

Beantwoording vragen VVD over de Ontwerp Omgevingsvisie

Datum: 2 september 2019

Deel 1

#	Paginanummer	Vraag
1	14 t/m 17	In de inleiding wordt nauwelijks ingegaan op het verminderen van regels door de implementatie van de Omgevingswet, terwijl dit wel één van de doelstellingen is van de Omgevingswet. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat er minder regels komen en meer ruimte voor initiatief ontstaat?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De Omgevingsvisie vormt het inhoudelijke vertrekpunt om, in de geest van de Omgevingswet, aan de slag te gaan het huidige stelsel van regels. De Omgevingsvisie gaat echter niet in op de vraag welke concrete regels verdwijnen. Bovendien leidt het verlagen van de 'regeldruk' niet noodzakelijkerwijs tot overal en voor elk onderwerp 'minder regels'. Er zijn andere instrumenten in het kader van de Omgevingswet om hier nader invulling aan te geven, zoals het Omgevingsplan en de Omgevingsvergunning. Parallel aan de ontwikkeling van de Omgevingsvisie is hier al mee gestart, onder andere via de pilot Omgevingsplan in Boschpoort en de opschoning van bestaande wet- en regelgeving, met aandacht voor het vereenvoudigen en overzichtelijker opschrijven van regelgeving. De vertaling zal na de vaststelling van de Omgevingsvisie verder vorm krijgen.</i>
2	23	Onder het kopje "Carrièrestad" wordt benoemd hoe de kenniseconomie bijdraagt en zal gaan bijdragen aan Maastricht als carrièrestad. Bent u het ermee eens dat de Maastrichtse maakindustrie ook een zeer belangrijke bijdrage heeft gehad, heeft en zal hebben voor Maastricht als carrièrestad?

	<i>Antwoord:</i>	<i>Ja</i>
3	28	Onder het kopje “Economische centra” worden de Binnenstad en Randwyck-Noord genoemd. In hoeverre is een gebied als de Beatrixhaven ook een economisch centrum? Daar zijn immers veel bedrijven gevestigd.
	<i>Antwoord:</i>	<i>De Beatrixhaven is een industrieel gezoneerd bedrijvenpark en daarmee een belangrijke locatie in de stad voor het faciliteren van grote bedrijven en instellingen, met het accent op bedrijven met een zware milieucategorie (zie ook Ontwerp Omgevingsvisie Deel 2, pagina 109). Onder het kopje Economische Centra in deel 1 (pagina 28) zijn de twee gebieden uitgelicht met de meeste werkgelegenheid in de stad: de Binnenstad en de Brightlands Maastricht Health Campus.</i>
4	29	Onder het kopje “Belang voor de lokale economie” wordt genoemd dat 26% van de ondervraagden vindt dat het aantal toeristen de leefbaarheid in de gemeente vermindert en 19% vindt dat toeristen zorgen voor overlast. Kan er dus geconcludeerd worden dat de overgrote meerderheid van de ondervraagden toerisme niet zien als een aantasting van de leefbaarheid?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Nee. In het Bewonersonderzoek Zuid-Limburg naar Toerisme geeft 26% van de ondervraagden aan het eens te zijn met de stelling dat toeristen de leefbaarheid verminderen. 47% geeft aan het oneens te zijn met de stelling. De overige ondervraagden (27%) hebben voor de optie ‘neutraal’ gekozen. Het onderzoek gaat verder niet in op de beweegredenen hierachter. 19% van de ondervraagden geeft aan eens te zijn met de stelling dat toeristen voor overlast veroorzaken. 42% is het hiermee oneens en 39% is neutraal.</i>

5	32	Onder het kopje “Relatief veel armoede” wordt gesproken over de hoeveelheid huishoudens dat op bijstandsniveau leeft. Is dat gelijk aan het percentage huishoudens dat onder de armoedegrens leeft? Wat is de hoogte van de armoedegrens en hoe verhoudt zich dat tot het netto-inkomen van een huishouden op bijstandsniveau (rekening houdend met toeslagen e.d.)?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Antwoord volgt.</i>
6	37	Onder het kopje “Aanpassen op het veranderende klimaat” wordt gesproken over de luchtkwaliteit in Maastricht. Klopt het dat het onderzoek van Royal Haskoning DHV uit 2016 met betrekking tot de luchtkwaliteit in Maastricht aantoont dat deze autonoom convergeert naar de WHO-richtlijnen? In welke zin wordt “prominent thema” dan bedoeld in deze alinea?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Antwoord volgt.</i>
7	40	Kan de relatie tussen “werken aan een inclusieve samenwerking” en de fysieke leefomgeving verder verduidelijkt worden?
	<i>Antwoord:</i>	<p><i>De inclusieve samenleving vraagt om een fysieke leefomgeving die de condities en voorzieningen biedt om alle mensen op een gelijkwaardige manier mee te laten doen in de samenleving. Sommige mensen hebben een (permanente) zorgvraag, zijn minder mobiel of kunnen (onvoldoende) regie voeren over hun eigen leven. In de Ontwerp Omgevingsvisie is dit onder andere vertaald naar de ambitie voor:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i><u>fijnmazig netwerk van ontmoetingsplekken</u> verspreid over de stad, zodat ontmoetingsplekken met bijbehorende voorzieningen (zoals scholen, supermarkten, winkels en medische voorzieningen) zoveel mogelijk op loop- en fietsafstand zijn;</i>

		<ul style="list-style-type: none"> - <u>inclusieve mobiliteit</u> met aandacht voor o.a. verkeersveiligheid, veilige routes naar en directe omgeving van scholen, doelgroepenvervoer en mobiliteit senioren; - <u>inrichting van de openbare ruimte bij (her)ontwikkeling</u> met aandacht voor o.a. rolstoeltoegankelijkheid, voldoende schaduwvorming en faciliteren c.q. mengen van verschillende doelgroepen.
8	40	Kan de relatie tussen “verbeteren van de relatie tussen overheid en samenleving” en de fysieke leefomgeving verder verduidelijkt worden?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De relatie tussen overheid en samenleving is aan verandering onderhevig. De nadruk komt steeds meer te liggen op samenwerking met partners en (burger)participatie, ook bij het inrichten en beheren van de fysieke leefomgeving. Dat vraagt iets van de rol van een overheid, maar ook de wijze waarop we de fysieke leefomgeving als middel kunnen gebruiken om samenwerking te verbeteren, eigenaarschap te vergroten en sociale cohesie te stimuleren. Denk aan het samen vormgeven van een buurtpark (zoals het Koningspark aan de Groene Loper), de vele zelfbeheerinitiatieven die via Mijn Groen Maastricht gerealiseerd zijn en de invulling van gebouwen waar een menging van doelgroepen en functies leidt tot nieuwe verbindingen tussen mensen.</i>
9	51	Deelt u de visie dat er naast een investering in het openbaar vervoer ook een investering nodig is in de infrastructuur voor de auto? Zeker in relatie met hetgeen genoemd onder het kopje “Mobiliteit” op pagina 37 waarbij gesteld wordt dat het grootste gedeelte van toename in mobiliteit leidt tot meer autoverkeer en een grotere behoefte aan parkeerplaatsen?

	<i>Antwoord:</i>	<i>Ja. De autobereikbaarheid blijft een aandachtspunt voor de stad. In het raamwerk worden ook diverse maatregelen voorgesteld om de juiste condities te creëren voor automobilititeit in de stad, zoals in het Sphinxkwartier, de afrit aan de Kennedybrug en langs de oostelijke Maasoever (noordzijde). Daarnaast wordt in deel 2 van de Ontwerp Omgevingsvisie (paragraaf 3.1: Mobiliteit) nog specifiek ingegaan op de doelstelling en principes ten aanzien van automobilititeit, inclusief het gewenste autonetwerk.</i>
10	52	Na de zinsnede “Daarbij is bijzondere aandacht nodig voor het stimuleren van duurzame vervoerswijzen” wordt als voorbeeld meer gebruik maken van het openbaar vervoer en de fiets genoemd. Waarom wordt de auto hier niet genoemd, zeker nu dat duidelijk is dat de elektrische auto (en eventueel de waterstofauto) de toekomst heeft?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Elektrisch vervoer is duurzamer dan vervoer dat gebruikt maakt van fossiele brandstoffen. De trias energetica is echter leidend in de visie op mobiliteit ten aanzien van de energiedoelstellingen. De trias energetica is een driestappenstrategie: 1) beperk in eerste instantie zoveel mogelijk het energieverbruik; 2) maak vervolgens maximaal gebruik van duurzaam energieverbruik; en 3) maak tot slot zo efficiënt mogelijk gebruik fossiele grondstoffen voor de resterende energievraag. Vanuit die strategie is meer fiets en OV extra duurzaam. De fiets en het openbaar vervoer leidt tot minder energieverbruik door daling van het autogebruik. Daarnaast biedt meer fiets en meer openbaar vervoer kansen voor andere duurzaamheidsambities. Meer fiets in plaats van de auto leidt tot meer beweging c.q. gezondere leefstijl en minder luchtvervuiling. Meer fiets en OV leidt bovendien tot minder ruimtegebruik in de stad (zowel rijdend verkeer als parkeren) waardoor er meer ruimte</i>

		<i>ontstaat voor bijvoorbeeld groen, waterberging en sport en spel op straat.</i>
11	57	Onder het kopje “Nieuwe ruimteclaims” staat “Op sommige plekken gaan ze ten koste van verhard oppervlak ...”. Wat wordt bedoeld met voldoende draagvlak bij bewoners, ondernemers en organisaties? Hoe wordt dat draagvlak getoetst? Wanneer is er sprake van voldoende draagvlak?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Zodra de fysieke leefomgeving op straatniveau verandert, wordt dit in overleg met omwonenden en betrokken partijen opgepakt. Hoe dat wordt vormgegeven en getoetst, zal per gebied en per traject verschillen.</i>
12	66	In de eerste alinea onder “Duurzame verbindingen” wordt gezegd dat er actief gezocht wordt naar gelijkwaardige, duurzame alternatieven voor vliegverbindingen via regionale luchthavens, die van belang blijven voor de aantrekkelijkheid van de regio voor expats, zakelijk bezoek en toerisme. Hoe staat dit in relatie met de ambities van Maastricht Aachen Airport?
	<i>Antwoord:</i>	<i>We zetten in op het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid van Maastricht en de regio. Voor de bereikbaarheid en connectiviteit van de regio op de lange afstanden is de strategie tweeledig. Vliegverbindingen via regionale luchthavens (inclusief Maastricht Aachen Airport) blijven van belang voor de aantrekkelijkheid van de regio voor expats, zakelijk bezoek en toerisme. We blijven actief op zoek naar gelijkwaardige, duurzame alternatieven. We zetten op de lange termijn in op betere verbindingen via het hogesnelheidstreinnetwerk van en naar de grote internationaal georiënteerde luchthavens en stations. Dit leidt op den duur tot een duurzaam bereikbare regio.</i>

13	68	Onder “Herverdelen verkeersdruk” wordt een mix van stimulerende en beperkende maatregelen genoemd. Kan er een voorbeeld van stimulerende en beperkende maatregelen genoemd worden?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Een stimulerende maatregel is om het aantrekkelijker te maken voor forenzen en bezoekers om te parkeren op afstand, voornamelijk aan de noordzijde van de stad. Op deze manier leiden we het verkeer meer via de Noorderbrug, ter ontlasting van de Kennedybrug. Een beperkende maatregel is het (straat)parkeren in de binnenstad gefaseerd verminderen, mits volwaardige alternatieven hiervoor zijn gerealiseerd.</i>
14	68	De tweede alinea onder het kopje “‘Park & Ride’ en ‘Park & Walk’” wordt genoemd dat de huidige P+W op de Cabergerweg op middellange termijn vervangen kan worden. Deelt u de mening dat, vanwege de toenemende activiteiten in het Belvédèregebied, de toevoeging van parkeervoorzieningen aldaar wellicht verstandiger is dan het vervangen van parkeervoorzieningen?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De toekomstige parkeerbehoefte van het Belvédèregebied is afhankelijk van de toekomstige programmatische invulling van het gebied. Afhankelijk van de type functies en bijbehorende mobiliteitsbehoefte die in het gebied ‘landen’, wordt een passende oplossing gezocht. Dat kan mogelijk leiden tot een toevoeging van het aantal parkeerplekken in het gebied. De P+W op de Cabergerweg heeft echter altijd een tijdelijk karakter gehad. Streven is daarom om deze op middellange termijn te vervangen voor een passend alternatief, als integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling.</i>
15	70	Onder het kopje “Molensingel/Hoge Weerd” wordt een verplaatsing van de verkeersdruk van de Hoge Weerd naar de Molensingel voorgesteld. Waarom wordt hiervoor gekozen? De Hoge Weerd heeft

		een inrichting als een doorgaande weg en bebouwing is op grotere afstand van de Hoge Weerd dan van de Molensingel.
	<i>Antwoord:</i>	<i>De Hoge Weerd heeft momenteel het karakter van een doorgaande weg. Het streven is om de Hoge Weerd meer in te richten als een lokale weg, voor bestemmingsverkeer, aansluitend aan de verdere ontwikkeling van de Maasoevers voor watergebonden recreatie. Het doorgaande verkeer tussen Maastricht en Eijsden zal kiezen voor de A2. De Molensingel zal dienen als ontsluiting van het bedrijventerrein Maastricht Zuid en Randwyck, een functie die hij nu ook al vervult.</i>
16	72	Onder het kopje “Spoorbarrière” wordt genoemd dat ter hoogte van de Duitse Poort de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd moet worden (voorheen stonden er overigens verkeerslichten). Betekent dit dat het standpunt van de gemeente is dat de spoorwegovergang van de Duitse Poort open moet blijven?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De hier bedoelde betere oversteekbaarheid heeft vooral betrekking op lopen en fietsen. Over of dit leidt tot het afsluiten van de Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer is nog geen definitief standpunt ingenomen.</i> <i>Dit volgt na afronding van een studie naar de verkeersstructuur in de stationsomgeving die op dit moment wordt uitgevoerd en waarover de gemeenteraad in de loop van 2020 zal worden geïnformeerd.</i>
17	72	Onder het kopje “Singelstructuren” wordt gesproken over het vergroenen en het aanpassen van de inrichting van de westelijke singelstructuur. De singels worden veel gebruikt door autoverkeer en het heeft een periferische werking. Op pagina 37 wordt genoemd dat de toename van mobiliteit vooral zal plaatsvinden door de toename van autoverkeer. Hoe rijmt de ambitie van het verlagen van de

		capaciteit van vele doorgaande wegen in Maastricht-West met hetgeen benoemd op pagina 37?
	<i>Antwoord:</i>	<i>We verwachten een toename van de automobilititeit in de regio en in de stad. Om de stad bereikbaar en leefbaar te houden, worden alternatieve duurzame vervoersvormen gestimuleerd, met name fiets en openbaar vervoer. Een belangrijke beleidsknop om dit autoverkeer op een duurzame manier te verdelen, is parkeren. De belangrijkste, robuuste verkeersaders om het autoverkeer te faciliteren zijn de A2 tunnel en de Noorderbrug. Via de A2 tunnel en de Noorderbrug kan het autoverkeer in de toekomst gebruik maken van de P+R en/of P+W locaties aan de noordzijde van de stad. Hierdoor kan de westelijke singelstructuur worden ontlast voor autoverkeer. Daarnaast heeft de singelstructuur ook een belangrijke functie voor wonen en fietsen. Om de leefbaarheid hier te verbeteren, is het streven om deze in de toekomst te vergroenen.</i>
18	74	Onder het kopje “Zuidzijde Maastricht” wordt geopperd om aan de oostzijde van de Maas een openbaar dagstrand aan te leggen. In hoeverre wordt dit anders dan het al aanwezige dagstrand “FunValley” in Oost-Maarland, net buiten Maastricht? Hoe wordt dit anders aangepakt dan de mislukte poging van een zwemplas in de ENCI-groeve?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Dit is een lange termijn ambitie die een nauwe relatie heeft met de hoogwateropgaven van Maastricht. Uit een eerste verkenning van maatregelen voor hoogwaterveiligheid (zoals opgenomen in de Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal) blijkt dat hier kansen liggen voor de realisatie van een openbaar dagstrand in combinatie met benodigde maatregelen ten behoeve van de hoogwaterveiligheid van de stad. De haalbaarheid van deze toekomstwens moet nader worden onderzocht, maar is wel onderdeel van het ruimtelijk streefbeeld in de</i>

		<i>Ontwerp Omgevingsvisie. De definitieve vorm en invulling hiervan moet vervolgens nader worden uitgewerkt.</i>
18	74	Onder het kopje “Zuidzijde Maastricht” staat een mogelijke verbinding over het water van de oostoever naar de westoever (ter hoogte van het ENCI-gebied). Hoe heeft de scenariokeuze bij de ENCI invloed op deze ambitie?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De scenariokeuze bij het ENCI-gebied wordt als zelfstandig dossier opgepakt. De Ontwerp Omgevingsvisie doet hier nu geen uitspraak over. De uiteindelijke keuze hiervan kan mogelijk invloed hebben op bijvoorbeeld de parkeerbehoefte van het ENCI-gebied. Een parkeerlocatie in zuidoost met een verbinding over de Maas (bijvoorbeeld per bootje) kan, afhankelijk van de definitieve invulling van het ENCI-gebied, een bijdrage leveren aan het reactieve karakter en bijbehorende parkeerbehoefte.</i>
19	90	De Geusselt wordt genoemd als locatie waar woonzorgcombinaties goed zouden passen. Welke voorzieningen zijn er, of worden er voorzien op loopafstand (winkels, medisch) in de Geusselt om dit in de toekomst een geschikt gebied te laten zijn?
	<i>Antwoord:</i>	<i>In het gebied zelf sluiten bestaande sport- en bijbehorende horeca voorzieningen aan op mogelijke woonzorgcombinaties. Overige functies zoals winkels zijn op loop-of fietsafstand bereikbaar, bijvoorbeeld de winkels in de Voltastraat en het Zorgpark Scharn. De Groene Loper als verbinding heeft een impuls gegeven aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van diverse voorzieningen in de omgeving.</i>
20	94	Onder “Levendig, aanvulling op dynamische centra” wordt geopperd om de Wilhelminasingel beter oversteekbaar te maken. Aan welke maatregelen wordt gedacht om dit te realiseren? Wordt er ook

		nagedacht over het afsluiten van de Wilhelminasingel voor autoverkeer?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Afsluiting van autoverkeer op de Wilhelminasingel is in de Ontwerp Omgevingsvisie niet aan de orde. Mogelijke maatregelen zouden bijvoorbeeld gericht zijn op het vaker voorrang verlenen aan fiets- en voetgangers bij het oversteken van de Wilhelminasingel (bijvoorbeeld het stoplicht vaker/langer op groen). Of dit kan hangt af van of mogelijk is het aantal afslaande verkeersbewegingen terug te dringen door de verkeerstructuur aan te passen of de routing van de bussen te veranderen.</i> <i>Dit volgt na afronding van een studie naar de verkeersstructuur in de stationsomgeving die op dit moment wordt uitgevoerd en waarover de gemeenteraad in de loop van 2020 zal worden geïnformeerd.</i>
21	99	Is de ambitie om geen detailhandel meer te hebben in onder andere Pottenberg, Heugemerveld en de Einsteinstraat (Heer) op de ontmoetingsplekken aldaar een juiste conclusie die getrokken kan worden uit de kaart op deze pagina?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Antwoord volgt.</i>
22	106	Onder “3. Rivierenlandschap” wordt genoemd dat er meer levendigheid gewenst is aan de zuidoostelijke maasoever. Hoe verschilt dat van de huidige invulling (Pietersplas en de Kleine Weerd)?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Het betreft hier voornamelijk fietsrecreatie langs de Maas en de mogelijke realisatie van een dagstrand.</i>
23	108	Onder “Culturele functies” wordt genoemd dat creatieve broedplaatsen leegstaande panden kunnen gebruiken. Wordt met creatieve broedplaatsen ook vrijplaatsen bedoeld (in feite

		kraakpanden)? Worden deze leegstaande panden volgens het regulier leegstandsbeheer aan creatieve broedplaatsen tijdelijk verhuurd?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Creatieve broedplaatsen kan breed worden geïnterpreteerd als plekken met een combinatie van functies, die zowel een open als gesloten karakter kunnen hebben met bijzondere aandacht voor ondernemerschap, community building, experiment en ontmoeting. Creatieve broedplaatsen kent dus verschillende vormen, waarvan leegstandsbeheer één van de elementen kan zijn. Veel regulier leegstandsbeheer betreft een tijdelijke invulling van gebouwen niet-zijnde creatieve broedplaatsen.</i>
24	113	Bij het tweede uitgangspunt staat dat de gemeente zich op zal stellen als een gelijkwaardige, betrouwbare partner. Soms dient er echter een beslissing gemaakt te worden (door de gemeente) die niet in het belang van iedereen is, of waarmee sommige belanghebbenden het oneens zijn. De gemeente dient dan toch de knoop door te hakken. Klopt deze redenatie? Hoe rijmt zich dat met het zijn van een gelijkwaardige partner?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Op pagina 38 staat dat de gemeente verschillende rollen kan spelen zoals een regisserende, samenwerkende of faciliterende rol. We zien echter dat steeds meer inhoudelijke opgaven niet alleen door de (lokale) overheid kunnen worden opgelost. Denk aan onderwerpen als het versterken van sociale cohesie om en nabij ontmoetingsplekken in buurten of de aanpak van hittestress op straat- of buurniveau. Bovendien verlangt de samenleving steeds meer te worden betrokken in plan- en besluitvormingsprocessen. Een rol van de gemeente als gelijkwaardige partners past hierbij.</i> <i>Echter over sommige onderwerpen en in sommige dossiers zal de overheid een regisserende rol pakken en verantwoordelijkheid</i>

		<i>(blijven) nemen om knopen door te hakken. En in veel gevallen is de gemeente uiteraard bevoegd gezag.</i>
25	117	Onder “Sphinxkwartier” wordt het “Landbouwbelang” genoemd als een ontwikkeling binnen de tijdspanne 2030-2040. Is de verwachting niet dat het Landbouwbelang eerder tot ontwikkeling komt, zeker nu de tenderprocedure wordt voorbereid?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De tijdsplanning is indicatief en op hoofdlijnen. Het betreft een mogelijk toekomstbeeld per fase over hoe de stad kan veranderen. Hiermee hopen we een beeld te schetsen over hoe de eerder beschreven opgaven en ambities de komende jaren concreet kunnen worden. Dit is dus geen ‘harde planning’. Dus ja, het kan zijn de ontwikkeling van het Landbouwbelang eerder op gang komt. Dat is afhankelijk van o.a. de uitkomst van de tenderprocedure en de toekomstige invulling van het Landbouwbelang.</i>

Deel 2

#	Paginanummer	Vraag
26	6	In het Gebiedprofiel Stadsrand worden Limmel, Nazareth en Malberg genoemd als aandachtswijken. Zou een wijk als de Heeg ook niet meer aandacht behoeven, ook door de onzekere toekomst van de Roserije?
	<i>Antwoord:</i>	<i>In deel 2 van de Ontwerp Omgevingsvisie wordt ingegaan op de buurten waar de opgaven uit het fysieke, sociale en economisch domein samenvallen en bovendien van bovengemiddelde omvang zijn. Hier komen negen buurten als 'kwetsbare buurten' uit naar voren. Dit wil niet zeggen dat er voor de overige buurten geen aandacht en/of inzet is voor de opgaven die daar spelen. Zo zetten de genoemde ambities en uitgangspunten uit de gebiedsprofielen en de maatregelen in het raamwerk (zoals beschreven in deel 1) in op een verbetering van de woonomgeving en leefkwaliteit in alle buurten van Maastricht, zo ook voor de Heeg. Denk aan het belang van centrale ontmoetingsplekken (in sommige gevallen inclusief detailhandel), infrastructuur voor langzaam verkeer en verbetering van de leefbaarheid van de Oeslingerbaan.</i>
27	12	In de eerste alinea wordt gesproken over een "oververtegenwoordiging" van goedkope sociale huurwoningen. Waar komen deze goedkope woningen terug indien er in de buurten Mariaberg, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort in de toekomst minder van deze woningen wordt gewenst?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Antwoord volgt.</i>
28	16	Gesteld wordt dat "Gemotoriseerd verkeer leidt tot lawaai, trillingen en uitstoot van schadelijke stoffen". In hoeverre zorgt de komst van

		de elektrische auto voor een aanzienlijke daling hiervan? Kan er een legenda bij figuur 3 verstrekt worden?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Antwoord volgt.</i>
29	16	“Tot slot geparkeerde auto’s ... plekken schaars is”. Op welke plekken waar ruimte schaars is in de stad nemen geparkeerde auto’s veel plaats in?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De plekken waar ruimte schaars is, zijn met name de dynamische gebieden en de levendige gebieden zoals beschreven in de gebiedsprofielen. Op pagina 46 en 47 wordt nader ingegaan op de parkeerprincipes per gebied.</i>
30	17	“Gelet op alle opgaven ... in openbaarvervoerverbindingen”. Hoe rijmt dit met het op pagina 37 van deel 1 benoemde feit dat toename van mobiliteit met name binnen het autoverkeer zal plaatsvinden?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Door te investeren in openbaarvervoersverbindingen, wordt geïnvesteerd in aantrekkelijke alternatieven waardoor een deel van de verwachte groei in het autoverkeer kan worden opgevangen, het wegennet niet overbelast raakt en dus de autobereikbaarheid van de stad gegarandeerd kan blijven.</i>
31	20	“Meer lopen, fietsen ... de klimaatdoelstellingen”. Draagt het langzaam veranderen van het wagenpark in elektrische voertuigen hier ook aan bij?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Ja, maar minder effectief in relatie tot de driestappenstrategie van de trias energetica. Zie ook de beantwoording van vraag 10.</i>
32	25	“We verlagen waar ... en milieuhygiëne”. Is dit op alle plekken waar mogelijk wenselijk? Wat doet het verlagen van de snelheid met de capaciteit van een weg?

	<i>Antwoord:</i>	<i>Nee, niet op alle plekken in de stad. Het zijn leidende principes waar naar gekeken wordt, zodra concrete plekken worden aangepakt in de stad. In hoeverre het principe wordt toegepast, is contextafhankelijk en dus maatwerk per maatregel en per gebied. Het verlagen van de snelheid van een weg kan leiden tot minder vervoersbewegingen, omdat automobilisten mogelijk kiezen voor een alternatieve route die men sneller naar de plaats van bestemming leidt.</i>
33	26	“De transitie naar ... in en rond de binnenstad”. Waarop is dit gebaseerd?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De milieuzone is één van de instrumenten die kan worden ingezet tot emissieloos verkeer. Het betreft een maatregel om deelnemers aan het gemotoriseerd verkeer, die in of door het betreffende gebied van de milieuzone moeten (zijn), kan stimuleren om elektrische voertuigen aan te schaffen of om te kiezen voor een alternatieve vervoerswijze.</i>
34	26	We ontmoedigen vrachtverkeer ... rondweg om Smeermaas”. Wat als de rondweg om Smeermaas niet gerealiseerd wordt? In hoeverre kan de omgevingsvisie van Maastricht rekeninghouden met een gewenste ontwikkeling over de grens?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De gemeente Maastricht is in gesprek met de Belgische partners om deze ambitie te realiseren. De genoemde maatregel is mede afhankelijk van hun medewerking.</i>
35	27	Er wordt een aantal keren benoemd dat er een ambitie is om straatparkeren te verminderen. Wat is hier het nut van? Wanneer is er sprake van voldoende draagvlak voor het verwijderen van parkeerplaatsen? Zijn straatparkeerplaatsen niet bij uitstek geschikt voor mensen die een snelle boodschap willen doen?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Straatparkeren van auto's en fietsen vraagt om ruimte. In verschillende gebieden is die ruimte beperkt, omdat er meer</i>

		<p><i>'ruimteclaims' zijn als gevolg van toekomstige opgaven en ambities. De hoofdthema's 'Gezond en leefbaar' en 'Beleving en ontmoeting' zijn hierbij vaak het vertrekpunt. Denk daarbij aan ruimte voor fietsers en voetgangers, groen, waterberging en speelruimte voor kinderen als concretere uitwerking. Daarbij nemen fietsparkeerplekken minder ruimte in dan autoparkeerplekken (ongeveer zeven fietsen kunnen geparkeerd worden op één autoparkeerplek). Per gebied wordt hier anders mee omgegaan (zie pagina 46 en 47 van deel 2). Door (auto)parkeren op een andere manier op te lossen, creëren we ruimte voor functies die bijdragen aan een aantrekkelijke en toekomstbestendige fysieke leefomgeving. Parkeerplaatsen hebben inderdaad een functie en zijn van belang voor de bereikbaarheid van de stad. In deze Ontwerp Omgevingsvisie wordt echter gekozen voor nieuwe oplossingen en alternatieven, om de kwaliteit en leefbaarheid in straten te doen toenemen. Samen met omwonenden en betrokken partijen wordt bij uitwerking van concrete maatregelen gezocht naar een passende oplossing.</i></p>
36	27	<p>"Voor nieuwe initiatieven ... en elektrisch rijden". Waarom wordt er verwacht dat er minder parkeergelegenheid nodig is in de toekomst dan wat nu het geval is. Hoe correspondeert dat met hetgeen genoemd op pagina 37 in deel 1 (toename mobiliteit leidt vooral tot toename autoverkeer)?</p>
	<i>Antwoord:</i>	<p><i>Uitgangspositie is dat mensen mobiel blijven en de bereikbaarheid van plekken gegarandeerd blijft. De wijze waarop en de vervoersvormen die daarvoor gekozen worden, kunnen verschillen. Als nieuwe initiatieven zich aandienen (zoals een bouwplan of herbestemming van een gebouw met een publieksaantrekkelijke functie) kunnen daarom alternatieve oplossingen voor autoverkeer worden geboden (bijvoorbeeld door bezoekers of werknemers te faciliteren met parkeren op afstand of bedrijven die werknemers geen</i></p>

		<i>standaard autoparkeerplaats bieden op een werklocatie) waardoor flexibel kan worden omgegaan met bestaande parkeernormen en mogelijk minder autoparkeerplaatsen door een initiatiefnemer gerealiseerd hoeven te worden. Bovendien verandert de samenleving en zien we een trend in steden gericht op autogebruik ten opzichte van autobezit. Initiatieven die hier op inspelen wordt in principe positief ontvangen.</i>
37	29	“Enerzijds krijgt de fietser meer ruimte ten koste van gemotoriseerd verkeer”. Waarom “ten koste van” en niet én én?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Omdat er gebieden in de stad zijn waar én én (fysiek) niet mogelijk is, leidt tot onveilige situaties voor met name voetgangers en fietsers en/of leidt tot een kwalitatieve afname van een gebied of straat.</i>
38	29	Hoe staat de daling van de verkeersdruk als voorwaarde voor enkelstrookrotondes op het Tongerseplein en het Koningin Emmaplein in verhouding met hetgeen genoemd op pagina 37 in deel 1 (toename mobiliteit leidt vooral tot toename autoverkeer)?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De gewenste verkeersdaling op de singels aan de westzijde van Maastricht is mogelijk door o.a. 1) alternatieve vervoersvormen te stimuleren (met name meer fiets en openbaar vervoer), 2) parkeren meer op afstand en met name aan de noordzijde van de stad te faciliteren en 3) nieuwe ontwikkelingen en publieksaantrekkende functies zoveel mogelijk aan de noord- en oostzijde van de stad te faciliteren. Mocht het aantal vervoersbewegingen op de singels aan de westzijde van Maastricht daadwerkelijk omlaag gaan, dan wordt het mogelijk om van een dubbelstrook- naar een enkelstrookrotonde te gaan op het Tongerseplein en het Koningin Emmaplein.</i>
39	35	Waarom zou de Maastricht-Brussel-Express nu wel een succes worden? Waarom is het eerdere project mislukt?

	<i>Antwoord:</i>	<i>De Maastricht-Brussel-Express (MBE) is geen succes geworden als gevolg van organisatorische zaken. Zo was er veel vertraging en uitval en reden er geen treinen na 19u. Het aantal reizigers was – zeker gegeven de genoemde omstandigheden - boven verwachting. Er is met andere woorden vermoedelijk voldoende vraag. Het succes van een nieuwe MBE hangt af van de samenwerking tussen beide landen en de wijze waarop de drielandentrein wordt ingepast en succesvol zal zijn.</i>
40	38	Waarom is het verminderen van vrachtritten een doel? Is het daarmee een doel dat er minder geconsumeerd wordt in Maastricht, met alle gevolgen voor de economie van dien?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Het doel zoals beschreven op pagina 38 gaat over het verminderen van het aantal ritten, niet het vervoerde tonnage. Ofwel efficiënter beladen, meer retourladingen, minder leegrijden. Het doel is nadrukkelijk niet minder consumptie in Maastricht, maar het verminderen van overlast door o.a. de inzet van logistieke hubs, stimuleren van schone logistiek en vrachtverkeer niet door de stad maar zoveel mogelijk over het snelwegennet te laten rijden.</i>
41	38	Kleinere voertuigen worden gesteld als doel. Hoeveel extra kleine voertuigen moeten er rijden om één groot voertuig te vervangen? Leidt het inzetten van meerdere kleinere voertuigen in plaats van één groot voertuig niet tot een verhoging van de verkeersdruk?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Kleinere voertuigen kunnen naar verwachting eerder zonder uitstoot ingezet worden. Als het gebruik van kleinere voertuigen leidt tot substantieel meer ritten (kleine voertuigen geven minder overlast dus een lichte toename is theoretisch acceptabel) dan is dit ongewenst. Vandaar de combinatie minder en kleiner, maar wel efficiënter.</i>

42	40	“Daar staat tegenover ... en gezondheid”. Is dit ook nog het geval indien de elektrische auto een steeds groter onderdeel van het wagenpark zal worden?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De conflicten worden dan minder, maar zijn nog niet allemaal opgelost. Zie ook de beantwoording van vraag 10, 28, 31 en 33.</i>
43	54	Er wordt in de speer/sterpunten niet genoemd over de eventuele overlast van bepaalde dieren (ratten of duiven). Waarom is er in de omgevingsvisie geen aandacht hiervoor?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Deze overlast zien wij niet als een speerpunt voor strategisch beleid, maar een tactisch/operationeel aandachtspunt waar o.a. via stadsbeheer regulier aandacht aan wordt besteed.</i>
44	58	Hoe is het stimuleren van stadslandbouw te rijmen met de ambitie om geen landbouw meer toe te voegen in Maastricht? Hoe wordt er rekening gehouden met bodemverontreiniging in deze?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Stadslandbouw vindt vaak op kleinere schaal in het stedelijk (bebouwde) gebied plaats. Deze vormen dragen vaak bij aan biodiversiteit, voedselproductie, duurzame leefvormen en gemeenschapsvorming. Een goede bodemkwaliteit zonder gevaarlijke verontreiniging is hierbij een randvoorwaarde. Mocht de bodemkwaliteit niet voldoen, wat vaak het geval is bij (tijdelijk) braakliggende gronden en sanering thans niet aan de orde is, kan er gewerkt worden met verhoogde moesbakken, gevuld met schone aarde (zoals het voorbeeld 50/50 B-Green aan de Groene Loper). Zoals beschreven in deel 1 van de Omgevingsvisie (pagina 106) geldt voor de groen- en natuurgebieden in Maastricht: “geen verdere intensivering en schaalvergroting van het agrarisch grondgebruik”. We koesteren daarmee het principe “compacte stad in een weids landschap”.</i>

45	64	“Daarnaast stellen wij ... hamstervriendelijk inrichten”. Wat wordt in dit geval met “beschikbaar stellen” bedoeld?
	<i>Antwoord:</i>	<i>De gemeente heeft gronden in eigendom die thans niet verpacht worden of waar een geliberaliseerd, jaarlijks opzegbaar pachtcontract is afgesloten. In beide gevallen bestaat de mogelijkheid om, op vrij korte termijn, deze gebieden (tijdelijk) beschikbaar te stellen, in te richten en te beheren als foerageer- en verblijfsgebied voor fauna en flora.</i>
46	66	Wat betekent de ecologische meerwaarde van tijdelijke natuur op terreinen die braak liggen voor de toekomstige bruikbaarheid van dat terrein? Brengt het de vastgelegde bestemming in gevaar?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Nee, zodra er sprake is van ‘tijdelijke natuur’ is de vastgelegde bestemming niet in gevaar. Bij tijdelijke natuur is sprake van een tussenfase in een gebied die wacht op een alternatieve ontwikkeling. Deze tijdelijke natuur kan een bijdrage leveren aan de biodiversiteit in de stad, zeker in perioden dat er voor langere tijd meerdere tijdelijke natuurplekken zijn of afgewisseld worden, waardoor de biodiversiteit een meer permanente impuls krijgt. De kern van tijdelijke natuur is dat alle natuur die ontstaat na aanvraag van de ontheffing mag worden verwijderd, mits de zorgplicht wordt nageleefd. Dat biedt grondeigenaren juridische zekerheid en de natuur nieuwe kansen.</i>
47	81	Er wordt gesproken over regenwatervoorzieningen die zelf kunnen worden gebruikt voor meervoudig ruimtegebruik met groen en recreatie. Hoe wordt de waterkwaliteit van dit stilstaande water in de gaten gehouden, zeker als er sprake is van recreatie?
	<i>Antwoord:</i>	<i>Antwoord volgt.</i>

48	114	<p>“Maastricht heeft bovendien ... bij cultuur”. Is het doel om ook niet geïnteresseerden te laten deelnemen aan cultuur? Kunnen mensen niet zelf bepalen op ze bepaalde cultuur interessant vinden?</p>
	<i>Antwoord:</i>	<p><i>Ja. Zoals verderop op pagina 114 staat vermeld, is het doel om mensen “in de gelegenheid te stellen om zelf cultureel actief te worden en in door hen zelf gekozen vormen hun verhaal te vertellen, zich te uiten”.</i></p>
49	135	<p>“In financiële zin kan ... van een ‘sloopfonds’”. Wat is het argument om de samenleving verantwoordelijk te laten zijn voor leegstand bij een particuliere eigenaar?</p>
	<i>Antwoord:</i>	<p><i>Voor het waarborgen van een passende woningvoorraad (in relatie tot o.a. betaalbaarheid en duurzaamheid; zie beleidsdoelen van de woonvisie op pagina 136 en 137) is een rol voor de (lokale) overheid weggelegd. Om het aanbod beter te laten aansluiten bij de vraag, is transformatie en/of sloop soms noodzakelijk. Voor sommige woningen in sommige gebieden zijn de vraagstukken zo hardnekkig, dat de markt deze problemen niet vanzelf oplost. Een ‘sloopfonds’ is een instrument dat nader kan worden onderzocht om als overheid te interveniëren, waardoor de woningmarkt weer beter functioneert en publieke beleidsdoelen kunnen worden behaald. Daarnaast wordt het sloopfonds gevuld door middel van financiële compensatie door ontwikkelaars die nieuwbouw willen realiseren. Degene die woningen toevoegt, draagt dus bij aan het oplossen van mogelijk overaanbod in de toekomst.</i></p>
50	145	<p>“We zorgen er ook voor ... in de samenleving”. In hoeverre heeft de gemeentelijke overheid middelen om de kosten “eerlijk” te verdelen? Is dit geen taak die tot het Rijk toebehoort?</p>

	<i>Antwoord:</i>	<p><i>‘Eerlijk verdelen’ gaat niet alleen over middelen, maar ook over het stellen van kaders en/of het stimuleren van maatregelen waardoor kosten en middelen van anderen op een juiste manier worden verdeeld. Voor dit vraagstuk is veel wettelijke omkaderd via bijvoorbeeld de Woningwet en de Wamtwet/Gaswet. De overheid kan echter wel een bijdrage leveren aan de verdeling van kosten en baten, bijvoorbeeld door invloed uit te oefenen op de keuze van alternatieven per wijk die van het aardgas worden afgekoppeld.</i></p> <p><i>De directe uitwerking van de energietransitie is op dit moment overigens nog onzeker. Een eerste stap is de Regionale Energiestrategie (RES), waarna op lokaal niveau een nadere uitwerking kan plaatsvinden via o.a. de warmtevisie (met aandacht voor maatregelen en kosten).</i></p>
51	179	<p>“De belangrijkste lokale bron van luchtverontreiniging is het verkeer”. Op welk onderzoek is dit gebaseerd? Uit het rapport van Royal Haskoning DHV (2016) blijkt dat dit niet voor alle soorten luchtverontreiniging geldt.</p>
	<i>Antwoord:</i>	<i>Antwoord volgt.</i>