



STADSDORP LIMMEL

Maastricht, 30-8-2019

Betreft: bijdrage Buurtnetwerk Limmel inzake Omgevingsvisie

Geacht College,

De Omgevingsvisie van Maastricht is onlangs vastgesteld, het richtinggevende beleidsstuk waar de gewenste toekomst van onze stad in wordt gepland. Buurtnetwerk Limmel is intensief bij het voortraject betrokken en heeft zoals u weet ook een eigen Omgevingsvisie voor Limmel opgesteld in de vorm van een buurtplan met de titel 'de 10 van Limmel'. In dit buurtplan worden de 10 belangrijkste verbeterpunten voor het **STADSDORP LIMMEL** gepresenteerd zoals zij door de buurt worden gezien.¹ Met 'de buurt' bedoelen we dan niet alleen de bewoners maar ook de in de buurt aanwezige MKB-ers, bedrijven en instellingen zoals de Hoge Hotelschool. Het is aldus een breed gedragen buurtplan en niet louter een bewonersperspectief. Wij willen deze stadsronde aangrijpen om op een tweetal zeer belangrijke punten onze zienswijze kenbaar te maken.

¹ Limmel ziet zichzelf qua gebiedsprofiel als stadsdorp. Dat zijn voormalige zelfstandige dorpen die in het stedelijk weefsel zijn opgenomen en waar stedelijke uitbreidingen aan toegevoegd zijn maar die wel nog een herkenbare oude dorpskern en wegenpatroon hebben (in Maastricht zijn dat de buurten: Limmel, Amby, Heer, Heugem, Scharn, Oud Caberg, Sint Pieter en Wolder).

Limmel aan de Maas en de ongewenste P&R

De punten in onze top 10 staan ook niet in willekeurige volgorde. Met stip op 1 wordt de ontwikkeling van het gebied Limmel aan de Maas genoemd, het huidige Trega- Sphinx-Zinkwit-terrein. In de opinie van de buurt moet er een gebiedsvisie worden opgesteld en moet er nu zeker geen P&R-locatie worden gepland zoals in de Omgevingsvisie wordt gepresenteerd! Hoewel het een zoeklocatie betreft vrezen wij dat dit straks gewoon wordt overgezet naar een definitieve locatie.

Er zijn een heleboel redenen waarom een P&R geen wenselijk idee is.

- Een hoofdreden om geen P&R te willen op deze locatie is dat Limmel op dit deel na volledig door industrie en hoofdinfrastructuur wordt omsloten. In het tweede deel van de Omgevingsvisie wordt dit door de gemeente ook erkend op pagina 7 van deel 2 met de zin "Als er één kenmerk van toepassing op de buurten Limmel en Nazareth is het de geïsoleerde ligging. Hier liggen kansen voor meer verbinding en ontsluiting van het gebied".

- Er zijn goede alternatieven om een P&R aan te leggen die gecombineerd kan worden met P&R-Noord. Er zijn lege terreinen in de Beatrixhaven maar ook de voormalige gevangenis Overmaze biedt daar kansen voor. Ook zou de huidige P&R Noord met een laag verhoogd kunnen worden en voorzien van zonnepanelen!

- Ook zijn wij van mening dat het vreemd is om verkeer vanuit het zuiden helemaal naar de Noorderbrug te leiden. Maak ook een P&R in Zuid. En geef ook bekendheid aan deze nieuwe P&R, dat is met de gestaakte proef P&R-Zuid niet gebeurd. De enorme groei van Randwyck met MECC, kantoren, studentencampus en ziekenhuis moet daar opgevangen worden en niet door de stad naar Limmel geleid.

- De aanleg van een P&R zal ook zoekverkeer met zich meebrengen en parkeerdruk voor de wijk.

- Als de P&R net zo succesvol wordt als P&R-Noord verwachten wij dat vervolgens het hele Trega- Zinkwiterrrein vol gelegd zal gaan worden met parkeerplaatsen. Gezien de stijgende mobiliteit die verwacht wordt voor onze stad en in het bijzonder de Noorderbrug is dat geen ondenkbeeldig scenario!

- Limmel is onderdeel van herstructureringsopgave met als een van de doelen het "aantrekkelijker maken van de buurt door o.a. meer groen" en het toevoegen van groen en

water om risico hittestress te verminderen. Het is gek om dan het op het terrein van Trega aanwezige groen te kappen voor de aanleg van een P&R.

- Een mogelijke en voor Limmel zeer gewenste uitbreiding van de buurt richting de Maas zal nooit van de grond komen als de nieuwbouw naast een P&R-terrein zou moeten geschieden. Uitbreiding van een van de kleinste buurten van de stad is essentieel om uiteindelijk een gewenste en goede mix in koop- en huur te krijgen en meer inwoners om de voorzieningen in stand te kunnen houden (zie pagina 6-7 van deel 2 voor de grote opgave waar Limmel voor staat). Limmel aan de Maas wordt door de afdeling Wonen terecht als een kans gezien om de verwachte groei van Maastricht op te kunnen vangen en is feitelijk de laatste kans om de buurt nog een grote zet in de goede richting te geven!

Limmel wordt omsloten door Industrierrein Beatrixhaven, Waterzuivering, de grote P&R-Noord, spoorlijnen Maastricht- Sittard en Maastricht- Heerlen, het hoofdschakelstation, de Mosa, Opel Hekkert, Brandweer, Noorderbrug en de druk bereden Borgharen-, Willem-Alexanderweg als ook de Balijeweg. Ons laatste stukje groen richting stad zou in dit geval moeten wijken voor een P&R om weer een stedelijk probleem op te vangen. Dit kan toch niet de bedoeling zijn? Immers de buurt staat volgens de Omgevingsvisie centraal en niet het betreffende beleidsveld (p. 113, deel 1).

Ten aanzien van het plangebied Limmel aan de Maas pleiten wij voorts voor een afwaardering van de Willem Alexanderweg en Borgharenweg en vanaf de Hekkertgarage voor een algeheel vrachtwagenverbod voor de W.A.-weg. Vrachtwagens in de richting van België zijn volgens de ANWB-routeplanner in 12 minuten in Lanaken (indicatief voorbeeld aan andere zijde brug) als ze vanuit de Fregatweg in de Beatrixhaven via de Nieuwe Limmerderweg stoplichtloos de A2 nemen i.p.v. langs Limmel en Borgharen naar de oprit van de Noorderbrug te rijden wat ze 11 minuten en 4 stoplichten kost. Het optrekken en afremmen zorgt voor een grote roetuitstoot, fijnstof, onveilige situaties, geluidsoverlast die dus gemakkelijk voorkomen en verminderd kan worden door een vrachtwagenverbod in te stellen en de beide wegen onaantrekkelijker te maken voor doorgaand verkeer. Wij vragen ons af hoe anders het door ons allen gewenste plaatje (figuur 16 deel 2) te bereiken is?

De realisatiestrategie voor kwetsbare buurten zoals Limmel

Een tweede groot punt van kritiek op de Omgevingsvisie die voor ligt betreft de realisatiestrategie van deel 1. De aanpak van kwetsbare buurten wordt voortgezet. De stad met twee gezichten en de voortgaande segregatie wordt erkend. Chapeau! Echter wat de gemeente en haar partners gaan doen om dit aan te pakken blijft in het ongewisse. Voor Limmel staan er in deel 2 alleen fysieke plannen op de agenda die ook al in het Wijkontwikkelingsplan (2010-2020) stonden, en de latere package-deal uit 2016 en eigenlijk volgens beide afspraken al in 2020 opgeleverd zouden zijn. De sociale paragraaf is bij de herijking in 2016 overigens in zijn geheel vervallen. Enig perspectief op de verdere toekomst (na 2020) ontbreekt terwijl een omgevingsvisie juist het middellange en lange termijnperspectief zou moeten schetsen.

Zo worden Trega- Zinkwitterrein en Overmaze qua gebiedsprofiel wel als ontwikkellocatie genoemd maar in de realisatiestrategie komen ze totaal niet terug (p. 116 deel 1). De zin “*Samen met bewoners en actieve organisaties is de fysieke leefomgeving gezonder en aantrekkelijker geworden, waarbij het proces minstens net zo belangrijk is gebleken als het eindresultaat*” (pagina 117 deel 1) wekt bij ons echt afschuw op. Onze dringende oproep is om veel meer aandacht, middelen en mankracht op de kwetsbare buurten van de stad te zetten teneinde de achterstanden eindelijk eens weg te werken en de segregatie om te buigen. Geef dus concreet handen en voeten aan de aanpak van kwetsbare buurten. Onze hulp mag u daarbij verwachten maar van het vrijblijvende karakter van de hulp hebben we echt genoeg. Limmel wacht al te lang, in het geval van het Zinkwitterrein al meer dan 60 jaar!

Tot slot hebben we een aantal **kleinere punten** waar we aandacht voor willen vragen:

1. Het verkeer op de Noorderbrug gaat gigantisch toenemen en is nu al een van de drukste wegen in de stad. Wij zouden graag zien dat er geluidsschermen geplaatst worden om de vrijwel permanente geluidsoverlast voor Limmel te verminderen zoals ook voor Bosscherveld gedaan is en binnenkort voor Heugemmerveld (Alfons Ariënsstraat) gemaakt gaat worden.
2. Ook hebben wij vragen omtrent de geluidsbelasting van het railverkeer voor Limmel en welke dempende geluidreducerende maatregelen de gemeente van plan is te nemen?

Figuur 183 uit deel 2 gaat over alle geluidsniveaus maar alleen de wegen zijn ingetekend en

niet de industrie (aan de paragraaf industrieterreinen ontbreekt de gewenste toekomstige geluidzone dit is een overheidstaak van de Maastricht) of het railverkeer?

3. Hoe gaat u de verkeersveiligheid op de te druk bereden Balijeweg verminderen? Aan welke maatregelen wordt gedacht om ook het verkeer te verminderen en haar snelheid?

Verkeer dat normaliter gebruik maakt van de Noorderbrug om richting de Beatrixhaven te gaan is gezien 'de stoplichtstrategie' via de Balijeweg significant sneller op de bestemming in de Beatrixhaven. Qua oplossingsstrategie heeft een oplossing in de sfeer van het verweven van de nieuwbouwopgave Balijeweg-Populierweg met de verkeersveiligheid onze voorkeur.

4. De ontbrekende schakel in het fietsverkeer zoals ingetekend op figuur 12 deel 2 leidt niet naar de Hogeschool. We denken dat deze verkeerd op kaart is ingetekend. Ook is onze suggestie voor een fijne fietsverbinding tussen stad en de Limmelse landgoederen Bethlehem en Jeruzalem door de oude kern van Limmel niet overgenomen.

Wij gaan graag nader in gesprek om een en ander toe te lichten. Wij gaan er van uit dat ons buurtplan voor **STADSDORP LIMMEL** een volwaardige weging krijgt in het geheel.

Hoogachtend.

Buurtnetwerk Limmel