Grensmaas een beheerplan vaststelt.

Ten aanzien van het hoofdstuk ‘milieu en ondergrond’ (deel 2): paragraaf 6.1 Milieu (deel 2) richt zich op verstoringsaspecten, ofwel hinderdoor nabijheid van hinderbronnen ten opzichte van ontvangende groepen: lucht, geluid, trillingen, geur, externe veiligheid en licht. Vervuiling van milieu voor gezondheid valt hier nadrukkelijk onder. Dat vervuiling van landschap (groen en water) te weinig aan bod komt, in het bijzonder in de buitengebieden, wordt onderschreven. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T7, T10). Ten aanzien van luchtverontreiniging zijn de beleidsuitgangspunten benoemd. Vervolgstep is het benoemen van aandachtsgebieden ten aanzien van verstoringsfactoren, waarbij de beleidsuitgangspunten het vertrekpunt vormen voor concrete uitwerking. Daarbij wordt niet alleen aandacht besteed aan wettelijke stoffen (zoals stikstofdioxide en fijnstof) maar wordt ook verkend of voor roet en ultrafijn stof een uitwerking nodig is. De aandachtsgebieden worden na vaststelling van deze Omgevingsvisie verder worden uitgewerkt en meegenomen in de actualisatie van de Omgevingsvisie en het nog op te stellen Omgevingsplan, die voor respectievelijk 1 januari 2024 en 1 januari 2029 gereed moeten zijn. Ultrafijn stof als gevolg van vliegverkeer maakt onderdeel uit van de achtergrondconcentratie die in Maastricht aanwezig is. Beleid over ultrafijn stof en het verschonen van vliegtuigmotoren is landelijk beleid, waar de gemeente beperkt invloed op kan

uitoefenen. Voor de lokale luchtkwaliteit is het bovendien veel effectiever om in te zetten op verschonen van het autoverkeer in de stad. Ultrafijn stof door vliegverkeer draagt zeker bij aan de achtergrondconcentratie, maar heeft een beperkt direct effect op de luchtkwaliteit in Maastricht. Als gemeente zullen wij de beperkte invloed die wij hebben gebruiken om bij het verantwoordelijke ministerie in te zetten op het verschonen van vliegtuigmotoren en verbeteren van de luchtkwaliteit. Ten aanzien van geluid wordt alleen gekeken naar de bronnen waar wij als gemeente directe invloed op kunnen uitoefenen. Basis hiervoor is de geluidbelastingkaart die we als gemeente vijfjaarlijks vaststellen. Het geluid van landende vliegtuigen hoort daar niet bij. De relatie met mobiliteit in relatie tot verkeer en verstoring wordt in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) nader geduid. Een verwijzing in paragraaf 6.1 Milieu (deel 2) wordt toegevoegd en leidt tot een tekstuele aanpassing (T11).

**A.12.** Reclamant (reclamantnummer 12) heeft een reactie ingediend met aandacht voor een zestal onderwerpen. Ter inleiding verzoekt reclamant om de procedure voor actualisatie van de Omgevingsvisie richting 2024 op te nemen in de Omgevingsvisie, met ruimte voor overleg en afstemming.

- Als eerste onderwerp wordt 'risicoparagraaf "groeimodellen"' genoemd. Reclamant verzoekt om een overkoepelende risicoparagraaf op te nemen, waarin onderlinge effecten, conflicten en grenzen worden geanalyseerd en daarnaast monitoring-, evaluatie- en (om)schakel momenten worden vastgelegd.
- Als tweede onderwerp noemt reclamant 'profilering Jekerkwartier'. Ter bescherming en bijhoud van het bijzondere karakter van het Jekerkwartier, verzoekt reclamant om de (vaste) woonfunctie en het evenwicht in multifunctionaliteit als gewenste omgevingswaarden te kwalificeren. Tevens dient dit te worden vastgelegd in regels en criteria, dient de ladder voor locatiekeuze hierop aangepast te worden en verdere uitbreiding van de onderwijssector en universiteit af te wegen tegen het behoud van het karakter en draagkracht van de buurt. Daarnaast stelt reclamant dat er een woningbeleid gewenst is dat zich richt op een evenwichtige, gedifferentieerde (inclusieve) bevolkingssamenstelling, met aandacht voor wonen en zorg.
- Als derde onderwerp noemt reclamant 'verkeer en milieu'. Reclamant mist een analyse van verkeersrisico's voor de korte en lange termijn en verzoeken die toe te voegen. Daarbij wijst reclamant op de 'zuid-as' (en de extra maatregelen die nodig zijn om verkeers- en milieubelasting terug te dringen) en de 'binnenstad "binnen de singels"' (heldere keuze voor een autoluwe binnenstad wordt gemist, waaronder transitie parkeergarage vrijthof, zorgvuldige inpassing P&W, P&B en P&R locaties en afbouw straatparkeren voor bezoekers).
- Als vierde onderwerp noemt reclamant 'groen, natuur en landschap'. Reclamant vraagt extra aandacht voor verdere vergroening van de binnenstad, door meer openbare ruimte vrij te maken, landschappelijke versterking van de stadsparkzone Tapijn en afbouw van de inzet van het monumentale stadspark voor evenementen.
- Als vijfde onderwerp noemt reclamant 'regio (regionaal)'. Reclamant wenst een 'ruimer inzicht' van raakvlakken en ontwikkelingen, inclusief uitbreiding van kaartbeeld. Daarnaast mist reclamant een visie over de toekomstige ontwikkeling en effecten van het vliegveld Maastricht Aachen Airport, met aandacht voor (consequenties van) geluidshinder en uitstoot (stikstof). Specifiek verzoek daarbij is om aan te sluiten als gemeente bij de Heuvellandgemeenten die ene wetenschappelijke kosten-batenanalyse voorstand inzake nut en noodzaak van het vliegveld).
- Tot slot vermeldt reclamant de stikstofdiscussie en het feit dat deze problematiek nergens in de Omgevingsvisie aan bod komt. De actualiteit noodzaakt om deze thematiek op te nemen.

**Reactie:**

*Ten aanzien van de procedure voor de actualisatie van deze Omgevingsvisie voor 2024: het vervolproces gericht op actualisatie van de Omgevingsvisie voor 1 januari 2024 en de uitgangspunten die hieraan ten grondslag liggen, worden opgenomen in bijgevoegd raadsvoorstel*

over de Omgevingsvisie en de verwerking van ingediende zienswijzen. Deze procedure wordt niet in de Omgevingsvisie zelf vastgelegd.

Ten aanzien van ‘risicoparagraaf “groeimodellen”’: in de Omgevingsvisie wordt beschreven hoe we met onzekerheden omgaan. Het investeren in een robuust raamwerk en het opnemen van voldoende adaptief vermogen (zoals bijvoorbeeld omschreven in het hoofdstuk ‘Wonen’ in deel 2) ligt hier aan ten grondslag. De verschillende prognoses zijn erg onzeker en gebaseerd op aannames, waardoor zij niet doorslaggevend zijn voor het maken van keuzes. Er wordt daarom gekozen om geen aparte risicoparagraaf op te nemen, maar juist per onderwerp te beschrijven welke keuzes gemaakt worden die bijdragen aan een robuust raamwerk (zogenaamde ‘no regret’-maatregelen) en welke mate van flexibiliteit mogelijk is. De probleemanalyses die hieraan ten grondslag liggen worden in de diverse hoofdstukken van deel 2 uitgebreid behandeld.

Ten aanzien van ‘profilering Jekerkwartier’: de woonfunctie in het Jekerkwartier wordt inderdaad niet voldoende expliciet benoemd in de tekst. onderschreven. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T12). Het opnemen van de (vaste) woonfunctie en het evenwicht in multifunctionaliteit wordt niet als omgevingswaarde benoemd. Het vaststellen van een omgevingswaarde is een juridisch instrument in het kader van de Omgevingswet. Het instrument is bedoeld om kwaliteiten vast te stellen die objectief en meetbaar zijn met bijzondere aandacht voor milieuaspecten zoals lucht-, geluid- en waterkwaliteit. De omgevingswaarden worden vastgelegd in het Omgevingsplan. De gemeente kiest ervoor om in deze fase van de implementatie van de Omgevingswet nog geen uitspraken te doen over omgevingswaarden in de Omgevingsvisie, maar deze vraag mee te nemen in de verdere ontwikkeling van het Omgevingsplan. Ook het bijzondere karakter en aandacht voor evenwicht in multifunctionaliteit wordt onderschreven en is verwerkt in de tekstuele aanpassing (T12). Het huidige gebiedsprofiel en Ladder voor Locatiekeuze biedt verder voldoende houvast om de balans tussen woonkwaliteit, levendigheid en onderwijsfuncties in het Jekerkwartier te bewaken en afgewogen keuzes te maken over toekomstige nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Het woonbeleid is onlangs door de gemeenteraad vastgelegd in de Woonvisie (vastgesteld januari 2018) en wordt niet bijgesteld. Daarnaast is onlangs beleid vastgesteld betreft opsplitsen/omzetten/herbestemmen. Wel wordt in 2020 de woonprogrammering voor de periode 2021-2024 opgesteld, waarvoor een woningbehoefteonderzoek de basis is. De gebiedsprofielen uit de Omgevingsvisie vormen hiervoor de uitgangspunt. Het is hierbij van belang om te melden dat gemeenten op dit moment geen juridische mogelijkheden hebben om ‘buy to let’ (een woning kopen en die verhuren aan particulieren zonder dat deze woning wordt opgedeeld in kamers / voor toeristische verhuur wordt aangeboden) in bestaande particuliere woningen te reguleren. Hiervoor is landelijke regelgeving noodzakelijk en die is er nu niet. Door het ministerie van BZK wordt momenteel onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van het creëren van een dergelijke mogelijkheid.

Ten aanzien van ‘verkeer en milieu’: de visie beschrijft het dilemma dat speelt rondom enerzijds de hinder en nadelige effecten van gemotoriseerd verkeer en anderzijds het belang van bereikbaarheid voor een stad als Maastricht en de rol die het gemotoriseerd verkeer daar onmiskenbaar in heeft en ook de komende jaren zal houden. De visie bevat een driedelige strategie voor de komende jaren die recht doet aan dat dilemma:

- I. In de stad creëren we ruimte voor lopen en fietsen en schone vervoersmiddelen.
- II. In de regio zetten we in op snelle verbindingen en een betere bereikbaarheid van banen en voorzieningen.
- III. We sturen en beïnvloeden het mobiliteitsgedrag met parkeerbeleid, mobiliteits- en verkeersmanagement.

Die strategie houdt nadrukkelijk rekening met de beperkingen op het gebied van leefbaarheid van zowel het Kennedybrugtracé en de binnenstad (inclusief Jekerkwartier). Daarbij worden ook concrete maatregelen benoemd zoals het realiseren van parkeren op afstand (en vervolgens afbouw van het aantal parkeerplekken in het centrum), het verbeteren van fietsvoorzieningen en (Eu)regionale

railverbindingen. Daarnaast wordt ook ingezet op het elektrificeren van het gemotoriseerd verkeer. De maatregelen in de visie zijn in sommige gevallen nog abstract. Na vaststelling van de Omgevingsvisie worden de maatregelen – daar waar menskracht en financiële middelen voorhanden zijn – nader uitgewerkt. Zo wordt in 2020 een Actieplan Fiets, Actieplan Fietsparkeren, een plan voor Parkeren op afstand en een regionale Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg opgesteld. Ook wordt het overleg met de Vlaamse buurgemeenten en de Vlaamse overheid gecontinueerd. Daarbij zijn het grensoverschrijdend vrachtverkeer en de omleiding Smeermaas agendapunten.

Ten aanzien van ‘groen, natuur en landschap’: verdere vergroening van de binnenstad vraagt om maatwerk. In de binnenstad zijn de ‘ruimteclaims’ divers en het gebruik intensief: verschillende functies en activiteiten vinden hier plaats. Meer ruimte voor openbaar groen en bomen in de openbare ruimte is opgenomen als algemeen principe en geldt daarmee voor alle gebieden in de stad, inclusief de binnenstad. Voor het gebiedsprofiel ‘dynamische gebieden’ wordt bovendien als specifiek principe benoemd dat slimme vormen van vergroening nodig zijn met aandacht voor particuliere (binnen)terreinen. Daarnaast wordt ook in paragraaf 3.2 Groen, natuur en landschap (deel 2) het uitgangspunt benoemd om de verstening van de binnenterreinen in de historische bouwblokken een halt toe te roepen en de groene plekken te koesteren. Ook in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) is het principe geformuleerd om de kwaliteit van binnenterreinen te vergroten door de hoeveelheid autoverkeer naar de binnenstad te verminderen door te onderzoeken hoe we parkeren meer op afstand kunnen organiseren. De gemeente is dus terughoudend met het verstenen van binnenterreinen. Dit uitgangspunt geldt met name voor de dynamische en levendige gebieden. Dit kan explicieter worden benadrukt in deze gebiedsprofielen. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T13). Daarnaast is dit specifieke principe ook voor de levendige gebieden van belang. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T14). Over de landschappelijke versterking van de stadsparkzone Tapijn wordt ingezet op de aansluiting op het nabijgelegen Jekerdal en het creëren van een hotspot voor stadsnatuur en educatie in dit gebied. Het stadspark is een belangrijke ontmoetingsplek van de stad met een zeer divers gebruik op verschillende momenten gedurende de dag, de week en het jaar. Het stadspark blijft één van de plekken waar kleinschalige evenementen kunnen plaatsvinden. De strategie is gericht op meer spreiden van de gebruikintensiteit over minder kwetsbare delen van het stadspark. Om dit scherper te duiden, is een tekstuele aanpassing gedaan (T15).

Ten aanzien van ‘regio (regionaal)’: met ‘(Eu)regionale netwerkfunctie’ als één van de drie hoofdthema’s, is het regionale perspectief stevig geagendeerd in deze Omgevingsvisie. Een grondige onderbouwing en analyse is uitgevoerd in het kader van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), waar in de tekst van de Omgevingsvisie naar wordt verwezen. De kaartbeelden zijn inderdaad beperkt over de grens. Dilemma hierbij is dat de gemeente niet over andermans grondgebied gaat. Daarom is ervoor gekozen om slechts beperkt relaties over de grens te leggen (bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen). Regionale kaartbeelden zullen vooral landen in de Provinciale Omgevingsvisie, waar de gemeente Maastricht nauw bij betrokken is. De toekomstige ontwikkeling van het vliegveld Maastricht Aachen Airport (MAA) is een regionaal dossier. Naar aanleiding van de onlangs besproken moties in de gemeenteraad over een Maatschappelijke Kosten Basten Analyse (MKBA) voor MAA is onlangs besloten om hier niet bij aan te sluiten. Een meerderheid van de gemeenteraad is voor het behoud van het vliegveld. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T16).

Ten aanzien van ‘de stikstofdiscussie’: de impact van de stikstofproblematiek op toekomstige ontwikkelingen wordt onderschreven. Gezien de recente uitspraak van de Raad van State (29 mei 2019) over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en de grote onzekerheid die hiermee gepaard gaat, zijn de beleidsmatige consequenties van deze uitspraak nog niet in de Ontwerp Omgevingsvisie meegenomen. Voorstel is om wel explicieter de beschermde natuurgebieden te benoemen, die bijzondere aandacht vragen in de stikstofdiscussie. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan en is ook het kaartbeeld aangepast in het gebiedsprofiel ‘groen- en natuurgebieden’ (T17, K5).

**A.13.** Reclamant (reclamantnummer 13) heeft een zienswijze opgesteld met drie hoofdcategorieën:

1. Aantal algemene opmerkingen: reclamant stelt dat thema's, opgaven en teksten nogal algemeen en willekeurig zijn geformuleerd, concreter kunnen worden uitgewerkt, te rooskleurig worden voorgesteld en niet als leidraad worden gehanteerd voor de uitwerking in diverse hoofdstukken. Daarnaast vraagt reclamant of er een procedure is voorzien voor het Omgevingsplan en of het globale bestemmingsplan Sphinx een beeld geeft van de juridische vertaling van Omgevingsvisie naar Omgevingsplan.
2. De hoofdstukken van het rapport: reclamant stelt dat niet alle inhoudelijke stellingen en gekozen thema's voldoende zijn onderbouwd en/of uitgewerkt, zoals de claim 'Maastricht als sociale en saamhorige stad' en 'Maastricht Cultuurstad'. Andere onderwerpen worden gemist, zoals onderwijs en de toekomst van het NS emplacement. Voor de bevolkingsontwikkeling wordt voorgesteld om met scenario's te werken.
3. Onderwerpen voor wat betreft het stedelijk gebied: reclamant stelt dat een duidelijke visie ontbreekt met betrekking tot een negental onderwerpen: vergroening, autoluw maken van de binnenstad, toekomstige verkeersregulatie binnenstad, positie en functie parkeergarage Vrijthof, omvang en locaties universiteit en huisvesting studenten, horeca, geluidsoverlast, Maastricht Aachen Airport en natuur en milieu.

**Reactie:**

*Ten aanzien van de algemene opmerkingen: in de Omgevingsvisie is gekozen om de analyse in hoofdstuk 2 (deel 1) onder te brengen. In paragraaf 2.1 wordt de identiteit van Maastricht besproken, met aandacht voor positionering en wat voor stad Maastricht is c.q. wil zijn. In de rest van hoofdstuk 2 is gekozen om een aantal belangrijke trends en ontwikkelingen te duiden vanuit verschillende beleidsvelden, zonder daarmee allesomvattend te willen zijn. In deel 2 is per beleidsveld een meer gedetailleerde analyse en omschrijving uitgewerkt, inclusief de opgaven en bedreigingen voor Maastricht. In de opbouw van deel 1 is ervoor gekozen om eerst te starten met een integrale analyse en concluderend vijf grote algemene opgaven (hoofdstuk 2), om vervolgens een overkoepelende visie (hoofdstuk 3) en drie thema's (hoofdstuk 4) te benoemen die antwoord geven op deze trends en ontwikkelingen, met bijzondere aandacht voor de vijf grote algemene opgaven. Het werken aan deze integrale thema's is vervolgens wel degelijk als leidraad gebruikt voor voorgesteld beleid, ambities en maatregelen voor de ruimtelijke vertaling naar de fysieke leefomgeving (hoofdstuk 5) en de realisatiestrategie (hoofdstuk 6). Voor het Omgevingsplan is nog geen concrete procedure voorzien. Conform de eisen van de Omgevingswet moet Maastricht een stadsdekkend Omgevingsplan hebben voor 1 januari 2029. De ontwikkeling van dit Omgevingsplan vindt gefaseerd plaats, gebiedsgericht en themagericht. Het globale bestemmingsplan Sphinx is niet representatief voor alle gebieden die in het Omgevingsplan worden opgenomen. De mate van rechtszekerheid versus flexibiliteit vraagt om maatwerk per gebied. De gebiedsprofielen geven hier een eerste aanzet toe en dienen als vertrekpunt voor de verdere uitwerking van het Omgevingsplan.*

*Ten aanzien de opmerkingen over de hoofdstukken van het rapport:*

- *Opmerkingen over paragrafen 2.1: zie bovenstaand antwoord ten aanzien van de algemene opmerkingen.*
- *Opmerkingen over paragraaf 2.3: samenwerking in de regio verdient inderdaad de aandacht en wordt in diverse dossiers aan gewerkt. Over bevolkingsontwikkeling: er is gekozen om niet te werken met scenario's. Wel wordt in de Omgevingsvisie beschreven hoe we met onzekerheden omgaan. Het investeren in een robuust raamwerk en het opnemen van voldoende adaptief vermogen (zoals bijvoorbeeld omschreven in het hoofdstuk 'Wonen' in deel 2) ligt hier aan ten grondslag. Om te kunnen anticiperen op onverwachte ontwikkelingen is gekozen voor het formuleren van strategische doelen, een adaptief afwegingskader en een cyclisch besluitvormingsproces. Deze werkwijze past in de geest van de Omgevingswet. De beleidsmatige visie voor toerisme staat beschreven in paragraaf 4.3 Economie (deel 2,)*



waarbij de meerwaarde en inhoudelijke speerpunten van toerisme voor Maastricht zijn benoemd. Ook ontwikkelingen op het gebied van werkgelegenheid en arbeidsmarkt staan hierin geduid. Het thema onderwijs in relatie tot de fysieke leefomgeving wordt wel degelijk genoemd in paragraaf 4.1 Economie en paragraaf 4.3 Sociaal (beiden deel 2). Opmerkingen over de verbetering van het onderwijs gaan niet over de fysieke leefomgeving en worden daarom als zodanig niet behandeld in de Omgevingsvisie.

- Opmerkingen over paragrafen 2.3 en 2.4: de relatie tussen overheid en samenleving is als één van de vijf grote algemene opgaven geformuleerd en staat daarmee stevig geagendeerd. Over de toekomstige werkwijze van de gemeente staan uitgangspunten en principes geformuleerd in paragraaf 6.1 Uitgangspunten en werkwijze (deel 1), meer specifiek onder het kopje 'Gebiedsgericht werken'. De exacte invulling van de gemeentelijke werkwijze vraagt om maatwerk per opgave en per buurt.
- Opmerkingen over hoofdstuk 5: de toekomst van het emplacement is onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling 'Stad en Spoor', zoals benoemd in paragraaf 6.2 van deel 1. De toekomstige invulling en omvang van het emplacement is hier onderdeel van en vraagt om samenwerking met Prorail en NS. Op dit moment is er geen sprake van aanpassing van dit emplacement, mede gezien de landelijke schaarste van opstellingsruimte voor treinen.
- Opmerkingen over paragraaf 5.4: het woonbeleid is vastgesteld in de Woonvisie en integraal overgenomen in deze Omgevingsvisie. Dit staat beschreven in paragraaf 4.4 Wonen (deel 2). De rol van de gemeente daarbij is faciliterend, stimuleren en kaderstellend. De gemeente bouwt, verhuurt of verdeelt zelf geen woningen. Daarbij is de gemeente afhankelijk van initiatieven van corporaties, marktpartijen of uit de samenleving. Voor wat betreft splitsen/omzetten/herbestemmen is onlangs beleid vastgesteld door de gemeenteraad (woonprogrammering Studentenhuisvesting Maastricht 2019-2024 (2019)), waarbij een zonering is aangebracht. Voor de binnenstad is geen huisvestingquotering toegepast. Begin 2021 vindt er een evaluatie van dit beleid waarin dit uitgangspunt wederom tegen het licht zal worden gehouden.
- Opmerkingen over subparagraaf 5.4.5: winkelleegstand in de binnenstad heeft continu de aandacht van de gemeente Maastricht. Hierbij wordt samengewerkt met marktpartijen. Bovendien is er sprake van een daling van leegstand over de afgelopen jaren. Eventuele omzetting naar wonen kan alleen mits het bestemmingsplan dit toelaat. Voor specifieke initiatieven is maatwerk nodig in overleg met eigenaar en initiatiefnemer, met kansen voor bijvoorbeeld wonen boven winkels.

Ten aanzien van de onderwerpen over het stedelijk gebied:

- Vergroening: zie voor dit onderwerp de reactie op reclamant 12. Hiervoor zijn tekstuele aanpassingen gedaan (T13, T14).
- Autoluw maken van de binnenstad middels verkeerscirculatieplan en de toekomstige verkeersregulatie in en rond de binnenstad (positie Bassinbrug): hier wordt verwezen naar het BOS-overleg. Met de initiatiefnemers van het BOS-overleg is afgesproken om in gezamenlijkheid de 10 maatregelen die in het plan benoemd zijn te concretiseren. Wat betreft het verkeerscirculatieplan is de Omgevingsvisie het raamwerk voor de gehele stad geschetst (deel 1). Paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) richt zich specifiek op het totaalbeeld voor mobiliteit, de hoofdwegestructuur voor vrachtauto's en de gewenste ontwikkeling van de verkeersintensiteiten. Deze netwerken vormen tezamen met de beschreven strategie en principes een integrale visie voor de verkeerscirculatie in de stad. Met concrete projecten wil de gemeente Maastricht werken aan een autoluwer stedelijk gebied. Zo wordt gewerkt aan 'Parkeren op Afstand' (het realiseren van parkeerplekken aan de rand van de binnenstad en aan de rand van de stad), 'Verkeerscirculatieplan Binnenstad: Aanpak Jekerkwartier' en 'Verkeerscirculatieplan Binnenstad: verkeersstudie stationsgebied'. Bijvoorbeeld laatstgenoemde is een uitgebreide studie waarin het verkeer in een groot gebied waaronder de Wilhelminasingel, Meerssenerweg, overwegen Duitse Poort en Alfons Ariënstraat wordt

bestudeerd. Bovendien staan op de 'spaarlijst; de omgeving Markt en het anders benutten van parkeergarages in het centrum. De gemeente Maastricht kiest bewust voor een aanpak in stappen en niet één integraal plan. Dit heeft te maken met de complexiteit. Het verkeerssysteem is immers een dynamisch systeem, waarbij niet alle effecten goed voorspelbaar zijn. Door in stappen te werken kunnen doorgevoerde wijzigingen zorgvuldig worden geëvalueerd en waar nodig bijgesteld worden.

- *Positie en (wijziging) functie parkeergarage onder Vrijthof: specifiek voor de parkeergarage Vrijthof zijn er mogelijkheden om deze (deels) anders in te zetten voor bijvoorbeeld fietsparkeren, specifieke doelgroepen of elektrische auto's. Hierdoor ontstaan er mogelijkheden om de aanrijdroutes naar het Vrijthof autoluwer te maken en toe te werken naar een vrijwel emissieloos verkeersaanbod. Het aflopen van het samenwerkingscontract met Q-park in 2032 is daarom een moment om het gebruik van de garages te heroverwegen en mogelijk (deels) anders in te zetten.*
- *Gewenste omvang en locaties van universiteit en huisvesting studenten: de programmering studentenhuisvesting is onlangs door de gemeenteraad vastgesteld. De uitbreidingsbehoefte is vastgesteld op 2900 eenheden met nadruk op grootschalige studentenhuisvesting (75% van toevoeging nieuwe eenheden). In de voorbereiding daar naartoe is een aantal mogelijke scenario's geanalyseerd en is er op grond van ervaringen uit het verleden en inschattingen van de UM en Zuyd Hogeschool een keuze gemaakt voor de programmering. Via monitoring wordt gevolgd of dit programma zich voldoende verhoudt tot de werkelijkheid. Uit een analyse van recente gegevens is gebleken dat de werkelijkheid zich in het studiejaar 2018-2019 heeft ontwikkeld conform het programma. De uitbreidingsbehoefte van de universiteit concentreert zich in eerste instantie op Tapijn (binnen huidige kaders gebiedsontwikkeling) en de Brightlands Maastricht Health Campus. Daarnaast is studentenhuisvesting in principe gewenst in het stedelijk gebied op locaties nabij ontmoetingsplekken of gewenste levendigheid.*
- *Gewenste omvang soort en spreiding horeca: in de Omgevingsvisie houden we vast aan het bestaande horecabeleid. Het vestigingsbeleid voor horecazaken in de binnenstad (binnen de singels) blijft restrictief. Dat wil zeggen dat nieuwe initiatieven langs vier criteria worden beoordeeld: uniciteit, geweld, kwaliteit en bijzonder. De gebiedsindeling in het horecabeleid blijft daarbij gehandhaafd. Voor gebieden buiten de singels (waar de woonfunctie dominant is) kan een basisvoorziening (in principe nabij ontmoetingsplekken) worden toegevoegd als deze ontbreken.*
- *Geluidsoverlast en verzoek tot maximering tot 85 decibel in publieke ruimte: in deze Omgevingsvisie is ervoor gekozen om ten aanzien van lucht, geluid, trillingen, geur, externe veiligheid en licht de beleidsuitgangspunten te formuleren. Vervolgstep is het benoemen van aandachtsgebieden ten aanzien van deze factoren, waarbij de beleidsuitgangspunten het vertrekpunt vormen voor concrete uitwerking. Omdat de nieuwe wetgeving nog niet volledige is uitgekristalliseerd, is het op dit moment nog niet mogelijk om alle aandachtgebieden tot in detail te beschrijven. Op korte termijn wordt hier wel al een voorschot in genomen door het actualiseren van het geluidbeleid en beleid voor externe veiligheid. De aandachtsgebieden worden na vaststelling van deze Omgevingsvisie verder worden uitgewerkt en meegenomen in de actualisatie van de Omgevingsvisie en het nog op te stellen Omgevingsplan, die voor respectievelijk 1 januari 2024 en 1 januari 2029 gereed moeten zijn.*
- *Maastricht Aachen Airport: hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 12 over dit onderwerp, aangezien deze onderwerpen gelijkklidend zijn.*
- *Natuur en milieu (stikstof problematiek en functie MER): de impact van de stikstofproblematiek op toekomstige ontwikkelingen wordt onderschreven. Gezien de recente uitspraak van de Raad van State (29 mei 2019) over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en de grote onzekerheid die hiermee gepaard gaat, zijn de beleidsmatige consequenties van deze uitspraak nog niet in de Ontwerp Omgevingsvisie meegenomen. Voorstel is om wel explicieter de beschermde natuurgebieden te benoemen, die bijzondere aandacht vragen in*

*de stikstofdiscussie. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T17). De reden waarom geen planMER is uitgevoerd voor deze Omgevingsvisie, is toegelicht in paragraaf 6.1 Uitgangspunten en werkwijze (deel 1).*

**A.14.** Reclamant (reclamantnummer 14) vraagt ten eerste om in het eindvoorstel concreet aan te geven welke onderzoeken en onderwerpen zullen worden uitgevoerd en toegevoegd ten behoeve van de actualisatie van de Omgevingsvisie voor 1 januari 2024, gekoppeld aan een tijdspad met bijbehorende participatiemogelijkheden inclusief periodieke debatrondes met de gemeenteraad. Ten tweede vraagt reclamant aandacht voor vier inhoudelijke onderwerpen, waarbij ‘tegenaan tweedeling en herstel van de balans’ als centraal motto wordt gebruikt:

- De zorg over het belang van wonen en het gebrek aan langjarige analyse. Samenvattend stelt reclamant dat voor wonen een sectorale, korte termijn aanpak wordt omschreven, een integrale afweging en prioritering ontbreekt en toekomstige ruimteclaims onvoldoende zijn uitgewerkt. Reclamant stelt daarnaast voor om drie scenario's voor wonen uit te werken in navolging van de drie bevolkingsprognoses zoals benoemd in de Omgevingsvisie (deel 1), ook rekening houden met ontwikkelingen in de mobiliteit, groei toerisme en groei studentenaantallen. Andere aandachtspunten zijn aantal woningen, juiste woningen voor juiste doelgroep op juiste plek, bereikbaarheid en betaalbaarheid, herverkavelen/splitsen door private beleggers, verdringing regulier woonbestand, starterswoningen, sociale huurwoningen, doorstroming segment 700 tot 1000 euro huur per maand, seniorenwoningen. Tot slot stelt reclamant dat de stelling wordt gevoed dat er sprake is van een tweedeling in het wonen tussen tijdelijke bewoners enerzijds en reguliere bewoners anderzijds, waarbij de tijdelijke bewoners meer aandacht en prioriteit krijgt in het gemeentelijk beleid.
- Aanpak kwetsbare buurten. Reclamant stelt dat de Omgevingsvisie onvoldoende concreet heeft uitgewerkt hoe de segregatie in kwetsbare buurten wordt aangepakt. Extra inspanningen moeten worden geleverd met fysieke en sociale doelstellingen, programma's en projecten. De wijk Limmel wordt aangehaald als voorbeeld. Reclamant stelt voor om uitvoeringsprogramma's van twee tot maximaal vier jaar te maken.
- Mobiliteit, autoluwheid en parkeren. Reclamant stelt dat mobiliteits- en verkeersontwikkeling zorgelijk en onzeker blijven. Zekerheid en concretisering over oplossingen ontbreken. Reclamant mist een analyse van verkeersrisico's voor de korte en lange termijn en verzoeken die toe te voeren. Daarbij wijst reclamant op de Zuid-as (en stelt vier concrete maatregelen voor) de binnenstad (heldere doelstellingen naar een autoluwe binnenstad) en het openbaar vervoer (visie op Maastricht Aachen Airport ontbreekt).
- Scenario's, laadvermogen en MER. Reclamant mist het schetsen van scenario's op drie voor Maastricht grote draaiknoppen/ontwikkelingen, zijnde groei aantal inwoners, groei toerisme en groei aantal studenten. Reclamant zou graag zien dat de stad vaststelt wat het gewenste laadvermogen is tussen vaste en tijdelijke bewoners en een maximale grens van aantal bezoekers. Daarbij wijst reclamant op de afkalving van de identiteit van Maastricht, het Locatus onderzoek (met conclusie dat eigen inwoners steeds minder hun eigen stad bezoeken) en filevorming op de bruggen tijdens topdagen. Reclamant suggereert om in te zetten op spreiding van initiatieven over de Euregio, spreiding dorlegroepen binnen de stad, afbouw van evenementen op het Vrijthof. Hiervoor zou een plan van aanpak moeten worden opgesteld naar het voorbeeld van Haarlem. Tot slot stelt reclamant dat Maastricht ook een milieueffectenrapportage (MER) zou moeten doen en dringt aan om deze te doorlopen gelijk met de actualisatie van de Omgevingsvisie per 2023.

**Reactie:**

*Ten aanzien van het verzoek om concreet aan te geven hoe het proces voor de actualisatie van de Omgevingsvisie voor 1 januari 2024 eruit ziet: het vervolproces gericht op actualisatie van de Omgevingsvisie voor 1 januari 2024 en de uitgangspunten die hieraan ten grondslag liggen, worden*

*opgenomen in bijgevoegd raadsvoorstel over de Omgevingsvisie en de verwerking van ingediende zienswijzen. Daarbij worden ook aangegeven welke onderwerpen centraal staan. Deze procedure wordt niet in de Omgevingsvisie zelf vastgelegd. Een concreter procesvoorstel wordt tzt nader uitgewerkt. Publieke debat rondes met de gemeenteraad zijn hier onderdeel van.*

*Ten aanzien van het onderwerp wonen: wonen is niet als één van de drie verbindende hoofdthema's benoemd maar wel als integraal onderdeel verwerkt in diverse onderdelen van de Omgevingsvisie. Zo is 'prettig stedelijk wonen in diverse woonmilieus' als één van de kernwaarde genoemd en zijn de woonmilieus als basis genomen voor het uitwerken van de gebiedsprofielen. In paragraaf 4.4 Wonen (deel 2) ontbreekt inderdaad de langjarige analyse. De Woonvisie Maastricht 2018 (onlangs vastgesteld door de gemeenteraad; januari 2018) en de woonprogrammering 2016-2020 (vastgesteld september 2016) zijn als uitgangspunt genomen. Daarbij is de huidige woonprogrammering wel degelijk gebaseerd op lange termijn demografische ontwikkelingen. In 2020 wordt een nieuwe woonprogrammering opgesteld voor de periode 2021 – 2024. Hiervoor wordt een nieuwe analyse gedaan op het gebied van demografische ontwikkelingen, waarbij gebruik wordt gemaakt van verschillende prognosemodellen. Ook wordt een woningbehoeftenonderzoek uitgevoerd. In de nieuwe woningprogrammering wordt gewerkt met een aanpak gericht op 'adaptief programmeren', waarbij rekening wordt gehouden met (en het onderscheid wordt gemaakt tussen) voorspelbare risico's en onvoorspelbare onzekerheden. Daarnaast is het van belang om te melden dat regionale afspraken en beleidskaders daarbij mede bepalend zijn voor lokaal beleid. De genoemde aandachtspunten door reclamant worden in deze analyse en vertaling naar beleid meegenomen. De gemeente bestrijdt echter dat er sprake is van een tweedeling in het wonen. Zie hiervoor ook de inhoudelijke reactie op reclamant 12 ten aanzien het beleid over opsplitsen/omzetten/herbestemmen en (juridische) mogelijkheden om 'buy to let' te reguleren.*

*Ten aanzien van het onderwerp kwetsbare buurten: hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 9 over dit onderwerp, aangezien deze onderwerpen gelijklopend zijn.*

*Ten aanzien van het onderwerp mobiliteit: hiervoor wordt deels verwezen naar de reactie op reclamant 12 en 13 over de onderwerpen 'mobiliteit' en specifiek 'autoluwe binnenstad' en Maastricht Aachen Airport, aangezien de aangedragen punten inhoudelijk gelijklopend zijn. Specifiek ten aanzien een heldere doelstelling naar een autoluwe binnenstad: wij denken dat de binnenstad autolouwer kan worden door het aantal parkeerplekken in het stadshart te verminderen. De autobereikbaarheid dient tijdens deze 'operatie' op niveau te blijven. Daarom zal eerst worden geïnvesteerd in parkeerplaatsen op afstand, waarna openbare bezoekersplekken (lieft op termijn ook parkeerplekken op eigenterrein) kunnen worden verwijderd.*

*Ten aanzien van het onderwerp scenario's, laadvermogen en MER: in de Omgevingsvisie is er niet voor gekozen om scenario's gedetailleerd uit te werken. Wel wordt beschreven hoe we met onzekerheden omgaan. Het investeren in een robuust raamwerk en het opnemen van voldoende adaptief vermogen (zoals bijvoorbeeld omschreven in het hoofdstuk 'Wonen' in deel 2) ligt hier aan ten grondslag. De verschillende prognoses zijn erg onzeker en gebaseerd op aannames, waardoor zij niet doorslaggevend zijn voor het maken van keuzes. Er wordt daarom gekozen om geen gedetailleerd uitgewerkte scenario's op te stellen, maar juist per onderwerp te beschrijven welke keuzes gemaakt worden die bijdragen aan een robuust raamwerk (zogenaamde 'no regret'-maatregelen) en welke mate van flexibiliteit mogelijk is. De probleemanalyses die hieraan ten grondslag liggen worden in de diverse hoofdstukken van deel 2 uitgebreid behandeld. De gemeente stelt verder geen gewenst laadvermogen voor de stad vast ten aanzien van tijdelijke bewoners en maximaal aantal toeristen, maar beschrijft wel de inhoudelijke speerpunten voor beleid. Toerisme in Maastricht is een belangrijke bron van werkgelegenheid en leidt tot een rijk voorzieningenaanbod voor een middelgrote stad als Maastricht, waar ook bewoners van Maastricht van profiteren. Daarnaast zijn er reeds diverse maatregelen tegen overlast genomen (o.a. mobiliteit en leefbaarheid)*

*en worden meer gebiedsgerichte consequenties voorgesteld in onder andere de gebiedsprofielen. Daarbij wordt de inzet op spreiding ten aanzien van bezoekers van de stad onderschreven en al zodanig expliciet benoemd in diverse hoofdstukken in de Omgevingsvisie. In de binnenstad is daarbij ruimte voor dynamiek en levendigheid maar ook voor 'stedelijk wonen met dynamiek om de hoek'. De meerwaarde voor het uitvoeren van een milieueffectenrapportage (MER) ten behoeve van het actualisatieproces voor 1 januari 2024 wordt onderschreven, mits in het actualisatieproces MER-plichtige besluiten aan de orde zijn. Deze aanbeveling wordt overgenomen in het raadsvoorstel.*

**A.15.** Reclamant (reclamantnummer 15) wil ten eerste graag betrokken worden bij de verdere uitwerking van het 'mogelijke transitiegebied' ENCI-groeve, mede gezien de grensoverschrijdende impact. Ten tweede stelt reclamant een toevoeging voor ten behoeve van het hoofdstuk archeologie (deel 2): net over de landsgrens bevinden zich archeologische vindplaatsen met mogelijke (veronderstelde) uitloop op het grondgebied van Maastricht. Als suggestie wordt de Karolingische site aan de Albertknoop genoemd. Reclamant stelt dat, indien gewenst, een bijkomende toetsing uitgevoerd kan worden naar andere grensopgravingen aan Belgische zijde om dit advies verder uit te breiden.

**Reactie:**

*Ten aanzien van de ENCI-groeve: de ontwikkelingsrichting is vastgelegd in het Plan van Transformatie ENCI-gebied (2009). Vanwege gewijzigde omstandigheden wordt momenteel door betrokken partijen bekeken welke alternatieve scenario's mogelijk en wenselijk zijn. De mogelijke grensoverschrijdende impact wordt hierbij onderschreven. Reclamant wordt betrokken in de verdere uitwerking.*

*Ten aanzien van archeologie: de gemeente Maastricht waardeert de suggestie van reclamant. De archeologen van de gemeente Maastricht hebben regelmatig contact met de Belgische buurgemeenten over aangrenzend archeologisch onderzoek voor nadere afstemming en uitwerking.*

**A.16.** Reclamant (reclamantnummer 16) heeft vier concrete voorstellen. Ten eerste: bouw op loopafstand van het centrum twee mega ondergrondse parkeergarages in het gebied 'de Koompe' en hoek Cabergerweg-Frontensingel. Bovengronds komen dan mooie bouwterreinen beschikbaar. Ten tweede: stop de Maasboulevard onder de grond, maak de parkeergarage Onze Lieve Vrouweplein ondergronds bereikbaar en onderzoek of deze kan worden uitgebreid. Ten derde: ga zo snel mogelijk over tot sluiting van de parkeergarage Vrijthof voor bezoekers en houd deze open voor bezoekers van theater, museum, voor bewoners en werkers in het centrum en voor invaliden en fietsen. Ten vierde: zet in op kleine bussen in het centrum.

**Reactie:**

*Ten aanzien van de twee ondergrondse parkeergarages: de gemeente Maastricht onderschrijft het belang van parkeren op loopafstand van het centrum. Hiervoor is de hoek Cabergerweg-Frontensingel één van de opties voor een integrale parkeeroplossing in het Sphinxkwartier. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de haalbaarheid van een ondergrondse of bovengrondse variant. De locatie 'de Koompe' wordt niet opgenomen als zoeklocatie voor een (ondergrondse of bovengrondse) parkeervoorziening. Reden is dat deze locatie afbreuk zou doen aan de ambitie om zoveel mogelijk (auto)verkeer aan de noordzijde van de binnenstad via de Noorderbrug te faciliteren, om op die manier de zuidzijde en meer specifiek het Kennedybrug-tracé te ontlasten. In het kader van de gebiedsontwikkeling Tapijn is hier ook onderzoek naar gedaan. Destijds is besloten om deze locatie niet als parkeerlocatie op te nemen.*

*Ten aanzien van de Maasboulevard onder de grond: de gemeente Maastricht acht deze oplossing niet realistisch en financieel haalbaar. De ontwikkeling van de Maasboulevard is ongeveer 20 jaar geleden gerealiseerd en behoort niet tot één van de knelpunten op het gebied van mobiliteit of leefbaarheid, waardoor majeure investeringen op deze locatie geen prioriteit heeft.*

*Ten aanzien van de parkeergarage Vrijthof: de mogelijkheid voor mogelijk ander gebruik van de parkeergarage aan het Vrijthof wordt onderschreven. In paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) worden de mogelijkheden beschreven en gekoppeld aan een heroverweging over de inzet van de parkeergarages als het samenwerkingscontract met Q-Park in 2032 afloopt. Kortom: deze suggestie staat al in de Omgevingsvisie genoteerd.*

*Ten aanzien van de inzet van kleine bussen: openbaar vervoerbedrijven zetten slechts sporadisch kleine bussen in omdat het financieel maar tot een zeer beperkte besparing leidt aangezien personeelskosten de grootste kostenpost betreft. Ook is de vraag in de spits vaak zodanig groot dat een kleine bus niet toereikend is. Gedurende dag verwisselen van de bus is inefficiënt omdat dan meer materieel gedurende dag stil staat. In de praktijk zien we dan ook dat Arriva alleen voor de kleinste vervoersstromen kleine busjes inzet.*

**A.17.** Reclamant (reclamantnummer 17) stelt met teleurstelling kennis te hebben genomen over de ideeën rondom de afronding van het Noorderbrugtracé. Daarbij richt reclamant zich met name op het 'pijnpunt' het traject Fort Willemweg – Nobellaan – Gentlaan. De verhoging van de verkeersintensiteit is hier hoger dan verwacht en leidt tot aanzienlijke extra overlast van passerende voertuigen en steeds vaker en langduriger stilstaande voertuigen. Reclamant stelt dat juist op dit traject in de Omgevingsvisie het voornemen is opgenomen om de capaciteit te vergroten. Bijzonder aandachtspunt is het vrachtverkeer, ook in de nachtelijke uren. Reclamant stelt voor dat deze oplossing onacceptabel is en een verkeerscirculatieplan de enige uitweg is.

**Reactie:**

*In paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) wordt onder het kopje '2. Analyse, trends en ontwikkelingen' gesteld dat de rotonde Nobellaan-Gentlaan een te kleine capaciteit heeft. Vervolgens wordt onder het kopje '4. Visie per netwerk' onderdeel 'personenauto' concreet aangegeven dat deze rotonde één van de potentiële knelpunten die de komende jaren wordt aangepakt. Ook in de laatste alinea van deze paragraaf, onder het kopje '5. Realisatie en uitvoering' wordt het knelpunt nogmaals benoemd naar aanleiding van een theoretische toets op de effectiviteit van drie samengestelde maatregelenpakketten. Daarbij komt een ongewenste toename van het verkeer op de Nobellaan tot uiting. Dit wordt tevens gevisualiseerd in een kaartbeeld in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) ten aanzien van de gewenste verkeerdruk op het huidige autonetwerk in Maastricht. Deze route is blauw weergegeven, wat betekent dat het volgens de visie ongewenst is dat het verkeersvolume toeneemt. Kortom: de stelling dat in de gemeente Maastricht voornemens is om hier de verkeersintensiteit te vergroten, komt niet overeen met de teksten uit de Ontwerp Omgevingsvisie. Er is hier sprake van een ongewenste toename van het verkeer. Diverse maatregelen worden voorgesteld om dit in de toekomst te verminderen, waaronder een hoofdroute voor (vracht)voertuigen richting België via de Belvédèrelaan in plaats van het traject Fort Willemweg – Nobellaan en het faciliteren van parkeren op afstand aan de noordzijde van de Noorderbrug.*

**A.18.** Reclamant (reclamantnummer 18) vraagt zich ten eerste af of er in de toekomst voldoende fysieke ruimte is voor de groei van (industriële) bedrijvigheid en concludeert dat dit onvoldoende gemotiveerd en onderzocht is. De gebieden ENCI en Trega-Zinkwit worden als 'mogelijk transitiegebied' genoemd. In het verlengde hiervan vraagt reclamant zich af of er over 20 jaar nog wel voldoende grond is voor nieuwe bedrijvigheid. Ten tweede vraagt reclamant zich af hoe de voorgenomen verbetering van leefbaarheid op de Tongerseweg wordt gerealiseerd door de verkeersintensiteit te verlagen. Reclamant wijst erop dat dit een hoofdonsluiting is voor auto's en vrachtverkeer voor de bedrijventerreinen. Reclamant vraagt om hier rekening mee te houden bij de plannen. Daarnaast maakt reclamant zich zorgen over de inzet op verschonen en verminderen van vrachtritten (sommige ondernemers zijn afhankelijk van logistieke stromen) en de realisatie van logistieke hubs (mag niet leiden tot overbelasting van routes naar bedrijventerreinen). Reclamant

vraagt zich ook af welke definitie gehanteerd wordt voor het vrachtverkeer (afmetingen? Uit welk onderzoek?). Tot slot verzoekt reclamant om bedrijventerreinen en de routes hiernaartoe buiten milieuzones te houden. Bovendien stelt reclamant dat onvoldoende wordt onderbouwd dat een milieuzone de meest effectieve maatregel is voor het verbeteren van luchtkwaliteit en vraagt zich af, of andere maatregelen niet effectiever zijn zoals een verbod op houtkachels.

#### **Reactie:**

*Ten aanzien van de toekomstige ruimte voor bedrijventerreinen en mogelijke transitiegebieden: in paragraaf 4.1 Economie (deel 2) is benoemd dat op regionaal niveau de komende jaren voldoende bedrijventerreinen beschikbaar zijn om aan de vraag te voldoen, waarbij wel binnen bepaalde segmenten sprake kan zijn van overaanbod dan wel een tekort. Over de voorraad in Maastricht is vervolgens het belang van een divers aanbod en terstond uitgeefbare terreinen aangegeven. Met de kanttekening dat er een dreigend tekort kan ontstaan vanaf 2024 als de vraag zich in hetzelfde tempo blijft ontwikkelen en dat het aanwijzen van nieuwe terreinen voor bedrijvigheid in Maastricht niet eenvoudig is in verband met de Wet natuurbescherming (Wnb) en het Programma Aanpak Stikstof (PAS). We onderschrijven dat nader onderzoek nodig is en spreken daarom in deze Omgevingsvisie over 'mogelijke' transitiegebieden die flexibel zijn in te zetten in de tijd met respect voor programmatische kaders (zie ook de specifieke principes voor dit gebiedsprofiel). In 2020 start de gemeente Maastricht met een onderzoek naar de voorraad en de benodigde dynamiek in deze markt. Dit ter voorbereiding op een actualisatie op onderdelen van de visie op bedrijvenparken en stedelijke werklocaties in Maastricht. We nemen daarbij niet alleen lokaal maar ook het regionaal perspectief mee en verwerken de resultaten in de actualisatie Omgevingsvisie richting 2024.*

*Ten aanzien van de Tongerseweg: de Tongerseweg is in het raamwerk van hoofdinfrastructuur opgenomen als secundaire regionale hoofdweg. Daarmee blijft de Tongerseweg in de toekomst een belangrijke vervoersas voor voertuigen. De ambitie om de leefbaarheid te verbeteren en de verkeersintensiteit te verlagen wordt op twee manieren aangepakt. Ten eerste wordt ingezet op het stimuleren van vrachtverkeer om gebruik te maken van het snelwegennet en binnen Maastricht de hoofdinfrastructuur aan de noordzijde van de stad, met name de Noorderbrug en Belvédèrelaan. Samenwerking met Belgische partners is hierbij van belang. Ten tweede wordt ingezet op een reconstructie van de Tongerseweg, om op korte termijn maatregelen te nemen ten behoeve van verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en minder overlast (geluid, trillingen). Reclamant wordt uitgenodigd om te participeren in dit traject en het perspectief en belang van diverse bedrijventerreinen in te brengen. Een vrachtwagenverbod is op dit moment niet aan de orde, mede omdat dit tot overlast zou leiden op andere wegen en extra omrijafstanden voor vervoerders.*

*Ten aanzien van logistieke hubs: de zoeklocaties voor logistieke hubs zijn gepositioneerd op locaties die goed bereikbaar zijn via het autowegennet. Verwacht wordt dat het wegennet de extra belasting aan kan, leefbaarheid op andere plekken in de stad toeneemt en bereikbaarheid van bedrijventerreinen niet afneemt. In de verdere uitwerking voor realisatie van deze hubs wordt dit nader onderzocht.*

*Ten aanzien van het verschonen en verminderen van vrachtritten: mede gezien het landelijke klimaat- en energiebeleid is het streven om toe te werken naar een nulemissiezone in 2030 en de gehele bevoorrading van de binnenstad emissievrij in 2025. De logistieke hubs (goederen verzamelen, herverdelen en slimmer transporteren, liefst met kleinere voertuigen) en pilots in samenwerking met Maastricht Bereikbaar) dragen hier aan bij. Ook door het aangeven van een duidelijk tijdspad kunnen automobilisten bij de reguliere vervanging van hun voertuig anticiperen op deze doelstelling. Dat geldt ook voor vrachtverkeer.*

*Ten aanzien van de definitie die gehanteerd wordt voor vrachtverkeer: de Omgevingsvisie geeft op dit vlak alleen een denkrichting aan. De gemeente is hierbij afhankelijk van marktinitiatieven op het*

*gebied van logistiek. Goederen vervoert in reguliere vrachtauto's (langer dan 12 meter) worden bij voorkeur geconsolideerd in een logistieke hub en vervolgens met voor de binnenstad geschikte voertuigen bezorgd. Hierbij kan op termijn worden gedacht aan kleinere vrachtauto's (tot 12 meter), elektrische voertuigen en bakfietsen.*

*Ten aanzien van de milieuzone: de Omgevingsvisie is niet bedoeld voor een besluitvormingsproces voor een milieuzone. Hiervoor zal, indien van toepassing, een apart traject worden gelopen waarbij alle genoemde punten bij een totaal afweging worden meegenomen.*

**A.19.** Reclamant (reclamantnummer 19) signaleert twee belangrijke bedreiging voor het leefklimaat in de wijk Heer. Daarnaast worden een aantal andere punten benoemd.

- Ten eerste de druk vanuit de ambities voor de Brightlands Maastricht Health Campus. Dat geldt met name voor het gebied Demertstraat Burght. Reclamant verzoekt om de ontwikkeling van de campus zo vorm te geven dat de gevolgen daarvan niet de A2 oversteken. Bij oplossingen voor stedelijk belang hoor een stedenbouwkundige visie die rekening houdt met het woonkarakter van de wijk, waaronder het betrekken van meer restgebieden langs de A2 zoals het terrein achter de Burght, de Philipsweg en het herstel van de oude relatie van Heer met de monumentale Burght.
- Ten tweede signaleert reclamant nog meer parkeerdruk door de P&R plannen aan de Akersteenweg. Hiervoor zouden groenvoorzieningen moeten worden opgeofferd met plaatselijke gevolgen voor milieu, gezondheid en (verkeers)veiligheid. Reclamant stelt voor om een locatie te zoeken ten oosten van de fietsersbrug, dus buiten bebouwde kom.
- Daarnaast vraagt reclamant aandacht voor de versterking van de ontmoetingsfunctie rondom Aen de Wan door met name meer sportvoorzieningen te realiseren. In het algemeen missen we de consequenties van het aanwijzen van ontmoetingsplekken. Daarbij wijst reclamant op het Raadhuisplein als ideale plek voor terrassen en ontmoetingen.
- In het kader van milieu en klimaat mist reclamant een visie hoe de stad een bijdrage levert aan het tegengaan van klimaatverandering. Daarbij wijst reclamant op de gebrekkige energetische kwaliteit van veel woningen in onze wijk.
- Ten aanzien van toerisme vindt reclamant het van groot belang dat er een helder en strikt beleid komt voor de groei van onder meer B&B's en Airbnb.

## **Reactie**

*Ten aanzien van de ontwikkelingen op de Brightlands Maastricht Health Campus in relatie tot het gebied Demertstraat Burght: het gebied ten noorden van de Joseph Bechlaan (inclusief Demertstraat en Philipsweg) valt binnen het gebiedsprofiel 'stedelijk gebied'. Met onder andere het Van der Valk Hotel, de Bernard Lievegoed School en diverse bedrijvigheid heeft dit gebied al een stedelijk karakter. Het gebied ten zuiden van de Joseph Bechlaan heeft op dit moment een groen karakter en ligt daarnaast naast de A2, aan de rand van de buurt Heer en nabij de Brightlands Maastricht Health Campus. In de Ontwerp Omgevingsvisie heeft dit gebied met het gebiedsprofiel 'cultuurlandschap' niet de juiste aanduiding. Het gebiedsprofiel 'stadslandschap' is hier meer passend. Voor deze specifieke plek geldt dat het gebied zich leent om een beperkte bijdrage te leveren aan het functioneren van de Brightlands Maastricht Health Campus, waarbij de leefbaarheid van de buurt en de relatie met de monumentale Burght wordt meegenomen in de planvorming. Naar aanleiding van de zienswijze is een tekstuele aanpassing gedaan over het gebiedsprofiel 'stadslandschap' (T18). In de gebiedsprofielenkaart wordt het profiel van het specifieke benoemde gebied door reclamant aangepast en veranderd naar het profiel 'stadslandschap' (K5).*

*Ten aanzien van de P&R Akersteenweg: hiervoor verwijzen we naar de reactie op de zienswijze van reclamant 10, waarin wordt beargumenteerd waarom dit gebied als 'zoeklocatie P&R' blijft gehandhaafd.*



*Ten aanzien van de opmerkingen over ontmoetingsplekken: ‘ontmoetingsplekken’ zijn plekken in verschillende gebieden in de stad waar voorzieningen en publieksaantrekkende functies samenkomen zoals scholen, zorgfuncties, winkels en horeca. Beleidsmatige consequenties zijn benoemd in het gebiedsprofiel ‘ontmoetingsplekken’ (deel 1). Daarnaast worden in de diverse hoofdstukken van deel 2 nader ingegaan op specifieke beleidsprincipes ten aanzien van ontmoetingsplekken (bijvoorbeeld in de hoofdstukken mobiliteit, economie en cultureel erfgoed). De bebouwde omgeving en openbare ruimte zijn hier op ingericht. Over de locatie Aen de Wan en het Raadhuisplein wordt onderschreven dat hier versterking wenselijk is. Het accent ligt op toevoegen van levendigheid en mogelijkheden voor uitbreiding.. Hiervoor is een aanpassing in het kaartbeeld van het gebiedsprofiel ‘levendige gebieden (bestaand en gewenst)’ gedaan (K6).*

*Ten aanzien van milieu en klimaat: er worden diverse maatregelen genomen tegen klimaatverandering. Voorbeelden zijn het stimuleren van vergroening in de openbare ruimte (tegen hittestress en wateroverlast), het stimuleren van schone mobiliteit (lopen, fietsen, elektrische voertuigen) om uitstoot van CO2 te verminderen en luchtkwaliteit te verbeteren, het nader onderzoeken en uitwerken van potentiële maatregelen om de hoogwaterveiligheid van de Maas te verbeteren en het versterken van de biodiversiteit in de stad. Het gebrek aan een uitgewerkte visie over de energietransitie wordt onderschreven. In paragraaf 4.5 Energie (deel 2) worden wel doelstellingen en leidende principes geformuleerd. Voor een concrete vertaling naar de gevolgen voor de fysieke leefomgeving wordt gewerkt aan een Regionale Energiestrategie (RES) en warmtevisie voor de stad. De Omgevingsvisie vormt hiervoor de uitgangspunt. Dit onderwerp wordt daarom opgenomen in het raadsvoorstel als één van de onderwerpen die verwerkt wordt in de actualisatie van de Omgevingsvisie richting 2040.*

*Ten aanzien van toerisme: hiervoor verwijzen we naar paragraaf 4.1 Economie (deel 2) over het beleid ten aanzien van toeristische verhuur. Op dit moment loopt er een pilot waarin het verhuur van woningen (of een deel ervan) voor toeristisch gebruik wordt geregeld. Na evaluatie van deze pilot zal het definitieve beleid worden vastgesteld en tevens verwerkt in het Omgevingsplan.*

**A.20.** Reclamant (reclamantnummer 20) wil naast de fysieke (harde) aspecten van de leefomgeving, nog meer nadruk leggen op de sociale (zachte) aspecten. Buurtgericht werken, communicatie met de burger en diversiteit als uitgangspunten en integratie waar het kan, vormen hiervoor de drie uitgangspunten. Reclamant proeft te weinig, hoezeer de belangen en inbreng van burgers serieus worden genomen. Daarbij worden acht onderwerpen en respectievelijk adviezen naar voren gebracht:

- het creëren van ontmoetingsplekken in wijken en buurten waar burgers niet alleen met elkaar maar ook met ambtenaren in gesprek kunnen;
- werken met buurtcoördinatoren die voor bewoners kunnen dienen als ‘verbindingsofficieren’;
- de mogelijkheid bieden om burgers professionele expertise in te kopen bij planologische procedures (bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen) via het middel van de burgerbegroting;
- het onderwerp wonen integraal opnemen in de opgave om te werken aan de inclusieve samenleving en daarbij de uitgangspunten van de WHO voor een “age friendly city” en de Lokale Inclusie Agenda te verwerken;
- daarbij het langer zelfstandig thuis wonen van senioren en aangepaste huisvesting voor mensen met een beperking als thema mee te nemen;
- samen optrekken met andere steden in VNG-verband om nader onderzoek en uitstel van geplande uitrol van 5G te eisen;
- het punt van inclusieve mobiliteit verder uit te werken in een langetermijnvisie (en daarbij bijvoorbeeld uitgaan van het concept ‘multimodale mobility’); en

- aandacht schenken aan het creëren van betaalde werkgelegenheid in wijken en buurten voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

**Reactie:**

*Algemeen: deze Omgevingsvisie is tot stand gekomen naar aanleiding van een integrale analyse (met aandacht voor onder andere sociale, economische, veiligheid- en gezondheidsaspecten) en vervolgens vertaald wat dit betekent voor de toekomst van de fysieke leefomgeving. Daarmee is het sociale (zachte) perspectief nadrukkelijk meegenomen in de totstandkoming van de Ontwerp Omgevingsvisie. Het belang van de burger heeft niet alleen in het proces een centrale positie gehad (door diverse bijeenkomsten en inspraakmogelijkheden) maar ook inhoudelijk staat de burger en de lokale kwaliteit van leven centraal.*

*Ten aanzien van de ontmoetingspunten in buurten en contact met ambtenaren: de gemeente Maastricht is niet voornemens om ambtenaren concreet te koppelen aan deze fysieke ontmoetingsplekken als aanspreekpunt. Voor diverse projecten, beleidsdossiers en reguliere uitvoering van diensten zijn ambtenaren regelmatig in buurten aanwezig, waaronder nabij ontmoetingsplekken maar niet exclusief op deze locaties. Voorstel is daarom om deze concrete suggestie niet tekstueel te verwerken in de Omgevingsvisie.*

*Ten aanzien van werken met buurtcoördinatoren: deze concrete suggestie past prima binnen de gestelde ambitie om meer gebiedsgericht te werken en meer specifiek om de investeren in een nauwere relatie tussen gemeente en samenleving. Deze suggestie is een voorstel voor tactische/operationele uitwerking en gaat daarom te ver om op te nemen in deze Omgevingsvisie. Voorstel is daarom om deze suggestie niet tekstueel te verwerken in de Omgevingsvisie maar wel mee te nemen in de lopende verkenning en eventuele vervolgstappen rondom het onderwerp 'integrale buurtaanpak'.*

*Ten aanzien van de mogelijkheid om burgers professionele expertise in te laten kopen via de burgerbegroting: in 2020 wordt de burgerbegroting voor het eerst uitgevoerd in Maastricht. Het eerste jaar is een experiment. Daarbij is gekozen voor een stadsbrede uitrol waar burgers zelf projecten kunnen aandragen en ook zelf beslissen welke projecten geld krijgen. Wettelijke kaders zijn uiteraard leidend bij het indienen van projecten. Verder zijn ook beleidskaders blijvend geldig, aangezien deze veelal participatief zijn opgesteld. Indien een project binnen een thema en de opgestelde criteria past, maar beleidstechnisch belemmeringen of tegenstrijdigheden kent, zal het college bekijken hoe hiermee moet worden omgegaan. Verder zijn er uitgangspunten benoemd voor het aandragen van projecten, waaronder "Het project moet kunnen worden uitgevoerd binnen de tijdspanne van 1 jaar". In het 'Implementatieplan Burgerbegroting' (als onderdeel van het 'Plan van Aanpak Burger- en Overheidsparticipatie') staat dit verder uitgewerkt. Het benutten van gelden voor planologische procedures ligt hierbij niet voor de hand, maar lijkt niet onmogelijk. Dit hangt af van de concrete uitwerking van het voorstel. Het is daarna aan burgers zelf om te beslissen of zij gelden hiervoor inzetten.*

*Ten aanzien van het onderwerp wonen als integraal onderdeel van de inclusieve samenleving: wonen is als integraal onderdeel verwerkt op diverse plekken in de tekst. Zo is 'prettig stedelijk wonen in diverse woonmilieus' als één van de kernwaarden van de stad benoemd, is 'wonen' met nabijheid van voorzieningen op loop- en fietsafstand expliciet benoemd in het thema 'Beleving en Ontmoeting', zijn de diverse woonmilieus in de stad als uitgangspunt gebruikt voor het opstellen van de gebiedsprofielen, is vervolgens per gebiedsprofiel (tekstueel en/of via specifieke principes) richting gegeven aan onder andere de woningvoorraad en gewenste woonmilieu en wordt ook in de 'Ladder voor locatiekeuze' stil gestaan bij wonen. Ook ten aanzien van het streven naar een inclusieve samenleving wordt 'wonen' als cruciaal thema onderschreven, maar dit wordt niet expliciet benoemd in de tekst. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T19). Daarbij wordt ook de lokale inclusie*

*agenda benoemd. Daarbij is het ook van belang dat het werken aan een inclusieve samenleving een complex vraagstuk is waar vanuit diverse beleidsvelden reeds een bijdrage wordt geleverd. Zie ook de reactie op reclamant 9 over dit onderwerp.*

*Ten aanzien van het langer zelfstandig thuis wonen van senioren en aangepaste huisvesting voor mensen met een beperking: deze punten staan in paragraaf 4.4 Wonen (deel 2) expliciet benoemd in de subparagraaf 'Woonvisie Maastricht 2018' onder beleidsdoel 'zorg en leefbaarheid'.*

*Ten aanzien van 5G uitrol: op 5 september jl. heeft de gemeente een zienswijze ingediend bij het ministerie van economische zaken en klimaat aangaande de voorgenomen wijziging van de Telekomwet 1998 (wetsvoorstel), die nodig is voor onder andere de uitrol van het nieuwe 5G netwerk. De gemeente heeft in deze zienswijze onder andere benadrukt dat vast dient te staan dat er geen nadelige gezondheidsaspecten zijn. Daarbij is het van belang om te benoemen dat het ministerie bevoegd gezag is ten aanzien van elektromagnetische straling (plaatsing, inwerkingstellen, normeringen), niet de gemeente. Diverse deskundige organisaties, waaronder de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), de Gezondheidsraad en het kennisplatform elektromagnetische velden, geven daarnaast aan dat er geen bewijs is dat straling schadelijk is voor de volksgezondheid. Conclusie is dat de gemeente Maastricht de uitrol van 5G niet kan tegenhouden maar wel blijft aandringen op het doen van onderzoek en het verkrijgen van actuele, nieuwe informatie over de mogelijk gezondheidseffecten. Voor meer informatie wordt verwezen naar de Raadsinformatiebrief 'Antwoordbrief 5G' d.d. 17-10.2019.*

*Ten aanzien van inclusieve mobiliteit: inclusieve mobiliteit is als één van de vier hoofdpogaven en hoofddoelstellingen benoemd in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2). Daarbij is ook expliciet gemaakt dat alle Maastrichtenaren dezelfde mate toegang moeten hebben tot mobiliteit (VN-verdrag). De 'multimodale mobility' (divers aanbod van (collectieve) vervoersmiddelen die door de gebruiker op efficiënte wijze te bereiken zijn en binnen één reis zijn in te zetten) waar naar gerefereerd wordt, kan reizen van deur tot deur voor iedereen vereenvoudigen zodat het een alternatief wordt voor de auto. Dit heeft voordelen ten aanzien van duurzaamheid, maar ook voor mensen die niet beschikken over een auto of geen auto kunnen rijden. De gemeente is hierbij niet primair aan zet. De gemeentelijke rol beperkt zich tot het adviseren bij de doorontwikkeling van openbaar vervoer, de opdrachtverlening van doelgroepenvervoer (Omnibuzz) en de visie op bijvoorbeeld de stationsomgeving en andere plekken waar overgestapt wordt tijdens multi-modale reizen.*

*Ten aanzien van betaalbare werkgelegenheid voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt: het aandachtspunt wordt onderschreven. De Omgevingsvisie betreft een visie op de fysieke leefomgeving en geen visie over het stimuleren c.q. faciliteren van werkgelegenheid voor diverse doelgroepen. De Omgevingsvisie faciliteert hier wel in door de juiste condities te scheppen en richting te geven, maar daarbij is de gemeente afhankelijk van initiatieven uit markt en samenleving.*

**A.21.** Reclamant (reclamantnummer 21) herkent veel inhoudelijke opgaven en ziet raakvlakken en gedeelde belangen. Daarbij wordt specifiek het Zuidelijk Maasdal benoemd als gebied waar verschillende opgaven samen komen op het gebied van hoogwaterveiligheid, met aandacht voor ruimte voor de Maas en de openbare ruimte. Ook de opgave om de verkeersdruk te herverdelen op het autowegennet wordt door reclamant onderschreven. Reclamant verzoekt om wederzijdse verwachtingen en mogelijkheden uit te wisselen van ontwikkelingen zoals afrit 55, A2 – Oelingerbaan en de oeververbinding Maas ter hoogte van het Bassin/Sappi.

**Reactie:**

*De gemeente Maastricht is content met het feit dat veel opgaven door reclamant worden onderschreven. Deze zijn in gezamenlijkheid tot stand gekomen. Voor de benoemde en andere*

*ontwikkelingen waar raakvlakken zijn met de werkzaamheden van reclamant, wordt in reeds lopende of nieuw op te starten overleggen afstemming gezocht.*

**A.22.** Reclamant (reclamantnummer 22) geeft aan de duurzame ontwikkelvisie van de gemeente Maastricht te steunen. Daarbij maakt reclamant vier opmerkingen:

1. De verdere ontwikkeling van de P&R ter hoogte van de Spartacushalte in Lanaken dient te gebeuren in samenspraak met de gemeente Lanaken. Reclamant is niet akkoord met het aanbieden van deze locatie als 'P&R voor Maastricht' maar wil wel meedenken voor een optimale invulling van deze locatie als P&R.
2. Verzoek om samenwerking met Belgische grensgemeenten op het vlak van mobiliteit, met aandacht voor veilige grensoverschrijdende fietsverbindingen, openbaar vervoer, afwikkeling gemotoriseerd verkeer, grensoverschrijdend vrachtvervoer.
3. Negatief advies voor het opheffen van de goederenspoorverbinding door Maastricht vanuit Lanaken, met het oog op enige verdere economische spoorexploitatie van de Albertterminal.
4. Verzoek om nauw betrokken te worden bij het verbeteren van de noord-zuid relatie wat betreft natuur- en groengebieden.

**Reactie:**

*Ten aanzien van de ontwikkeling P&R in Lanaken: het P+R-terrein in Lanaken is in de Omgevingsvisie opgenomen als kans om het openbaarvervoergebruik tussen Lanaken en Maastricht te vergroten. Dit verbetert de leefbaarheid zowel in Lanaken (onder andere Smeermaas) als Maastricht. Maastricht denkt – als De Lijn en gemeente Lanaken dit wensen – graag mee bij de concrete invulling van het P+R-terrein.*

*Ten aanzien van verzoek om samenwerking met Belgische grensgemeenten op het gebied van mobiliteit: dit verzoek wordt overgenomen en in reeds lopende overleggen meegenomen.*

*Ten aanzien van de goederenspoorverbinding: de afgelopen jaren is gebleken dat de vraag naar goederentransport vanuit het bedrijventerrein in Lanaken volledig is uitgebleven. De goederenspoorlijn werd nooit gebruikt. Het opnieuw in gebruik nemen van het spoor brengt grote investeringen met zich mee aan de spoorinfrastructuur inclusief de hefbrug over de Maas. Daarbij ontstaan extra complicaties bij het opnieuw in gebruik nemen van deze verbinding, waaronder de vaarveiligheid van de scheepvaart en de realisatie van de tram. Dat alles moet worden afgezet tegenover de vraag die tot nu toe nihil is. Voor de vier partners in het tramdossier is daarom al geen rekening meer gehouden met goederentransport.*

*Ten aanzien van nauwe betrokkenheid bij het verbeteren van de noord-zuid relatie wat betreft natuur- en groengebieden: in de ontwikkeling van het Rivierpark Maasvallei vindt al regulier afstemming plaats met reclamant. Daarnaast wordt het verzoek overgenomen en in reeds lopende of nieuwe overleggen meegenomen.*

**A.23.** Reclamant (reclamantnummer 23) mist enkele belangen en verbindingskansen tussen het Maastrichtse en Meerssense grondgebied. Het betreft vier onderwerpen:

1. Fietsroutenetwerk: een veilige directe en aantrekkelijke fietsroute tussen de kernen van de gemeente Meerssen en met name het centrum van Maastricht. Deze sluit op een aantal plaatsen niet goed aan. Verdere afstemming is noodzakelijk.
2. Gebiedsvisie Buitengoed Geul en Maas: deze gebiedsvisie staat niet als zodanig herkenbaar op de kaart. De ervaringen bij het werken met deze gebiedsvisie worden gemist. Een concrete verankering lijkt wenselijk.
3. Hoofdgroenstructuur: de hoofdgroenstructuur is in deel 2 doorgetrokken op Meerssens grondgebied (de Meerssenerweg tot aan het centrum van de kern Meerssen en de Fregatweg tot aan

het knooppunt het Hoolhuis). Ook op de themakaart 'Ontmoeten' zijn groene verbindingen weergegeven. Reclamant is benieuwd hoe dit wordt vertaald in praktijk.

4. Klimaatadaptatie: in de themakaart 'Klimaat' zijn diverse maatregelen aangegeven op Meerssens grondgebied. Verdere afstemming lijkt noodzakelijk voor inpassing van maatregelen.

**Reactie:**

*Ten aanzien van het fietsnetwerk: de gemeente Maastricht neemt het initiatief om het fietsnetwerk verder op elkaar af te stemmen. Dit zal gebeuren in het kader van het Actieplan Fiets in de eerste helft van 2020.*

*Ten aanzien van de gebiedsvisie Buitengoed Geul en Maas: dit gebied kan, samen met andere groenen natuurgebieden in de stad, explicieter te benoemen wordt onderschreven. Voor het Buitengoed Geul en Maas en andere groengebieden in de stad zijn benamingen toegevoegd in het kaartbeeld van het gebiedsprofiel 'groen- en natuurgebieden (K5)'.*

*Ten aanzien van de hoofdgroenstructuur en klimaatadaptatie: de opgaven voor de fysieke leefomgeving houden niet op bij de gemeentegrenzen. Daarom zijn voor sommige onderwerpen relaties gelegd met omliggende gemeenten en landschappen. Het gaat hierbij om gewenste ontwikkelrichtingen. Nadere uitwerking vindt altijd plaats met de betreffende buurtgemeenten.*

**A.24.** Reclamant (reclamantnummer 24) vraagt aandacht voor drie onderdelen:

1. Verbindingen: reclamant verzoekt om in afstemming gezamenlijk nog nader te bepalen projecten op te pakken, om de verbindingen Maastricht – Cadier & Keer – Margraten en Maastricht – Eijsden te verbeteren op het gebied van natuur, landschap en mobiliteit. Met name recreatie (fiets)verbindingen en het woon-werkverkeer.
2. Gebiedsvisie Midenterras Bemelen-Mesch: reclamant verzoekt om afstemming en concretisering om de aansluiting tussen Maastricht-Oost en het gebied van het Midenterras te versterken.
3. Zuidelijk Maasdal: reclamant wil graag aansluiten bij verwachte versterking en spin-off (economisch/technologisch/werkgelegenheid) van de ontwikkeling in Randwyck, met name de Brightlands Maastricht Health Campus. Daarnaast ziet reclamant de koppeling van de west-over (ENCI gebied) met de oost-oever graag doorgetrokken, met kansen voor landschap, natuur, economie, recreatie en toerisme. Belangrijk aanknopingspunt is hierbij de stad-landzone vanuit het Nationaal Landschap.

**Reactie:**

*De gemeente Maastricht is content met het feit dat diverse kansen en ambities worden onderschreven door reclamant in relatie tot de drie genoemde onderdelen. Nadere verkenning van mogelijkheden en oplossingsrichtingen is zeer wenselijk. Dit verzoek wordt overgenomen en in reeds lopende en (indien nodig) nieuwe overleggen meegenomen.*

**A.25.** Reclamant (reclamantnummer 25) stelt dat de Omgevingsvisie scherpte mist. Daarbij doet reclamant een voorzet voor de hoofdaandachtspunten, hefbomen en vorm van het document.

1. Hoofdaandachtspunten: (i) toekomstige economische motoren van Maastricht (kenniswerk, met name medische technologie; en verblijfstoerisme) en (ii) sociaaleconomische achterstand in bepaalde wijken waar problemen zich stapelen.
2. Hefbomen: (i) het leefklimaat in de stad (centrum: bevorderen voet/fiets/OV, parkeren buiten centrum, minder festivals in centrumgebied, promotie dagtoerisme staken, verdichten; zwakke wijken: meer bewoners, meer reuring door o.a. woningen toevoegen met respect voor cultuurhistorie, goedkope ruimten voor werkplaatsen/ateliers, kleine/aparte blokken voor studentenwoningen) en (ii) verbindingen (goed openbaar vervoer vooral richting Brabant en Randstad door middel van superintercities en doortrekken "spoorboekloos reizen").

3. Vorm: in deel 1 is het verhaal veel te lang (suggestie voor een extra 'laag' die in 15-20 minuten te lezen is) en zijn de data niet eenvoudig na te slaan. Deel 2 is niet goed leesbaar om burgers te laten meedenken en een fundamentele discussie op gang te helpen. De toegankelijkheid van informatie is hierbij essentieel en daarvoor moeten drempels omlaag.
4. Twee overige opmerkingen: ten eerste ontbreekt een stadsvisie waarin de deelvisies worden samengebracht tot één helder en consistent verhaal. Ten tweede hoort natuur niet in hoofdstuk 3 (raamwerk, red.) maar in hoofdstuk 4 (functies en voorzieningen, red.) thuis van deel 2, red.), aangezien natuur en een natuurnetwerk een basisvoorwaarde is voor een vitale stad.

**Reactie:**

*Algemeen en ten aanzien van 'vorm': deze Omgevingsvisie beschrijft een veelheid aan onderwerpen en de onderlinge complexiteit is groot. Daarbij is gezocht naar de juiste balans tussen enerzijds volledigheid (is het compleet?) en anderzijds focus (geeft het document voldoende richting?). In deze Omgevingsvisie is geprobeerd om recht te doen aan de complexiteit, de onderlinge samenhang en de behoefte aan een juist abstractieniveau die voldoende richting geeft maar niet alles vooraf bepaald of 'dicht timmert' op concreet uitvoeringsniveau. Ten aanzien van de suggestie voor een extra 'laag': deze suggestie wordt overgenomen, waarvoor een extra 'publieksversie' beschikbaar wordt gesteld. In deze compactere tekst wordt de kern van het verhaal en daarnaast een aantal cruciale beleidsvoornemens en aandachtspunten uit de geduid.*

*Ten aanzien van hoofdaandachtspunten: de genoemde aandachtspunten worden onderschreven. Voor de toekomst van de fysieke leefomgeving zijn echter ook andere grote aandachtspunten te noemen, zoals de energietransitie en klimaatverandering. Met de benoeming van vijf grote algemene opgaven is een poging gedaan om enerzijds recht te doen aan de diversiteit aan opgaven/hoofdaandachtspunten en anderzijds aan de behoefte aan voldoende focus.*

*Ten aanzien van de hefboomen: het belang van inzetten op een beter leefklimaat in de stad en verbindingen wordt onderschreven. Deze staan ook op diverse plekken in de tekst benoemd, zij het minder compact en met andere woorden. Met 'zwakke wijken' gaan we ervan uit dat bedoeld wordt op de benoemde 'gemiddeld meer kwetsbare buurten' in de stad. Voor sommige van deze buurten ligt de opgave om meer woningen toe te voegen indien mogelijk (met name in het stedelijk gebied), in andere buurten wordt gekozen om per saldo geen nieuwe woningen toe te voegen (onder andere in de stadsrand) conform de kaders van de huidige woonprogrammering. Dit is in de gebiedsprofielen nader beschreven. In 2020 wordt de woonprogrammering voor de periode 2021 – 2024 opgesteld, waar een woningbehoefteonderzoek voor wordt uitgevoerd. Uitkomsten uit dit onderzoek kunnen aanleiding zijn om bestaande kaders hieromtrent te wijzigen. Daarnaast wordt verwezen naar de reactie op reclamant 9 over dit onderwerp.*

*Ten aanzien van de overige opmerkingen: de stadsvisie wordt na vaststelling van de Omgevingsvisie opgesteld. De Omgevingsvisie vormt hiervoor een majeure bouwsteen. Over het onderwerp 'natuur, groen en landschap' wordt het belang van natuur als basisvoorwaarde voor een vitale stad onderschreven. Net als voor andere onderwerpen zouden deze onder verschillende hoofdstukken kunnen worden geplaatst. De keuze van positionering verandert echter niets aan het belang van natuur voor de stad of de inhoud van het hoofdstuk. Dit leidt daarom niet tot een wijziging van (de positionering van) de tekst*

**A.26.** Reclamant (reclamantnummer 26) heeft vier opmerkingen op het gebied van mobiliteit:

1. Fietsnetwerken: reclamant verzoekt om de nabijgelegen Vlaamse fietssnelwegen op te nemen en minstens de fietssnelwegen F72, F78, F781 en F782.

2. Openbaar vervoer: reclamant verzoekt om de mogelijke doortrekking van de sneltram tot aan het station niet te hypothekeren en de mogelijkheid voor doortrekking open te houden voor de lange termijn, wanneer de brug vervangen moet worden.
3. Logistiek – vrachtverkeer: reclamant stelt dat de uitspraken over het gebruik van de omleiding om Smeermaas strijdig zijn met de afspraken uit het kernteam en stuurgroep van grensoverschrijdend bedrijventerrein Albertknoop. Het vrachtverkeer dat niet “lokaal” is dient via de A2, het knooppunt Kerensheide en de E314 naar Vlaanderen te rijden en niet via de omleiding van Smeermaas naar de N78 of via de N2 en de N79.
4. Logistiek – trein: in het hoofdstuk over logistiek wordt nergens een melding gemaakt van goederentransport via het spoor. Hier liggen kansen voor ontsluiting van het grensoverschrijdend bedrijventerrein Albertknoop. Reclamant erkent dat het ‘terug’ in dienst nemen van de goederenverbinding tussen Railport Lanaken en het Nederlandse spoorwegennet niet evident is. Vanuit voorzichtigheidsprincipe pleit reclamant echter om deze verbinding in de toekomst te behouden.

**Reactie:**

*Ten aanzien van fietsnetwerk: het regionale kaartje met fietsroutes is schematisch van opzet. De gemeente Maastricht neemt het initiatief om het fietsnetwerk in Vlaanderen af te stemmen op een nieuwe gedetailleerdere regionale fietsnetwerkkarta. Dit zal gebeuren in het kader van het Actieplan Fiets in de eerste helft van 2020.*

*Ten aanzien van openbaar vervoer: doortrekking van de tram naar het Centraal Station Maastricht is fysiek en financieel niet mogelijk. Daarom is ervoor gekozen om deze doortrekking niet op te nemen in de Omgevingsvisie. Dat wil niet zeggen dat deze doortrekking beleidsmatig niet wenselijk is. Vandaar dat in de Omgevingsvisie geen maatregelen worden aangekondigd die deze doortrekking in de toekomst onmogelijk zou kunnen maken.*

*Ten aanzien van logistiek – vrachtverkeer en de rondweg Smeermaas: de gemeente Maastricht zal met betrekking tot de rondweg Smeermaas, gemaakte afspraken uit het kernteam en stuurgroep van grensoverschrijdend bedrijventerrein Albertknoop respecteren. Wel willen we - mede op verzoek van gemeente Lanaken en de Vlaamse overheid - een gezamenlijke visie op de rondweg ontwikkelen. Hierbij is er wat ons betreft, gelet op het feit dat het bedrijventerrein aan Nederlandse zijde voorlopig niet tot ontwikkeling komt en de Koning Willem Alexandertunnel een positief effect op de verkeersdruk op de N78 lijkt te hebben, aanleiding om eerder vastgestelde uitgangspunten waar zinvol en met instemming van betrokken partners te herzien. De rondweg Smeermaas, zoals beschreven in de Omgevingsvisie, is wat ons betreft een optie die we gezamenlijk willen verkennen.*

*Ten aanzien van logistiek – trein: hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 22 over dit onderwerp, aangezien deze gelijkloidend is.*

**A.27.** Reclamant (reclamantnummer 27) deelt de ambitie om de stad aantrekkelijk, innovatief en duurzaam te houden. Daarbij geeft reclamant aan dat het essentieel is dat Q-Park parkeerlocaties goed bereikbaar en beschikbaar blijven voor bezoekers en abonneementhouders, het aantal exploitabele parkeerplaatsen voor Q-Park vastgesteld in de PPS parkeerbalans niet lager mag worden en reclamant betrokken blijft betreffende verkeersaanpassingen in Maastricht op de route van parkeerlocaties. Daarnaast stelt reclamant een aantal vragen waar zij op termijn antwoord op wil hebben:

1. Wat zijn de concrete plannen van de Gemeente met de bereikbaarheid van de Q-Park locaties?
2. Is het inzichtelijk welke invloeden reclamant kan verwachten voor de bereikbaarheid van haar locaties?

3. Maasboulevard → Sappi Zuid Parkeerroute. Wat zijn de aanpassingen? Wanneer worden de verkeersplannen en/of bestemmingsplannen aangepast?
4. Tongerseplein en het Emmaplein. Wat zijn de aanpassingen? Wanneer worden de verkeersplannen en/of bestemmingsplannen aangepast?
5. Waar / welke aantallen parkeerplaatsen verdwijnen? Worden deze parkeerplaatsen elders in dezelfde ringen of buiten de ringen gecompenseerd? Hoe wordt in stadsparkerbalans rekening gehouden hiermee?
6. Waar precies en hoeveel parkeerplaatsen bedragen deze transferia? Welke tarifiering wordt toegepast?

## **Reactie**

*Het huidige samenwerkingscontract met Q-Park loopt af in 2032. Dat is een moment om het gebruik van garages te heroverwegen en mogelijk (deels) anders in te zetten. Tot die tijd worden bestaande afspraken gerespecteerd. De bereikbaarheid van deze garages wordt gegarandeerd. De visie van de gemeente Maastricht op het gebied van parkeren wordt toegelicht in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2). Parkeerregulering is een belangrijk middel om doelstellingen op het gebied van 'gezondheid en leefbaarheid', 'bereikbaarheid', 'klimaat en energie' en 'inclusieve mobiliteit, toegankelijkheid en verkeersveiligheid' te bereiken. Toekomstvaste exploitatie van parkeergarages is hier onderdeel van en wordt in samenspraak met Q-Park vormgegeven.*

*Ten aanzien van de specifieke vragen: de bereikbaarheid van de stad, waar parkeergarages een onderdeel van zijn, is en blijft een belangrijke beleidsdoelstelling. Er worden diverse maatregelen in het autowegennet voorgesteld, waarvan er geen een ten koste zou moeten gaan van de bereikbaarheid van de parkeergarages (met uitzondering van mogelijke tijdelijke maatregelen ten behoeve van werkzaamheden). Ten aanzien van de opgave rondom Sappi Zuid loopt op dit moment een verkenning naar een mogelijke toekomstige wijziging in de verkeersstructuur. Dit zou de leefbaarheid rondom het Bassin én de (auto)bereikbaarheid van de Maasboulevard (inclusief de parkeergarage) ten goede moeten komen. Concrete planning en uitwerking van maatregelen zijn nog niet bekend. Toekomstige aanpassingen aan het Tongerseplein en het Emmaplein zijn mede afhankelijk van het herverdelen van de verkeersdruk in de stad en de ambitie om de singels aan de westzijde van de Maas te ontlasten van het autoverkeer. Ambitie is om de positie van de fietser op deze rotondes te verbeteren, bij voorkeur via enkelstrookrotondes. Toekomstige aanpassingen aan het Tongerseplein en het Emmaplein worden daarom t.z.t. nader uitgewerkt indien de verkeersmonitor laat zien dat de verkeersstromen op de singels daadwerkelijk afnemen. Wat betreft het aantal parkeerplaatsen wordt ingezet op het realiseren van meer parkeerplaatsen op afstand (P&R, P&B, P&W). Nadat deze alternatieven gerealiseerd zijn, wordt ingezet op minder parkeerplaatsen in de binnenstad (met name straatparkeren). Daarbij moet voldaan worden aan de parkeerbehoefte, maar wordt door het stimuleren van gebruik van fiets en openbaar vervoer gestreefd naar een afname van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen in het centraal stedelijk gebied. Een zorgvuldige monitoring van het autogebruik en gebruik van parkeervoorzieningen is daarbij van belang. Concrete aantallen en locaties worden nader uitgewerkt in het parkeerplan, dat na oplevering van de Omgevingsvisie wordt opgepakt (naar verwachting einde 2020/ begin 2021).*

**A.28.** Reclamant (reclamantnummer 28) vraagt aandacht voor vijftien onderwerpen:

1. Reclamant mist voldoende aandacht en visie voor wijken die niet als 'kwetsbare buurten' worden benoemd. Hierbij wordt met name aandacht gevraagd voor de buurten Heer, Amby en De Heeg.
2. Reclamant maakt zich zorgen over het profiel parkwijken. Het risico op (verdere) segregatie is hier zeer groot gezien het relatief groot aantal percentage sociale huisvesting. Aandacht wordt gevraagd voor een gezonde mix van huur(segmenten)/koop en doelgroepen. Ook wordt aandacht gevraagd voor voldoende levendigheid met bijbehorende functies voorzieningen in deze wijken.



3. Reclamant stelt dat een maatschappelijke grondvisie nodig is om gemengde buurten mogelijk te maken. Dat kan alleen als voor zowel corporaties als marktpartijen het aantrekkelijk wordt hier te investeren.
4. Reclamant vraagt specifieke aandacht voor sociale verhuur in het streven naar voldoende betaalbare woningen. Reclamant stelt dat deze in het stedelijk gebied toegevoegd moeten worden ten behoeve van bredere spreiding van sociale woningbouw over de stad. Een maatschappelijke grondvisie zou dit kunnen faciliteren.
5. Reclamant vraagt focus op de bewoners en de verschillende wijken in plaats van alle gebruikers in de stad. De sociale doelgroep en kwetsbare bewoners mogen niet uit het oog worden verloren. Een verdere invulling van verschillende doelgroepen per wijk zou een mooie verdiepingsslag kunnen zijn van de Omgevingsvisie, mogelijk aansluiten op de reeds opgestelde wijkvisies van de corporaties.
6. Reclamant onderschrijft de noodzaak voor de actualisatie van de visie op mobiliteit, inclusief flexibele parkeernormen. Starten van pilots kan hier aan bijdragen.
7. Reclamant wil graag betrokken worden bij het opstellen van het Omgevingsplan.
8. In relatie tot de verdere uitwerking van een mogelijk Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, geeft reclamant aan dat extra bijdragen vanuit de corporaties niet wenselijk zijn gezien de opgaven die er al zijn.
9. Over de ontwikkelingen op de Brightlands Maastricht Health Campus geeft reclamant aan dat niet alleen een levendig centrum gecreëerd kan worden, maar dat ook de relatie met andere stadscentra kan worden gemaakt waarmee omliggende wijken worden verbeterd. Specifiek wordt genoemd het doortrekken van het langzaam verkeer vanuit de Groene Loper en binnenstad (figuur 8), het doortrekken van de groene laan vanuit de Groene Loper tot aan zeker het centrum van Heugem (figuur 9 deel 1) en voorzieningen te realiseren voor recreatie.
10. Reclamant vraagt aandacht voor het toevoegen van studenteenheden op andere locaties dan Randwyck, zoals het WOM0terrein (Belvédère) en de locatie Heerderweg.
11. Reclamant verzoekt om de arcering van de wijk Heer aan te passen (stadsrand, deel 1, pagina 81). Verzoek is om de donkergele arcering te verbreden in westelijke richting naar de A2. Hierdoor worden de voetbalvelden Demerstraat en de locatie 'de Burgh' meegenomen als toekomstige ontwikkellocatie langs de nieuwe A2.
12. Reclamant vraagt aandacht voor de spanning tussen verduurzaming van gebouwen enerzijds en behoud van monumenten anderzijds. Welstandseisen maken het vaak niet mogelijk om monumenten vergaand te verduurzamen. Daarnaast verzoekt reclamant om voor corporaties geen aanvullende duurzaamheidseisen te stellen die strenger zijn dan landelijke wetgeving. Tot slot vraagt reclamant om rekening te houden met het aantal benodigde parkeerplaatsen bij de aanplant van bomen.
13. Reclamant vraagt aandacht voor lopende herstructureringsprojecten in het 'stedelijk groen' tussen de parkwijken.
14. Reclamant vraagt om aan te geven dat lopende (herstructurerings)projecten in het profiel 'stadsrond' doorgang kunnen vinden conform de plannen van de corporaties. Reclamant noemt daarbij een aantal concrete projecten met tekstsuggesties.
15. Reclamant vraagt om de arcering over het mogelijke transitiegebied 'de Griend' aan te passen en niet over de eigendommen te plaatsen. Gemeentelijke wensen zouden mogelijk niet kunnen worden toegelaten conform de woningwet.

**Reactie:**

*Ten aanzien van kwetsbare buurten: het behoud van aandacht voor buurten die (nog niet) als kwetsbare buurten worden benoemd, wordt onderschreven. Echter er wordt extra aandacht gegeven aan deze negen kwetsbare buurten om verdere segregatie te voorkomen. Door monitoring via onder andere de veiligheidsmonitor, de buurtmonitor en lopende samenwerkingen met ketenpartners (waaronder corporaties) worden deze en alle andere buurten gevolgd en ingegrepen indien nodig en*

*mogelijk. Zo loopt specifiek voor De Heeg een intensief traject rondom de herontwikkeling van het centrum samen met bewoners, waar sociale en fysieke aspecten worden meegenomen. Zie ook de reactie op reclamant 9 ten aanzien van het onderwerp kwetsbare buurten.*

*Ten aanzien van de parkwijken: de noodzaak voor een gezonde mix van huur/koop en doelgroepen wordt onderschreven. Met verdunning wordt juist bedoeld om het relatief hoge percentage sociale huurwoningen in Parkwijken te verminderen, andere segmenten (koop/huur) toe te voegen en sociale huurwoningen meer in het centraal stedelijk gebied te realiseren. Streven is dus meer menging, waarbij de balans tussen vraag en aanbod voor de hele stad (stadsbreed) in balans blijft. Om voorzieningen in deze buurten overeind te houden (maar ook in buurten met profiel 'dorp' en 'stadsrand') is het noodzakelijk om keuzes te maken en te concentreren. De aangegeven ontmoetingsplekken zorgen voor een evenwichtige spreiding over de stad. Daarbij is de Brusselsepoort als 'hart van West' een grote voorgenomen (gebieds)ontwikkeling, qua voorzieningen vergelijkbaar met de voorgenomen ambitie rondom 'Centrum Oost' als 'hart van Oost'. Daarnaast is het streven om in de diverse wijken een ontmoetingsplek op loop- en fietsafstand in stand te houden. Deze bevinden zich in de harten van de buurten waar deze vanouds aanwezig zijn.*

*Ten aanzien van een maatschappelijke grondvisie: een maatschappelijke grondvisie wordt geïnterpreteerd als grond- en vastgoedbeleid waar rekening wordt gehouden met maatschappelijke opgaven en ambities, naast financiële kosten en baten. Na vaststelling van de Omgevingsvisie wordt de grond- en vastgoednota geactualiseerd. Daarbij wordt verkend hoe het instrument 'grond en vastgoed' kan bijdragen aan de opgaven en ambities zoals benoemd in de Omgevingsvisie. Het is echter van belang dat 'grond en vastgoed' niet het enige instrument is dat een bijdrage levert aan maatschappelijke doelstellingen. Vanuit diverse beleidsvelden binnen de gemeente wordt hier aan gewerkt. Daarnaast is het van belang om te benadrukken dat de gemeente ook afhankelijk is van andere partijen uit de markt en samenleving. Daarnaast zou de ambitie ten aanzien van gemengde buurten 'hard' in het nader op te stellen Omgevingsplan kunnen terugkomen. Dit aandachtspunt wordt in dit traject meegenomen.*

*Ten aanzien van betaalbare sociale verhuur: dit aandachtspunt wordt onderschreven en komt overeen met de teksten uit de Omgevingsvisie. Toevoeging in het centraal stedelijk gebied heeft daarbij inderdaad de aandacht, maar wordt niet expliciet benoemd in de tekst. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T20). In de prestatieafspraken met de corporaties zijn reeds nadere afspraken hierover vastgelegd.*

*Ten aanzien van focus op bewoners: de Omgevingsvisie is een visie voor de fysieke leefomgeving en dient daarom rekening te houden met het gebruik van de stad door alle gebruikers. Daarbij vormt de kwaliteit en het gebruik van de fysieke leefomgeving het uitgangspunt (met aandacht voor onder andere leefbaarheid, veiligheid, gezondheid, levendigheid). Het belang van bewoners krijgt hier een prominente plek in, onder andere door de aandacht voor de juiste balans tussen (relatieve) rust en stedelijke dynamiek in verschillende gebieden in de stad. Een verdere verdieping naar aanleiding van de opgestelde wijkvisies wordt ter harte genomen. Het verzoek tot (ambtelijk) contact van reclamant is inmiddels tot stand gebracht voor verder overleg en afstemming.*

*Ten aanzien van de actualisatie van de visie op mobiliteit en het inzetten van pilots: deze suggestie wordt ter harte genomen en worden reeds verkend, waaronder op de Groene Loper.*

*Ten aanzien van het Omgevingsplan: het opstellen van het Omgevingsplan is een meerjarig traject waar gemeenten tot 2029 de tijd voor krijgen. Dit zal gefaseerd plaatsvinden. Reclamant wordt t.z.t. uitgenodigd om bij (deel)uitwerkingen betrokken te worden.*

*Ten aanzien van het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen: de afweging over het wel of niet toepassen van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen en/of andere financiële instrumenten, wordt niet in de Omgevingsvisie gemaakt. Na vaststelling van de Omgevingsvisie wordt het kostenverhaalinstrumentarium verder verkend en wordt een Nota Kostenverhaal opgesteld. Vervolgens wordt bij besluitvorming over toekomstige projecten en programma's voor bovenwijkse maatregelen gekeken naar het beschikbare kostenverhaalinstrumentarium.*

*Ten aanzien van de ontwikkeling van de Brightlands Maastricht Health Campus en omliggende buurten: de Groene Loper wordt doorgetrokken tot aan de noordelijke ingang van het MUMC+. Het doortrekken van een verbinding naar Heugem lijkt niet mogelijk aangezien de zuidzijde van de Brightlands Maastricht Health Campus niet grenst aan de buurt Heugem.*

*Ten aanzien van toevoeging studenteneenheden: er wordt door de gemeente Maastricht niet uitsluitend naar Randwyck gekeken voor het toevoegen van grootschalige studentenhuisvesting. Ook andere locaties worden meegewogen. Dat is vastgelegd in de nieuwe programmering studentenhuisvesting, waarin prioritaire zoekgebieden zijn benoemd.*

*Ten aanzien van de aanpassing van de arcering wijk Heer (gebiedsprofielen kaart): de voormalige voetbalvelden zijn al donkergeel gearceerd en behoeven daarom geen wijziging. Voor het gebied rondom de monumentale Burght wordt verwezen naar de reactie op reclamant 19 over dit onderwerp. Voor de categorie 'stadslandschap' in het gebiedsprofiel 'Groen- en natuurgebieden' is een aanpassing gedaan in tekst (T18) en kaart (K5).*

*Ten aanzien van de duurzaamheidsopgaven: de spanning tussen verduurzaming en monumenten wordt onderschreven. Zo wordt in paragraaf 4.5 Energie (deel 2) het monumentale karakter van de stad benoemd als een uitdaging die specifiek voor Maastricht geldt. Hier dient rekening mee te worden gehouden in de opgaven rondom verduurzaming van bestaande bebouwing en opwekking van duurzame energie. De juiste oplossing en balans vraagt om maatwerk per (herontwikkeling)project. De passage over aanvullende duurzaamheidseisen geldt als algemeen principe en specifiek voor nieuwbouw, om initiatiefnemers te stimuleren en kansen te kunnen grijpen. Hier kan gemotiveerd van worden afgeweken indien andere doelen hiermee in conflict raken. Betaalbaarheid van sociale verhuur is hier een goed voorbeeld van. Hiervoor dient per project maatwerk geleverd te worden. Daarbij is het van belang om te benoemen dat de grootste opgave ten aanzien van verduurzaming in de bestaande voorraad ligt, dus niet in nieuwbouw.*

*Ten aanzien van lopende projecten in het 'stedelijk groen' tussen parkwijken: de benoemde projecten kunnen doorgaan conform afspraken tussen corporaties en gemeenten.*

*Ten aanzien van lopende projecten in het profiel 'stadsrand': de benoemde projecten kunnen doorgaan conform afspraken tussen corporaties en gemeenten. De genoemde tekstsuggesties hebben geleid tot aanpassing van de tekst (T21, T22): de projecten in Limmel zijn expliciet benoemd. De herontwikkeling Caberg Zuid Oost was al benoemd. De ontwikkelingen in Wyckerpoort en Wittevrouwenveld zijn toegevoegd.*

*Ten aanzien van mogelijke transitiegebied 'de Griend': de tekst en bijbehorend kaartbeeld van dit transitiegebied is aangepast (T5, K3). Zie ook de reactie op reclamant 8 over dit onderwerp. De arcering is over de diverse eigendommen blijven staan. De arceringen van de 'mogelijke transitiegebieden' betreft een planologische ambitie waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen particulier of gemeentelijk eigendom. Vanuit de woningwet zien wij geen directe conflicten ten aanzien van de voorgenomen ambitie zoals verwoord in de tekstuele aanpassing.*

**A.29.** Reclamant (reclamantnummer 29) heeft een negental onderwerpen benoemd in de zienswijze:

1. Algemeen en ambitie: reclamant stelt dat een visie ontbreekt over de economische versterking in de (Eu)regio. Reclamant wil graag een bijdrage leveren aan deze visie, inclusief de uitwerking en benodigde programma's. Reclamant heeft veel belang bij het centrum als 'goudklomp'. Daarnaast stelt reclamant dat voorwaarden vanuit de Omgevingswet 'vereenvoudigen', 'samenvoegen' en 'economie' zijn, waarvan in de Omgevingsvisie alleen 'samenvoegen' correct is gehanteerd. Dit wordt als gemiste kans gezien.
2. Prognoses demografie: reclamant verwacht een duidelijke keuze van het gemeentebestuur t.a.v. de drie verschillende geschetste scenario's. Reclamant promoot een 'beleidsrijke strategie' die uitgaat van bevolkingsgroei ("er is geen sprake van krimp").
3. Vernieuwing & flexibiliteit regelgeving: reclamant stelt dat de binnenstad gebaat is bij flexibiliteit in regelgeving en vraagt om inzichtelijk te maken hoe de gemeente hier in staat, voorafgaand op de procedure van het definitieve Omgevingsplan. Reclamant pleit voor verdere beperking van vergunningen- en procedurelasten, om zo de binnenstad aantrekkelijk te houden voor nieuwe en kansrijke initiatieven. Dit wordt gemist in de Omgevingsvisie.
4. Vestigingsklimaat en ambities: reclamant stelt dat het voor initiatiefnemers moeilijk is om inzicht te krijgen over wat wel- of niet mag op een bepaalde locatie, gezien de veelheid aan beleidsnota's en flankerend beleid. De Omgevingsvisie en bijbehorend Omgevingsplan biedt hier kansen voor. Gemist wordt hoe de gemeente de nodige flexibiliteit wenst te gaan toepassen en verwijst daarbij naar o.a. broedplaatsen, experimenteergebieden en regelvrije zones. Reclamant wenst een stadsbrede visie over deze onderwerpen.
5. Uitvoeringsprogramma: reclamant zou graag concrete uitwerking zijn van de vele facetten uit de visie. Met uitvoeringsprogramma's zou dit kunnen. Ook vraagt reclamant of rekening is gehouden met de nieuwe Provinciale Omgevingsvisie en hoe vaak de Omgevingsvisie wordt geactualiseerd. Daarnaast vraagt reclamant om na te denken over verschillende scenario's om te bepalen waar de stad naar toe wil.
6. Nationale Omgevingsvisie (NOVI): reclamant stelt de vraag of de Omgevingsvisie wel tegemoet komt aan de mogelijke bevolkingstoename van 10% zoals uit de NOVI blijkt. Een beleidsarm scenario doet volgens reclamant afbreuk aan datgene wat in de NOVI is geformuleerd. Reclamant verwacht een herziening c.q. heroverweging op dit punt.
7. Trends: reclamant verwijst naar de beschreven demografische transitie en groeiend tekort aan arbeidskrachten en vraagt zich of Maastricht het goede vestigingsklimaat heeft, of er voldoende aantrekkelijke woningen voor studenten en afgestudeerden zijn en of er een passend aanbod op de arbeidsmarkt is. Reclamant stelt dat er een mismatch is tussen datgene wat de stad wenst en wat in beleid is geformuleerd. De binding zou niet sterk genoeg zijn. Daarbij verwacht reclamant een uitvoeringsprogramma t.a.v. het verbeteren van het vestigingsklimaat en het realiseren van meer woningen voor eenpersoonshuishoudens in de binnenstad.
8. Eindstation Maastricht: volgens reclamant wordt te weinig aandacht besteed aan de kansen voor betere treinverbindingen naar Luik, Aken, Brussel, Parijs en Frankfurt en vice versa. De wijze waarop deze treinverbindingen op Zuid-Limburgse schaal kunnen worden verbeterd wordt niet beschreven. Het station aan een doorgaande route als aanwinst voor de stad, wordt genegeerd. Reclamant verwacht op korte termijn een uitvoeringsprogramma hieromtrent.
9. Maastricht Aachen Airport: reclamant stelt dat er geen aandacht wordt besteed aan het belang van MAA en bijbehorende visie vanuit het perspectief van de gemeente. Reclamant stelt dat de luchthaven van groot belang blijft om een vooruitstrevende positie in de Euregio te behouden. Daarnaast stelt reclamant dat veel succes valt te behalen met slimme product markt combinaties in samenwerking met ondernemers.

**Reactie:**

*Ten aanzien van ‘algemeen en ambities’: over de economische versterking van de Euregio wordt onder andere ingegaan in paragraaf 4.1 Thema 1: (Eu)regionale netwerkfunctie. Het investeren in de kenniseconomie (en bijzondere de krachtige campussen), de stedelijke voorzieningen en internationale verbindingen zijn hier kernelementen van. De Omgevingsvisie blijft echter een visie over de fysieke leefomgeving, waar vanuit een integrale analyse (waaronder economie) een vertaalslag is gemaakt voor de langetermijnvisie voor de fysieke leefomgeving. Op dit moment wordt ook de economische visie geactualiseerd, waar breder wordt ingegaan op dit thema. De binnenstad als ‘goudklomp’ wordt onderschreven. Zoals in paragraaf 4.1 Economie (deel 2) wordt beschreven, blijft de economische betekenis van de binnenstad onomstreden groot. De gemeente Maastricht is het oneens met de stelling dat enkel het aspect ‘samenvoegen’ correct is gehanteerd. De verbeterdoelen van de Omgevingswet (meer inzicht in het omgevingsrecht; integrale en samenhangende bandering van de fysieke leefomgeving; meer maatwerk en afwegingsruimte; snellere en betere besluitvorming) vormen het vertrekpunt van de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie is echter niet het enige instrument waarmee aan deze doelen gewerkt wordt. De implementatie van de Omgevingswet is een meerjarig, complex traject en omvat vele aspecten zoals het vereenvoudigen van wet- en regelgeving, digitalisering, manieren van (samen)werken en integraal beleid maken en uitvoeren. De Omgevingsvisie vormt hier het inhoudelijke vertrekpunt voor en in het bijzonder voor de vertaling naar een Omgevingsplan en Omgevingsprogramma’s. Deze insteek en samenhang tussen de verbeterdoelen van de Omgevingswet, de verschillende aspecten die daarbij worden meegenomen en de samenhang tussen de vier kerninstrumenten, wordt echter niet expliciet benoemd in de tekst. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T23).*

*Ten aanzien van ‘prognoses demografie’: de genoemde prognoses zijn geen toekomstbeelden waar we uit kunnen kiezen. Deze prognoses bieden houvast om in te kunnen spelen op mogelijke verschillende toekomstscenario’s, waar we als gemeente weinig invloed op uit kunnen oefenen. Het is dus geen kwestie van kiezen, maar het creëren van voldoende adaptief vermogen om door middel van verschillende beleidsmaatregelen te kunnen anticiperen en reageren op onzekere toekomstige ontwikkelingen. Daarbij speelt ook het regionale perspectief een rol: Maastricht krimpt wellicht niet maar andere gemeenten in Zuid-Limburg hoogstwaarschijnlijk wel. Hiervoor zijn regionale afspraken gemaakt rondom verschillende beleidsdomeinen (waaronder wonen) om de regio als geheel aantrekkelijk en toekomstbestendig te houden, waar uiteindelijk ook Maastricht van profiteert. De aanbeveling om te ‘kiezen’ voor groei en een beleidsrijk scenario, wordt daarom niet overgenomen.*

*Ten aanzien van ‘vernieuwing en flexibiliteit regelgeving’: zoals eerder omschreven vormt de Omgevingsvisie het inhoudelijke vertrekpunt om hier verder uitvoering aan te geven (zie ook T23). De mate van deregulering en flexibiliteit zal daarbij mogelijk per gebied verschillen. Daar waar dit gewenst is wordt namelijk, conform de verbeterdoelen van de Omgevingswet, gebruik gemaakt van lokaal maatwerk. De vertaling hiervan landt uiteindelijk in het Omgevingsplan, die in 2029 volledig gereed moet zijn en in de komende jaren gefaseerd wordt ontwikkeld.*

*Ten aanzien van ‘vestigingsklimaat en ambities’: conform de verbeterdoelen van de Omgevingswet is het streven om de komende jaren meer overzicht en duidelijkheid te creëren door beleidsnota’s meer samen te voegen en relaties met onder andere regionaal beleid beter inzichtelijk te maken. De Omgevingsvisie is een eerste aanzet hiertoe voor het fysieke domein. Uiteindelijk landt alle wet- en regelgeving met betrekking op de fysieke leefomgeving voor initiatiefnemers in het Omgevingsplan, die van rechtswege in gaat op 1 januari 2021 en verder vorm krijgt tot aan 2029 (zie ook T23). Gebieden waar meer ruimte is voor experimenteren en minder regels, krijgen in het Omgevingsplan nader vorm. De gebiedsprofielen uit de Omgevingsvisie vormen hiervoor een inhoudelijk vertrekpunt.*

*Ten aanzien van ‘uitvoeringsprogramma’: het klopt dat bepaalde zaken uit de Omgevingsvisie concreter moeten worden uitgewerkt. Dan doen we in diverse beleidsplannen zoals het actieplan*

groen en het fietsactieplan. Maar ook het instrument Omgevingsprogramma kan hiervoor worden ingezet. Na vaststelling van de Omgevingsvisie wordt nader verkend op welke wijze Omgevingsprogramma's kunnen worden ingezet om ambities uit de Omgevingsvisie te realiseren en onderwerpen verder uit te werken (zie ook T23). Daarbij wordt ook rekening gehouden met de Provinciale Omgevingsvisie, waar ook de gemeente Maastricht bij betrokken is. Ten aanzien van de vraag hoe vaak de Omgevingsvisie wordt geactualiseerd: voor nu kiezen we om de eerste actualisatie vóór 1 januari 2024 af te ronden. De uitgangspunten die hieraan ten grondslag liggen, worden opgenomen in bijgevoegd raadsvoorstel over de Omgevingsvisie en de verwerking van ingediende zienswijzen. Daarna is het niet wenselijk om op voorhand vast te stellen hoe vaak de Omgevingsvisie wordt geactualiseerd. Dit hangt af van de ontwikkelingen die op de stad af komen, de ontwikkelingen in de verdere implementatie van de Omgevingswet en andere onvoorzienbare factoren die bij deze afweging een rol kunnen spelen. Het werken met scenario's kan per uitvoeringsplan of doorontwikkeling van beleid zeker relevant zijn en wordt per onderwerp of opgave nader bepaald. Voor de Omgevingsvisie is niet gekozen om scenario's uit te werken. Wel wordt in de Omgevingsvisie beschreven hoe we met onzekerheden omgaan, onder andere door te investeren in een robuust raamwerk en het creëren van voldoende adaptief vermogen. Zie ook de reactie op reclamant 13.

Ten aanzien van 'Nationale Omgevingsvisie (NOVI)': de verwijzing die u maakt naar de NOVI waaruit zou blijken dat de Rijksoverheid een beleidsopgave schetst om te groeien, is een verkeerde voorstelling van zaken. De NOVI schetst de kwalitatieve richting, de daarbij gehanteerde cijfers zijn niet meer dan een prognose en geen taakstelling voor de gemeenten. Bij de begeleidende tekst in de NOVI wordt bovendien benoemd dat andere delen in Nederland te maken hebben met bevolkingsdaling (krimp). De NOVI pleit daarbij voor het ontwikkelen of versterken van een regionaal economisch toekomstperspectief, om diverse opgaven gezamenlijk op te pakken met aandacht voor onder andere voorzieningen. Dit is precies wat Maastricht in de regio Zuid-Limburg heeft gedaan de afgelopen jaren. Dit is vervolgens verankerd in onder andere het Provinciale Omgevingsplan (POL). Zie ook de reactie onder 'prognoses demografie'.

Ten aanzien van 'trends': de opgaven om (jonge) mensen aan de stad te binden wordt onderschreven. De toename van eenpersoonshuishoudens is bekend. Om een aantrekkelijk woon- en werkklimaat te bieden voor jong volwassenen (20 – 35 jaar) worden diverse voorgenomen investeringen en beleidsmaatregelen genomen zoals beschreven in de diverse hoofdstukken van deel 1 en deel 2. Voorbeelden zijn het verbeteren van de bereikbaarheid en verbindingen met omliggende regio's, het verbeteren van het leefklimaat met aandacht voor duurzaamheid, veiligheid en gezondheid en het werken aan verschillende stedelijke leefmilieus zoals beschreven in de gebiedsprofielen. Daarnaast voor de nieuwe woonprogrammering voor de periode 2021-2024 een woningbehoefteonderzoek uitgevoerd, waar dit punt in wordt meegenomen. .

Ten aanzien van 'eindstation Maastricht': de ambitie 'van eindstation naar een internationaal en euregionaal knooppunt' wordt onderschreven. In paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) wordt deze ambitie expliciet benoemd. In deel 1 is kan dit explicieter worden benoemd. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T24) . Met het project Stad en Spoor wordt op dit moment verder verkend met betrokken partners hoe verder invulling gegeven kan worden aan deze ambitie op korte en (middel)lange termijn.

Ten aanzien van 'Maastricht Aachen Airport': het belang van dit vliegveld voor Maastricht wordt wel degelijk beschreven in de tekst. In paragraaf 5.3 Raamwerk wordt beschreven wat het belang van vliegverbindingen via regionale luchthavens (dus inclusief Maastricht Aachen Airport) benoemd. In paragraaf 4.1 Economie (deel 2) wordt het belang van vliegverbindingen voor het zakelijk toerisme en aantrekkelijk vestigingsklimaat benoemd. En ook in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) wordt het belang van vliegverbindingen onderschreven. Naar aanleiding van de onlangs besproken moties in de gemeenteraad over een Maatschappelijke Kosten Baste Analyse (MKBA) heeft een meerderheid van

*de gemeenteraad zich uitgesproken voor het behoud van het vliegveld. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T16). Eventuele kansen voor samenwerking tussen ondernemers en het vliegveld worden toegejuicht, maar is een voorstel voor tactische/operationele uitwerking en gaat daarom te ver om op te nemen in deze Omgevingsvisie.*

**A.30.** Reclamant (reclamantnummer 30) heeft een zestal onderwerpen benoemd in de zienswijzen:

1. Algemeen en ambitie: reclamant stelt dat het vreemd is dat het verbeterend van de bestaande woningvoorraad en het inzetten op realiseren van (vervangende) nieuwbouw als 'grote algemene opgave' ontbreekt in paragraaf 2.4 (deel 1). Reclamant stelt dat wel vermeld kan worden dat bij de realisatie van twee van de vijf grote algemene opgaven (klimaatverandering en energietransitie) de bestaande woningvoorraad niet genegeerd kan worden. Bij realisatie van nieuwe eenheden kan een koppeling gemaakt worden met deze algemene opgaven. Reclamant wenst graag een inhoudelijke bijdrage te blijven leveren aan deze visie en de uitwerking daarvan. Daarnaast stelt reclamant dat voorwaarden vanuit de Omgevingswet 'vereenvoudigen', 'samenvoegen' en 'economie' zijn, waarvan in de Omgevingsvisie alleen 'samenvoegen' correct is gehanteerd. Dit wordt als gemiste kans gezien.
2. Prognoses demografie: reclamant verwacht een duidelijke keuze van het gemeentebestuur t.a.v. de drie verschillende geschetste scenario's. Reclamant promoot een 'beleidsrijke strategie' die uitgaat van bevolkingsgroei ("er is geen sprake van krimp").
3. Vernieuwing & flexibiliteit regelgeving: reclamant stelt dat de binnenstad gebaat is bij flexibiliteit in regelgeving en vraagt om inzichtelijk te maken hoe de gemeente hier in staat, voorafgaand op de procedure van het definitieve Omgevingsplan. Reclamant pleit voor verdere beperking van vergunningen- en procedurelasten, om zo de binnenstad aantrekkelijk te houden voor nieuwe en kansrijke wooninitiatieven. Dit wordt gemist in de Omgevingsvisie.
4. Uitvoeringsprogramma: reclamant zou graag concrete uitwerking zijn van de vele facetten uit de visie. Met uitvoeringsprogramma's zou dit kunnen. Ook vraagt reclamant of rekening is gehouden met de nieuwe Provinciale Omgevingsvisie en hoe vaak de Omgevingsvisie wordt geactualiseerd. Daarnaast vraagt reclamant om na te denken over verschillende scenario's om te bepalen waar de stad naar toe wil.
5. Nationale Omgevingsvisie (NOVI): reclamant stelt de vraag of de Omgevingsvisie wel tegemoet komt aan de mogelijke bevolkingstoename van 10% zoals uit de NOVI blijkt. Een beleidsarm scenario doet volgens reclamant afbreuk aan datgene wat in de NOVI is geformuleerd. Reclamant verwacht een herziening c.q. heroverweging op dit punt. Daarbij wijst reclamant op het feit dat Maastricht zich moet inspannen om jongeren en afgestudeerden in de stad te houden.
6. Trends: reclamant verwijst naar de beschreven demografische transitie en groeiend tekort aan arbeidskrachten en vraagt zich of Maastricht het goede vestigingsklimaat heeft, of er voldoende aantrekkelijke woningen voor studenten en afgestudeerden zijn en of er een passend aanbod op de arbeidsmarkt is. Reclamant stelt dat er een mismatch is tussen datgene wat de stad wenst en wat in beleid is geformuleerd. De binding zou niet sterk genoeg zijn. Daarbij verwacht reclamant een uitvoeringsprogramma t.a.v. het verbeteren van het vestigingsklimaat en het realiseren van meer woningen voor eenpersoonshuishoudens in de binnenstad. Ook voor jongeren, koppels en gezinnen is het moeilijk op de woningmarkt. Als voorbeeld benoemt reclamant een bedrijf waarvan internationale werknemers tegen het tekort van huurwoningen in het middensegment aanlopen, wat een afschrikkende werking heeft op potentiële vestiging van nieuwe grote werkgevers.

**Reactie:**

*Ten aanzien van 'algemeen en ambities': voor de actualisatie van de woonprogrammering en de bijbehorende vraag naar nieuwbouw voor de periode 2021 – 2024, wordt een nieuwe analyse gedaan op het gebied van demografische ontwikkelingen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van verschillende*

*prognosemodellen. De koppeling met de opgaven klimaatverandering en energietransitie is bekend en staat op diverse plekken in de tekst benoemd, waaronder in paragraaf 5.4 Gebiedsprofielen (deel 1) en paragraaf 4.5 Energie (deel 2). Reclamant pleit voor een minder conservatief woonbeleid. De gemeente Maastricht herkent zich hier niet in. De nieuwe studentenprogrammering biedt ruimte voor 2900 nieuwe studentenwoningen de komende 6 jaar en binnen de huidige woonprogrammering wordt tot 2020 ruimte geboden voor zo'n 500 tot 1000 nieuwbouwwoningen langs de Groene Loper en rondom de ontwikkelingen in het Bélvédère gebied. Wel is er relatief weinig ruimte voor nieuwe plannen, omdat er al zoveel plannen zijn in relatie tot de behoefte.*

*De gemeente Maastricht is het oneens met de stelling dat enkel het aspect 'samenvoegen' correct is gehanteerd. Wel wordt onderschreven dat de samenhang tussen de verbeterdoelen van de Omgevingswet, de verschillende aspecten die daarbij worden meegenomen en de samenhang tussen de vier kerninstrumenten, niet voldoende wordt beschreven in de tekst. Zie ook de reactie op reclamant 29 over dit punt. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T23).*

*Ten aanzien van 'prognoses demografie', 'vernieuwing en flexibiliteit regelgeving', 'uitvoeringsprogramma', 'Nationale Omgevingsvisie (NOVI)' en 'trends' wordt verwezen naar de reactie op reclamant 29 voor deze punten, aangezien de aangevoerde onderwerpen exact gelijk zijn.*

**A.31.** Reclamant (reclamantnummer 31) heeft een uitgebreide, gedetailleerde zienswijze ingediend met diverse reacties over specifieke pagina's van deel 1 en deel 2. Daarbij worden diverse opmerkingen gemaakt over besluiten die in het verleden zijn genomen, die daarbij worden aangemerkt als 'onzinnig', 'een historische fout' en dergelijken. Voorbeelden daarvan zijn de verplaatsing van het Noorderbrugtracé, het aanleggen van de Bassinbrug, de realisatie van de tram en de bestaande parkeergarages in het centrum. Daarnaast is reclamant kritisch op een aantal voorgenomen maatregelen, die daarbij worden aangemerkt als 'technisch onmogelijk', 'ver gezocht' en dergelijken. Ook geeft reclamant aan de behoefte te hebben aan en twijfels te hebben bij concrete uitwerking en uitvoering van diverse ambities. Voorbeelden die genoemd worden zijn het versterken van de agglomeratiekracht van de Euregio, de gebiedsgerichte aanpak in samenwerking met bewoners en partijen, de realisatie van energieopwekkingsprojecten en het realiseren van ambities rondom Stad en Spoor (drielandentrein). Ten aanzien van de inhoudelijke punten die wel nog van invloed zijn op toekomstige uitwerking en besluitvorming, worden de volgende kernpunten naar voren gebracht:

1. Lanakerveld/Zouwdal/Dousberg is in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) als 'Heuvelland' aangegeven met de hoogst mogelijke bescherming. Dit zou conflicteren met de huidige Ontwerp Omgevingsvisie van de gemeente Maastricht.
2. Winkels zullen meer en meer leeg komen te staan, mede als gevolg van het internet.
3. Reclamant vraagt of de huidige spoorbrug richting Albertkanaal gaat verdwijnen.
4. Op het gebied van mobiliteit en specifiek het autowegennet wordt aandacht gevraagd voor de toename van verkeer op de Via Regia, Fort Willemweg, Kennedybrug, Bosscherweg, Willem Alexanderweg, Borgharenweg en Tongerseweg. De rotonde Nobellaan-Gentelaan is noodzakelijk. Daarnaast wordt aangegeven dat de rondweg Smeermaas er nooit komt.
5. De ontwikkelingen nabij Sappi Zuid zouden moeten worden benut om de tram om te leggen en de Bassinbrug te verwijderen.
6. Suggesties voor verbeteringen: Via Regia (dubbelzijdig fietspad), Kennedybrug (beter benutten en ontsluiten fiets- en voetpad), Universiteitssingel (als beter alternatief dan Duboisdomein voor de zogenoemde 'MECC-aansluiting'), niet overnemen van NOVI prognoses gericht op 2,5-10% groei van aantal inwoners, eerst daken met zonnepanelen voor windturbines worden geplaatst.
7. De industrie/bedrijvenpark locatie in Belvédère (reclamant spreekt over Belvédère stort) is volgens reclamant strijdig met het bestemmingsplan, aangezien hier de hoogst mogelijke natuurwaarden zijn toegekend.



8. Vergeten zijn de vleermuisroutes vanaf de mergelgroeves via het Albertkanaal, langs de Dousberg en het Lanakerveld/Zouwdal.
9. Het Omgevingsplan moet in 2028 gereed zijn. Reclamant vraagt of dat voor het hele gebied is of dat er per gebied/wijk een Omgevingsplan wordt opgesteld als vervanger van het bestemmingsplan.

**Reactie:**

*Algemeen: de besluiten die in het verleden zijn genomen of de realisatie van maatregelen die al in gang zijn gezet, worden naar aanleiding van deze zienswijzen niet nader verklaard. Besluiten uit het verleden door de gemeenteraad worden gerespecteerd. Dat diverse ambities nog verder uitgewerkt moeten worden, wordt onderschreven. Na vaststelling van de Omgevingsvisie door de gemeenteraad zijn kaders en ontwikkelrichtingen voor diverse ambities en maatregelen bepaald, waarna de concrete uitwerking kan plaatsvinden.*

*Ten aanzien van Lanakerveld/Zouwdal/Dousberg als beschermd natuurgebied in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI): Lanakerveld/het Zouwdal wordt in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) inderdaad geduid als 'Nationaal Landschap Zuid-Limburg'. Dit is echter op een hoger abstractieniveau verbeeld ten opzichte van lokaal beleid. In het Provinciaal Omgevingsplan (POL) van 2014 is dit concreter uitgewerkt en leidend voor beleid. Daarbij zijn verschillende type gebieden benoemd voor het landelijk gebied met verschillende beschermingsniveaus. Het Zouwdal wordt volgens het POL2014 aangeduid als 'Buitengebied' en 'Beekdal' met een beperkter beschermingsniveau ten opzichte van bijvoorbeeld goud- en zilvergroene natuurzones die veelal in het Heuvelland terug te vinden zijn. Binnen het gebiedsprofiel 'groen- en natuurgebieden' is het Zouwdal wel aangepast van 'stadslandschap' naar 'cultuurlandschap' (K5).*

*Ten aanzien van winkelleegstand: hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 13 over dit onderwerp, aangezien deze gelijkloend is.*

*Ten aanzien van goederenspoorverbinding richting Albertkanaal en rondweg Smeermaas: hiervoor wordt verwezen naar de reacties op reclamant 22 en 26 over deze onderwerpen, aangezien deze gelijkloend zijn.*

*Ten aanzien van de aandachtspunten voor mobiliteit: de ontwikkeling van het autoverkeer op de benoemde wegen krijgt aandacht in de Omgevingsvisie en staat ook als zodanig weergegeven in paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2). Alle benoemde wegen door reclamant zijn benoemd met de ambitie om hier het autoverkeer te verminderen zoals verbeeld in kaartbeeld 'gewenste verkeersdruk op huidig autonetwerk in Maastricht', met uitzondering van de Via Regia en de Fort Willemweg. Het knelpunt Fort Willemweg – Nobellaan – Gentlaan (inclusief rotonde) wordt ook onderschreven. Hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 17 over dit onderwerp, aangezien deze gelijkloend is. Voor de Borgharenweg is de ambitie om deze als volwaardig onderdeel van het fietsnetwerk op te nemen en niet van het (hoofd)autowegennet.*

*Ten aanzien van de ontwikkelingen nabij Sappi Zuid: de toekomstverkenning van het terrein Sappi-Zuid bevindt zich in een oriënterende fase. De realisatie van de tram wordt op korte termijn gerealiseerd, waarvoor de route en haltingen zijn vastgelegd. Een verlegging van de route van de tram is daarom niet aan de orde.*

*Ten aanzien van de suggesties voor verbeteringen: de positie van de fietser op de rotonde Via Regia is toegevoegd als aandachtspunt in het stedelijk fietsnetwerk en aangepast in het kaartbeeld (K2). Over de Kennedybrug wordt het beter benutten van en ontsluiting van de huidige loop- en fietspaden meegenomen in de gewenste haalbaarheidsstudie naar een rechtstreekse aansluiting vanaf het Kennedybrugtracé. Over de Universiteitssingel: op de MECC-aansluiting zal nog gestudeerd worden.*

*Het lijkt niet mogelijk om de Universiteitssingel direct aan te sluiten op het Kennedybrugtracé. Er zal overigens ook geen aansluiting komen op het Duboisdomein, omdat dit een fietsroute is. De voorgestelde aansluiting zou meer ten westen komen te liggen en zal daar, behalve een rechtstreekse aansluiting op de Brightlands Maastricht Health Campus, ook zorgen voor minder autoverkeer op de Limburglaan en de rotonde nabij het Bonnefantenmuseum. Over de NOVI voorspellingen wordt onderschreven om hier niet voor te 'kiezen'. Zie hiervoor ook de reactie op reclamant 29 over dit onderwerp. Over de suggestie om eerst in te zetten op zonnepanelen voor windturbines: deze Omgevingsvisie doet geen uitspraken over gewenste vormen van energieopwekking. Hiervoor wordt eerst de Regionale Energiestrategie (RES) afgewacht. Wel is er een afwegingskader opgenomen voor de gewenste locaties voor opwekking van zowel zonne- alsook windenergie.*

*Ten aanzien van het industrie/bedrijvenpark Belvédère: de voormalige stortplaats Belvédère is voorzien als een locatie voor een zonneweide, zoals benoemd in paragraaf 3.5 Energie (deel 2). Het huidige bestemmingsplan 'Bosscherveld-Noord' (vastgesteld in 2013; onherroepelijk) heeft op deze locatie de bestemming 'groen' met een specifieke functieaanduiding 'zonnecellencentrale' op een deel van dit gebied. Een zonneweide is hier dus toegestaan conform het vigerend bestemmingsplan.*

*Ten aanzien van de vergeten vleermuisroutes: aandacht voor vleermuizen en verlichting wordt benoemd in paragraaf 3.2 Groen, natuur en landschap (deel 2) onder subparagraaf 'Soortenrijkdom'. Dit is een regulier aandachtspunt voor de hele stad. Het belang van vleermuisroutes wordt echter niet benoemd in de tekst. Dit heeft geleid tot een tekstuele aanpassing (T25).*

*Ten aanzien van het Omgevingsplan: het Omgevingsplan betreft één juridisch kader voor de hele stad dat straks alle bestemmingsplannen gaat vervangen. Uiteindelijk landt alle wet- en regelgeving met betrekking op de fysieke leefomgeving voor initiatiefnemers in het Omgevingsplan, die van rechtswege in gaat op 1 januari 2021 en verder vorm krijgt tot aan 2029. Conform de eisen van de Omgevingswet moet Maastricht een stadsdekkend Omgevingsplan hebben voor 1 januari 2029. De ontwikkeling van dit Omgevingsplan vindt gefaseerd plaats, gebiedsgericht en themagericht. Voor deze transitiefase van 2021 - 2029 is nog geen concrete procedure voorzien. Zie hiervoor ook de reacties op reclamant 13 en 29 over dit onderwerp.*

**A.32.** Reclamant (reclamantnummer 32) stelt dat de geformuleerde visie, opgaven en ambities veelal overeen komen met de visie van de stad Aken. Reclamant stelt dat er gezamenlijke belangen zijn waarvoor samenwerking en afstemming wenselijk is, waaronder grensoverschrijdende verbindingen en arbeidsmarkt. Op het gebied van mobiliteit ziet reclamant kansen voor digitalisering om de gebruiksvriendelijkheid en toekomstbestendigheid van grensoverschrijdende mobiliteit te versterken. Wat Maastricht en Aken gemeenschappelijk hebben is hun ligging aan de landsgrenzen, waardoor samenwerking als kansrijk wordt beschouwd. Ook ten aanzien klimaatproblematiek zijn sterke gemeenschappelijke belangen, waaronder luchtkwaliteit en hittestress.

**Reactie:**

*De gemeente Maastricht is content met het feit dat de Omgevingsvisie positief is ontvangen bij reclamant en als basis kan dienen voor verdere samenwerking op het gebied van met name mobiliteit, klimaat en arbeidsmarkt. De suggestie voor mogelijke kansen in het verbeteren van grensoverschrijdende mobiliteit door digitalisering, wordt ter harte genomen en meegenomen in de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid en in het bijzonder het stimuleren van grensoverschrijdend openbaar vervoer.*

**A.33.** Reclamant (reclamantnummer 33) geeft aan graag betrokken te willen worden in de verdere planvorming, studies, ontwikkeling en transitie van het gebied dat bekend staat als het Zinkwit terrein, waarvan reclamant eigenaar is. Dat is inclusief een eventuele wijziging van het bestemmingsplan. Daarbij verwijst reclamant naar eerdere studies. Reclamant onderschrijft het

principe dat geformuleerd staat bij het gebiedsprofiel 'mogelijke transitiegebieden': "de toekomstige functie wordt vormgegeven in gesprek, met de bestaande eigenaar en met respect voor huidig gebruik".

**Reactie:**

*Het verzoek voor betrokkenheid van reclamant in de verdere planvorming van het Zinkwit terrein wordt overgenomen en in reeds lopende en nieuwe overleggen meegenomen.*

**A.34.** Reclamant (reclamantnummer 34) stelt dat het woord 'Centre Céramique' niet voorkomt in de Omgevingsvisie en dus niet wordt genoemd als publiekstrekker. Daarnaast wijst reclamant erop dat o.a. het Charles Eyckpark expliciet is benoemd in relatie tot het dynamische stadshart (gebiedsprofiel 'dynamische centra') en later ook tot het gebiedsprofiel 'levendig gebied'.

**Reactie:**

*De gemeente Maastricht onderschrijft de stelling dat Centre Céramique een grote publiekstrekker is en ook als zodanig moet worden benoemd in de tekst. Dit is onderdeel van het gebiedsprofiel 'dynamische centra'. Daarnaast behoort het Charles Eyckpark tot het gebiedsprofiel 'levendige gebieden' en niet tot het gebiedsprofiel 'dynamische centra'. Beide wijzigingen zijn doorgevoerd in één tekstuele aanpassing ten aanzien van het gebiedsprofiel 'dynamische centra (bestaand en gewenst)' (T26).*

**A.35.** Reclamant (reclamantnummer 35) heeft opmerkingen gemaakt over de praktische bruikbaarheid van de Omgevingsvisie, niet op de inhoud. Reclamant stelt dat het een soort multi-tool is, met (te)veel doelen en functies, waardoor het moeilijk gericht is in te zetten. Het stuk zou aan kracht winnen als één hoofdlijn verder zou worden uitgewerkt. Een groen- loop- en fietsplan zou deze hoofdlijn kunnen vormen waaraan alle beleidsvoornemens gekoppeld worden. Reclamant doet daarbij de volgende aanbevelingen:

1. Destilleer één generaal toetsingsdocument en voeg dit toe als addendum aan het document: één A4'tje waarin de kern van de visie is samengevat, met een slimme lees- en werkwijzer.
2. Faciliteer en geef de continue studie en samenwerking vorm over de wederzijdse afhankelijkheid van het (be)sturen van de samenleving enerzijds en het 'maken' van de fysieke leefomgeving anderzijds. Beschouw beide fenomenen apart en bestudeer wederzijdse invloed op elkaar.
3. Start een werkgroep die de noodzakelijke omvorming van het huidige welstandsbeleid naar een nieuwe Commissie Ruimtelijke Kwaliteit in de geest van de Omgevingswet bestudeert.
4. Start een werkgroep die de vormgeving van een nieuwe 'omgeving' bestudeert, waar de samenwerking binnen de gemeente en samenwerking in het kader van participatie met burgers centraal staat.

**Reactie:**

*Het veelzijdige karakter van de Omgevingsvisie wordt onderschreven. De Omgevingsvisie is een richtinggevend document voor een veelheid aan onderwerpen die de fysieke leefomgeving aangaan. Daarbij worden diverse opgaven geagendeerd en mogelijke oplossingen geduid. Concrete uitwerking vindt plaats na vaststelling van de Omgevingsvisie in diverse projecten, actieplannen en mogelijke Omgevingsprogramma's. Andere opgaven worden wel geagendeerd maar vragen nog om nadere beleidsmatige uitwerking, zoals de vormgeving van de energietransitie via de Regionale Energiestrategie (RES) en de warmtevisie. Ook biedt de Omgevingsvisie een inhoudelijk vertrekpunt voor een toetsingskader, dat nader vorm wordt gegeven in het Omgevingsplan. Daarmee is de Omgevingsvisie per definitie een dynamisch, veelzijdig document en kan inderdaad gekenmerkt worden als 'multi-tool'.*

*Ten aanzien aanbeveling 1: deze aanbeveling wordt niet overgenomen. Het juridische toetsingsinstrument voor de fysieke leefomgeving is op dit moment het bestemmingsplan en met de implementatie van de Omgevingswet vanaf 1 januari 2021 het Omgevingsplan. Wel wordt een 'publieksversie' beschikbaar gesteld. In deze compactere tekst wordt de kern van het verhaal en daarnaast een aantal cruciale verschillen en aandachtspunten uit de visie te duiden.*

*Ten aanzien aanbeveling 2: in de Omgevingsvisie hebben we aandacht besteed aan beiden en in zekere zin deze studie gedaan. In de integrale analyse (hoofdstuk 2, deel 1) is aandacht besteed aan onder andere veranderingen in de samenleving en het veranderende gebruik van de leefomgeving. Daarbij is in het vervolg de vertaling gemaakt wat dat voor de fysieke leefomgeving betekent. Met de gebiedsprofielen willen we bijvoorbeeld recht doen aan de diverse sferen en verschillen in de fysieke leefomgeving en bijbehorend gebruik. In het raamwerk staat het 'maken' meer centraal, waar de overheid meer sturingskracht heeft om de juiste condities te creëren voor 'het leven' in de stad. Tot slot geven we in hoofdstuk 6 (deel 1) richting in de realisatiestrategie, met aandacht voor onder meer de gemeentelijke werkwijze en samenwerking met bewoners en partijen in de fysieke leefomgeving. Daarmee zetten we overigens geen punt achter de studie en analyse. In de doorontwikkeling en uitvoering van beleid is deze studie of analyse continu aan de orde.*

*Ten aanzien van aanbeveling 3: over dit onderwerp is reeds contact met de Welstands-/Monumentencommissie.*

*Ten aanzien van aanbeveling 4: op dit moment lopen diverse leer- en ontwikkeltrajecten op het gebied van interne organisatieontwikkeling (met aandacht voor onderlinge samenwerking) en op het gebied van burger- en overheidsparticipatie. Voor laatstgenoemde is een Plan van Aanpak Burger- en Overheidsparticipatie vastgesteld, waar het versterken van lopende trajecten (waaronder kennisontwikkeling en analyse van participatievormen) en het opstarten van nieuwe instrumenten (waaronder de burgerbegroting) zijn benoemd. Een nieuwe werkgroep wordt daarom niet opgestart.*

**A.36.** De inhoudelijke reclamant is gelijkloidend aan de zienswijze van reclamant 10.

**Reactie:**

*Voor de inhoudelijke reactie wordt verwezen naar de reactie op reclamant 10.*

### **3. Reacties op ingediende onderwerpen zoals vastgelegd in het verslag van de stadsronde d.d. 03.09.2019 over de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040**

#### Spreker 1:

1. Toegankelijkheid: moeten mensen met een beperking bij elk omgevingsplan meedoen in processen om aandacht te vragen voor bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van de fysieke leefomgeving? Of is dat voldoende geborgd met deze Omgevingsvisie?
2. Armoedebeleid: hoe moeten we de koppeling tussen armoedebeleid en de fysieke leefomgeving concreet voorstellen?
3. Economie in de wijk: kunnen we naast aandacht voor commercieel ondernemerschap, ook aandacht vragen voor zinvolle werkgelegenheid voor mensen met beperkt toegang tot betaald werk?

#### **Reactie:**

*Ten aanzien van het Omgevingsplan: het Omgevingsplan wordt gefaseerd vormgegeven richting 2029. De Omgevingsvisie vormt hiervoor het inhoudelijke vertrekpunt. Toegankelijkheid voor mensen met een beperking is hierbij een van de aspecten die wordt meegenomen. De wijze waarop dit landt in het Omgevingsplan, wordt de komende jaren nader vormgegeven. Met de 'pilot Omgevingsplan' in Boschpoort sluiten we een eerste fase af. Een plan van aanpak voor de komende jaren wordt op dit moment vormgegeven en wordt onder andere besproken met de Raadwerkgroep Omgevingswet.*

*Ten aanzien van armoedebeleid en de fysieke leefomgeving: er wordt geen expliciete link gelegd tussen deze twee. Wel is het werken aan een inclusieve samenleving één van de vijf grote algemene opgaven. Het verkleinen van (fysieke en sociale) afstanden tussen mensen, het stimuleren van ontmoeting en het stimuleren van gemengde buurten zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.*

*Economie in de wijk: hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 20 over dit punt, aangezien deze gelijkloidend zijn.*

#### Spreker 2:

1. Neem Maastricht als seniorvriendelijke stad op als onderwerp in het kader van de opgave 'werken aan een inclusieve samenleving'.
2. Neem langer zelfstandig thuis wonen van senioren op als onderwerp in het kader van het thema 'Gezond en Leefbaar'.

#### **Reactie:**

*Hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 20 over dit punt, aangezien deze gelijkloidend zijn.*

#### Spreker 3:

1. De tekst van de Ontwerp Omgevingsvisie is lang en ingewikkeld. Verzoek om een publieksversie.
2. Schenk meer aandacht aan het thema wonen en met name beschikbare en betaalbare woningen voor mensen met een beperking.
3. Maak werk van inclusieve mobiliteit in de stad zoals openbaar vervoer voor iedereen. De verhoging van de tarieven voor doelgroepenvervoer is hier strijdig mee.
4. Zorg voor een betere informatievoorziening door de overheid aan burgers en specifiek mensen met een beperking.
5. Schenk ook aandacht aan maatregelen op de korte termijn, want richting 2040 (komende 20 jaar) is voor sommige mensen een heel mensenleven.

#### **Reactie:**

*Ten aanzien van publieksversie: dit punt wordt onderschreven. Er wordt een publieksversie beschikbaar gesteld. In deze compactere tekst wordt de kern van het verhaal en daarnaast een aantal cruciale verschillen en aandachtspunten uit de visie te duiden.*

*Ten aanzien van meer aandacht voor het thema wonen: dit punt wordt onderschreven. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T19). Zie ook de reactie op reclamant 20 over dit onderwerp.*

*Ten aanzien van inclusieve mobiliteit: hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 20 over dit onderwerp, aangezien deze gelijkloidend is.*

*Ten aanzien van informatievoorziening: deze opmerking valt buiten de scope van de Omgevingsvisie, omdat dit de gehele gemeentelijke organisatie betreft. Wel is in de Omgevingsvisie de ambitie opgenomen in het kader van een 'Gebiedsgerichte aanpak' om te werken aan een nauwere relatie tussen gemeente en samenleving. Een goede informatievoorziening is hier onderdeel van.*

*Ten aanzien van de korte termijn maatregelen: de Omgevingsvisie betreft nadrukkelijk een langetermijnvisie voor de fysieke leefomgeving. Daarbij wordt in paragraaf 6.3 (deel 1) aandacht besteed aan fasering (Maastricht in 2025 en Maastricht in 2030-2040). Korte termijn maatregelen om uitvoering te geven aan de opgaven en ambities uit de Omgevingsvisie worden in diverse uitvoeringsplannen en –projecten vormgegeven, waaronder het fietsactieplan en groenplan (na vaststelling van de Omgevingsvisie).*

#### Spreker 4:

1. Lanakerveld is in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgenomen als onderdeel van het Heuvelland. De tekst van de Ontwerp Omgevingsvisie komt niet overeen.
2. Rondweg Smeermaas is achterhaald en niet realistisch. En wat is de reactie van Lanaken indien de goederenspoorbrug (aansluiting bedrijventerrein) zou worden opgeheven?
3. De aansluiting van het Belgisch fietspad bij de Brusselseweg aan het geplande fietspad naar Borgharen is technisch onmogelijk.
4. Windmolens in Lanakerveld op Belgisch grondgebied worden niet benoemd in de Ontwerp Omgevingsvisie, maar heeft wel effect op bewoners aan Nederlandse zijde.

#### **Reactie:**

*Ten aanzien van Lanakerveld in de Nationale Omgevingsvisie: hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 31 over dit onderwerp, aangezien deze gelijkloidend is.*

*Ten aanzien van rondweg Smeermaas en goederenspoorbrug: hiervoor wordt verwezen naar de reactie op reclamant 22 over dit onderwerp, aangezien deze gelijkloidend is.*

*Ten aanzien van de aansluiting Belgisch fietspad: deze maatregel wordt als technisch haalbaar beschouwd. Nadere uitwerking voor (technische) realisatie vindt t.z.t. plaats.*

*Ten aanzien van de windmolens op Lanakerveld: dit punt wordt onderschreven, maar dat geldt voor meer projecten en maatregelen die niet op Maastrichts grondgebied plaatsvinden. Er is gekozen om dit niet op te nemen, mede omdat de gevolgen van de energietransitie in de fysieke leefomgeving in stad én regio op dit moment onduidelijk zijn. Hiervoor wordt gewacht op de uitwerking van de Regionale Energiestrategie (RES)*

#### Spreker 5:

1. Thema wonen is onderbelicht en zou als integraal hoofdthema moeten worden opgenomen. In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is dit wel gebeurd.

2. Maak een analyse van de kwalitatieve en kwantitatieve woonbehoeften. Meer aandacht voor verdringingseffecten van reguliere woningvoorraad door o.a. overaccentuering van studentenhuysvesting en beperkingen voor (kleine) particuliere beleggers.
3. Werk met scenario's om beter in te spelen op demografische ontwikkelingen en om te gaan met onzekerheid.
4. Besteed meer aandacht aan het laadvermogen van de stad (zoals groei van wonen, studenten en toerisme) en maak keuzes.

**Reactie:**

*Deze inhoudelijke reactie komt overeen met de onderwerpen aangedragen door reclamant 14. Daarom wordt voor de inhoudelijke reactie op bovenstaande vier onderwerpen verwezen naar de reactie op reclamant 14 over deze onderwerpen.*

Spreker 6:

1. Aandacht voor buurt Heugem: verzoek voor analyse en toekomstvisie voor het hele gebied. Nu heeft de buurt Heugem verschillende gebiedsprofielen over verschillende delen van de buurt.
2. Verzoek om bedrijventerrein Maastricht-Zuid een 'no go area' te maken voor zware bedrijvigheid in verband overlast. Roep een halt toe aan ongewenste ontwikkelingen.
3. Voorgesteld alternatief is inzetten op bedrijven/winkels zoals Intratuin.

**Reactie:**

*Ten aanzien van uw eerste vraag ter zake de buurt Heugem: in de gebiedsprofielen is ervoor gekozen om rekening te houden met de verschillende typen gebieden die over de traditionele buurtgrenzen heen gaan. Daarom kunnen buurten uit verschillende gebiedsprofielen bestaan. De gewenste toekomstige ontwikkelrichting is dus niet voor de buurt als geheel opgenomen, maar er is een onderverdeling gemaakt tussen de verschillende gebieden binnen deze buurt. Dit geldt overigens voor meerdere buurten in Maastricht.*

*Ten aanzien van uw verdere vragen met betrekking tot het bedrijventerrein Maastricht-Zuid en het voorgestelde alternatief: in paragraaf 4.1 Economie (deel 2) worden verschillende typen bedrijvenparken benoemd. Voor bedrijvenpark Randwyck-Zuid (grenzend aan de woonbuurt in Heugem) geldt het profiel 'Bedrijvenpark met gemengd midden- en kleinbedrijf'. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat de strategie voor deze locatie is gericht op het consolideren van de reeds bestaande functies. Dit wordt in de Omgevingsvisie als volgt gedefinieerd: "behoud huidige positie, faciliteren bestaand type bedrijvigheid waarbij een kleine verruiming mogelijk is (zoals kleinschalige ontmoeting/horeca, productie gebonden detailhandel)." Hieruit volgt dat de toekomstige ontwikkelrichting er niet op is gericht om noemenswaardig zwaardere bedrijvigheid mogelijk te maken dan dat nu reeds mogelijk is op grond van de voor bedrijvenpark Randwyck-Zuid vigerende bestemmingsplannen. Voor nieuwe initiatieven in dit gebied gelden nu en voor in de nabije toekomst aldus de huidige planologische kaders (bestemmingsplannen). Ten slotte zal de gemeente de komende jaren gaan werken aan het nieuwe Omgevingsplan, dat in 2029 gereed moet zijn en alle bestemmingsplannen straks gaat vervangen. In dat verband zal u te zijner tijd in de gelegenheid zijn om deel te nemen aan een participatieronde en kunt u uw zienswijze kenbaar maken.*

Spreker 7:

1. Er is geen planMER gedaan voor deze Ontwerp Omgevingsvisie. Doe dat alsnog voor deze Omgevingsvisie.
2. Meer aandacht voor kwetsbare buurten. Wat is jullie visie op de kwetsbare buurtenaanpak?
3. Aandacht voor Limmel als kwetsbare buurt. In de tekst staan alleen maatregelen uit het verleden. Wat is het lange termijn perspectief? Pleidooi om niet te accepteren dat Limmel 'onderaan de ladder' staat.

**Reactie:**

*Ten aanzien van planMER: de meerwaarde voor het uitvoeren van een planMER wordt onderschreven. De reden waarom geen planMER is uitgevoerd voor deze Omgevingsvisie, is toegelicht in paragraaf 6.1 Uitgangspunten en werkwijze (deel 1). De gemeente Maastricht erkent de meerwaarde voor het uitvoeren van een milieueffectenrapportage (MER) ten behoeve van het actualisatieproces voor 1 januari 2024 en neemt deze aanbeveling over in het raadsvoorstel.*

*Ten aanzien van kwetsbare buurten en specifiek de buurt Limmel: deze inhoudelijke onderwerpen komen overeen met de onderwerpen aangedragen door reclamant 9. Daarom wordt voor de inhoudelijke reactie op bovenstaande onderwerpen verwezen naar de reactie op reclamant 9.*

**Spreker 8:**

1. Van wie is de stad? Primair voor bewoners, daarna voor onze stakeholders. Hoe zijn de plannen en ambities van deze stakeholders verwerkt in het stuk?
2. Aandacht voor smart city en negatieve effecten van 5G netwerk op mens en natuur.

**Reactie:**

*Ten aanzien van de vraag ‘van wie is de stad’: deze Omgevingsvisie gaat over het inrichten, gebruiken en beheren van de fysieke leefomgeving van Maastricht richting 2040. Daarbij dient rekening te worden gehouden met alle gebruikers van de stad, waarvan bewoners een essentieel onderdeel vormen. In de totstandkoming van de Ontwerp Omgevingsvisie zijn diverse belangen en gewenste toekomstperspectieven van verschillende partijen gehoord en gewogen. In de Ontwerp Omgevingsvisie is vervolgens balans gezocht tussen de diverse belangen én de noodzakelijke maatregelen die nodig zijn om de stad aantrekkelijk en toekomstbestendig te houden. Plannen en ambities van derden zijn niet expliciet benoemd maar wel nadrukkelijk meegenomen in de totstandkoming van het proces. Deze zijn op diverse momenten in het proces opgehaald, vertaald en teruggekoppeld aan de diverse betrokken personen en partijen.*

*Ten aanzien van smart city: in de totstandkoming van deze Omgevingsvisie zijn de effecten van technologie en digitalisering verkend voor bijvoorbeeld de onderwerpen mobiliteit en inclusieve samenleving. Daarbij is deze vraag ook tijdens het proces met diverse betrokken organisaties besproken. Het is evident dat technologie en digitalisering een effect hebben op de inrichting, het beheer en het gebruik van de fysieke leefomgeving. De wijze waarop dit in de toekomst plaatsvindt, is echter uiterst onzeker en onvoorspelbaar. Daarom is het standpunt ingenomen dat technologie als middel kan worden ingezet om de stad aantrekkelijk en toekomstbestendig te houden. Kansen voor mobiliteit, energie, economie en cultureel erfgoed zijn uitgewerkt in verschillende hoofdstukken (deel 2). Ten aanzien van 5G verwijzen wij naar de reactie op reclamant 20 over dit onderwerp.*

**Spreker 9:**

1. Onvoldoende aandacht voor effect van technologie en digitalisering op (het gebruik van) de fysieke leefomgeving.
2. Degelijk stuk, veel onderwerpen geraakt, maar het mag concreter. Ambities rondom flexibilisering, deregulering, transparantie en maatwerk zijn wel benoemd maar te weinig concreet.
3. Hoe zorgen we voor uitvoering? Aandacht voor mindset en cultuurverandering in de ambtelijke organisatie.
4. Pleidooi voor werken met scenario's.

**Reactie:**

*Ten aanzien van technologie en digitalisering: hiervoor wordt verwezen naar de reactie op spreker 8 in de stadsronde van 03-09-2019 over dit onderwerp.*



*Ten aanzien van concretisering diverse ambities: flexibilisering, deregulering, transparantie en maatwerk zijn termen die passen bij de verbeterdoelen van de Omgevingswet en raken daarbij diverse instrumenten en processen die met de implementatie van de Omgevingswet concreet vorm krijgen. De samenhang tussen de verbeterdoelen van de Omgevingswet, de verschillende aspecten die daarbij worden meegenomen en de samenhang tussen de vier kerninstrumenten, wordt echter niet expliciet benoemd in de tekst. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan (T23). Zie ook de reactie op reclamant 29 over dit onderwerp.*

*Ten aanzien van uitvoering: de uitvoering van opgaven en ambities van de Omgevingsvisie zijn reeds lopende of krijgen concreter vorm na vaststelling van de Omgevingsvisie. Op het gebied van organisatieverandering (cultuur, competenties, werkmethoden) lopen op dit moment al diverse leer- en ontwikkeltrajecten. Met de implementatie van de Omgevingswet wordt hier een extra impuls aangegeven, onder andere door het instellen van een ambtelijke werkgroep die zich specifiek richt op organisatieontwikkeling in het kader van de implementatie van de Omgevingswet.*

*Ten aanzien van werken met scenario's: dit punt is ook ingebracht door reclamant 14. Daarom wordt voor de inhoudelijke reactie op dit punt verwezen naar de reactie op reclamant 14.*

#### Spreker 10:

1. Neem een risicoparagraaf op. Kan verschillende vormen hebben. Mag ook compact zijn. Pleidooi voor uitvoeren planMER, om negatieve consequenties van bepaalde beleidskeuzes in beeld te brengen.
2. Jekerkwartier: noem dit geen levendig gebied en ook geen 'urban campus'. Aandacht voor verdringing van de woonfunctie. Dat gebeurt o.a. door tekst uit Ladder voor locatiekeuze (in relatie tot levendige gebieden) en uitbreiding kamerverhuur.
3. Neem straatcriteria op, behoud zorgfuncties in de buurt en ga zorgvuldig om met uitbreiding onderwijslocaties.
4. Mobiliteit: zorgen over de zuidas en Maasboulevard. Neem de term 'verkeersluwe binnenstad' expliciet op in het stuk als einddoel.

#### **Reactie:**

*Deze inhoudelijke reactie komt overeen met de onderwerpen aangedragen door reclamant 12. Daarom wordt voor de inhoudelijke reactie op bovenstaande vier onderwerpen verwezen naar de reactie op reclamant 12 over deze onderwerpen.*

#### Spreker 11:

1. Energietransitie: meer aandacht voor zonnepanelen op daken in plaats van zonnepanelen of windmolens op gronden, zoals in Lanakerveld.
2. Geen bouwstop in Borgharen en Itteren.
3. Hoogwaterveiligheid: zorg voor mooie landschappelijke inpassing van de rivier in het landschap nabij Itteren en Borgharen.
4. Rivierpark Maasvallei: ook aandacht voor onderhoud en bestrijding zwerfvuil en toegankelijkheid door het gebied.

#### **Reactie:**

*Ten aanzien van energietransitie: in paragraaf 4.5 Energie (deel 2) is een globaal afwegingskader opgenomen voor opwekking van energie door zon en wind. Zonnepanelen in bebouwd gebied (op of aan vastgoed) heeft daarbij de voorkeur ten opzichte van onbebouwd gebied (buitengebieden). De voorkeur voor plaatsen zonnepanelen op daken in plaats van op gronden wordt daarmee onderschreven. In de Omgevingsvisie wordt geen uitspraak gedaan over de voorkeur voor*

*energieopwekking door zon of wind. De uitwerking van de Regionale Energiestrategie (RES) wordt hiervoor afgewacht.*

*Ten aanzien van de overige onderwerpen: deze komen overeen met de onderwerpen aangedragen door reclamant 11. Daarom wordt voor de inhoudelijke reactie op deze onderwerpen verwezen naar de reactie op reclamant 11 over deze onderwerpen.*

**Spreker 12:**

1. Bouw op loopafstand van het centrum twee ondergrondse parkeergarages: bij de Koompe en aan de Cabergerweg. Bovenop kan gebouwd worden.
2. Stop de Maasboulevard onder de grond, maak de parkeergarage Onze Lieve Vrouweparking ondergronds bereikbaar en breidt deze uit.
3. Sluit de parkeergarage Vrijthof voor bezoekers en maak beschikbaar voor bezoekers theater, bewoners en fietsers.
4. Zet meer in op kleine bussen in het centrum.

**Reactie:**

*Deze inhoudelijke reactie komt overeen met de onderwerpen aangedragen door reclamant 16. Daarom wordt voor de inhoudelijke reactie op bovenstaande vier onderwerpen verwezen naar de reactie op reclamant 16 over deze onderwerpen.*

**Spreker 13:**

1. Religieus erfgoed en Omgevingswet: gemeenten hebben een zorgplicht om religieus erfgoed in stand te houden. Dit is op diverse plekken in de tekst benoemd.
2. Het Dekenat verzoekt om vanaf nu als strategische partner benaderd te worden en biedt zich aan om samen in overleg te gaan en bij te dragen aan de opgave rondom (inzicht in) de toekomst van religieus erfgoed in Maastricht.

**Reactie:**

*Deze inhoudelijke reactie komt overeen met de onderwerpen aangedragen door reclamant 1. Daarom wordt voor de inhoudelijke reactie verwezen naar de reactie op reclamant 1 over deze onderwerpen.*

**Spreker 14:**

1. Ambassadeur voor aanpak rondom Positieve Gezondheid: gaat goed in Wittevrouwenveld, maar niet in Limmel.
2. Toekomst van Limmel: toon meer ambitie en urgentie om hier aan de slag te gaan. Er is een gebrek aan perspectief en strategische aanpak. Toekomstige opgaven zitten o.a. rondom Overmaze, Trega terrein, Hoeve Rome en het vrachtverkeer.
3. Maak geen nieuw P+R terrein op het Trega terrein, dat sluit Limmel opnieuw in en versterkt de geïsoleerde ligging. Maak dit P+R terrein in of nabij de Beatrixhaven.

**Reactie:**

*Deze inhoudelijke reactie komt overeen met de onderwerpen aangedragen door reclamant 9. Daarom wordt voor de inhoudelijke reactie op bovenstaande vier onderwerpen verwezen naar de reactie op reclamant 9 over deze onderwerpen.*

**Spreker 15:**

1. Venetië is dood, Amsterdam is ziek en Maastricht heeft de griep. Maak haar beter.

**Reactie:**

*Ervan uitgaande dat bovenstaande citaat gerelateerd is aan het beleid ten aanzien van toerisme in Maastricht, wordt verwezen naar de reactie op reclamant 14 over dit onderwerp.*

#### 4. Aanvullende wijzigingsvoorstellen, ambtshalve

AA1. De planning en tijdslijn voor de ontwikkeling van de Regionale Energiestrategie (RES) is aangepast na vaststelling van de Ontwerp Omgevingsvisie. Hiervoor is de figuur in paragraaf 4.5 Energie (deel 2) met de oude planning vervangen voor een figuur met de actuele planning (K7).

AA2. De kaart met de grote integrale gebiedsontwikkelingen uit paragraaf 6.2 (deel 1) is aangepast. De vlek met nummer 2 is te smal getekend en moet meer overlap hebben met 'Centrum Oost'/de Groene Loper. Dit kaartbeeld is daarom aangepast (K8).

AA3. De tekst in paragraaf 6.2 Integrale gebiedsontwikkelingen (deel 1) onder kopje '3. Brightlands Maastricht Health Campus in relatie tot de Kennedybrug' loopt niet door. De laatste zin is niet afgerond. Daarom is hier een tekstuele aanvulling gedaan (T27).

AA4. In paragraaf 4.1 Economie (deel 2) wordt in subparagraaf 1 (inleiding) onder het kopje 'economie in cijfers' ten aanzien van de grootste werkgevers 'Envida Zorghuis' genoemd. De juiste naamgeving moet 'Envida' zijn. Het woordje 'zorghuis' is daarom verwijderd in de tekst (T28).

AA5. In paragraaf 3.1 Mobiliteit en paragraaf 6.1 Milieu (beiden deel 2) staat een figuur over de geluidsbelasting. Hier stond geen legenda bij. Deze legenda is alsnog bijgevoegd (K9).

AA6. De stand van zaken over de gemeentelijke planvorming ten aanzien van grootschalige energieopwekkingsprojecten is sinds vaststelling van de Ontwerp Omgevingsvisie veranderd. In paragraaf 4.5 Energie is deze aanpassing doorgevoerd (T29).

AA7. In paragraaf 5.3 Raamwerk (deel 1) was de opbouw van de verschillende 'lagen' niet duidelijk genoeg. Hiervoor is een tekstuele aanpassing gedaan, om de opbouw nader toe te lichten (T30). Daarnaast is een extra kaartbeeld ingevoegd om de groene landschappen beter te duiden (K10).

AA8. In paragraaf 3.1 Mobiliteit (deel 2) is iets fout gegaan in de opmaak van figuur 16 over logistieke hubs. De kaart en legenda zijn hierop aangepast, zonder inhoudelijke wijziging (K11).

AA9. In paragraaf 5.2 Cultureel Erfgoed (deel 2) zijn de principes ten aanzien van het huidige nacht- en avondbeeld toegevoegd (T31).

AA10. In paragraaf 5.4 Gebiedsprofielen (deel 1) is de lay-out van de totaalkaart gebiedsprofielen aangepast. Daarnaast zijn diverse wijzigingen in deelkaarten van verschillende gebiedsprofielen tevens verwerkt in de totaalkaart (K12).

AA11. De relatie met het beheer van de openbare ruimte is op een aantal plekken in de tekst explicieter benoemd. Hiervoor zijn enkele tekstuele toevoegingen doorgevoerd (T32, T33, T34).

AA12. In hoofdstuk 2 Gebiedsprofielen (deel 2) is voor de kansen bij het gebiedsprofiel 'parkwijk' een toevoeging gedaan om bij sloop/nieuwbouwpogaven de cultuurhistorische waarden te respecteren (T35).

AA13. In paragraaf 5.5. Ladder voor locatiekeuze (deel 1) zijn enkele tekstuele aanscherping doorgevoerd voor kantoren en detailhandel conform bestaand (regionaal) beleid (T36).

AA14. In paragraaf 2.3 Analyse, trends en ontwikkelingen (deel 1) zijn de bevolkingsprognoses geactualiseerd op basis van de nieuwe prognoses van CBS, ABF Research en Etil die na het moment van vaststelling van de Ontwerp Omgevingsvisie gepubliceerd zijn (T37).

AA15. In paragraaf 5.1 Architectuur (deel 2) is een tekstuele aanscherping doorgevoerd ten aanzien van 'beleid voor hoger bouwen in Maastricht (T38).

AA16. In paragraaf 3.2 Groen, natuur en landschap (deel 2) is op de kaart 'cultuurhistorisch landschap' het Buitengoed Geul en Maas zichtbaar gemaakt met legenda-eenheid 'landgoederen' (K14).

AA17. In paragraaf 3.2 Groen, natuur en landschap (deel 2) onder subparagraaf 'Cultuur Historisch Landschap: 'levendig samenspel van ruimtelijke, sociale en natuurlijke kwaliteiten'' is een tekstuele toevoegingen gedaan ten behoeve van de volledigheid van de tekst (T39).