

## **Bijlage 4. Nota van antwoord**

**Bijlage 2 bij het Raadsvoorstel en –besluit  
nr 88-2010 tot vaststelling van het  
bestemmingsplan A2 Mariënwaard**

**NOTA VAN ANTWOORD**

# 1 Inleiding en leeswijzer

De Groene Loper is vertaald in een (Ontwerp-)Tracébesluit en in (Ontwerp-)Bestemmingsplannen (OBP). Vanaf 6 september tot en met 18 oktober 2010 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzenprocedure hun mening geven op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse en het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De stap was nodig voor de bovengrondse inrichting van de ondertunneling tussen Geusselt en Europaplein, de nieuwe ontsluitingsweg en het nieuwe vastgoed voor het bedrijventerrein Beatrixhaven en natuurcompensatie in de Landgoederenzone.

Voor u ligt de Nota van Antwoord op beide Ontwerp-Bestemmingsplannen. In deze nota geeft het college een voorstel voor de beantwoording van de binnengekomen zienswijzen op de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard.

## *1.1 Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen*

Het project A2 Passage Maastricht wordt gerealiseerd op grond van: het Tracébesluit A2 Passage Maastricht (TB), dat is vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Milieu (in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie), en; de door de gemeenteraad van Maastricht vastgestelde bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Mariënwaard.

Het TB ziet, kort samengevat, op de wijziging van de autosnelweg A2 tussen km 251, 9 (knooppunt Kruisdonk) en km 258, 3 (aansluiting Randwijck) en bevat alle daarmee direct samenhangende maatregelen.

In de bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Marienwaard zijn enerzijds de maatregelen opgenomen die vanwege de beperkte reikwijdte van de Tracéwet geen onderdeel kunnen zijn van het TB. Het betreft onder andere het vastgoed, de landgoederenzone en de ontsluitingsweg Beatrixhaven.

Daarnaast is met de vaststelling van de bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Marienwaard, voor het daarin opgenomen plangebied, voldaan aan de verplichting van de raad van de gemeente Maastricht op grond van artikel 15, lid 8 Tracéwet om een bestemmingsplan overeenkomstig het TB vast te stellen<sup>1</sup>. Deze bestemmingsplannen bieden vervolgens voor het daarin opgenomen plangebied het juridisch-planologisch kader voor de aanpassing van autosnelweg A2/N2 en daarmee samenhangende maatregelen.

Op grond van artikel 15, lid 8, Tracéwet kunnen slechts zienswijzen tegen onderdelen van het ontwerp-bestemmingsplan worden ingediend welke niet reeds zijn vastgelegd in het TB. Bezwaren die betrekking hebben op onderdelen van het bestemmingsplan welke reeds in het TB zijn vastgelegd, kunnen niet meer in het kader van de bestemmingsplanprocedure aan de orde komen. Deze bezwaren hadden naar voren kunnen en moeten worden gebracht in de procedure aangaande het TB. Zienswijzen

---

<sup>1</sup> Voor zover het TB betrekking heeft op maatregelen buiten het plangebied van de bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Marienwaard geldt dat in een later stadium gevolg zal worden gegeven aan de verplichting van art. 15, lid 8 Tracéwet om een bestemmingsplan overeenkomstig het TB vast te stellen.

tegen de ontwerp-bestemmingsplannen die betrekking hebben op onderdelen van het TB zullen om deze reden buiten behandeling worden gelaten.”

## 1.2 Nota van Antwoord

De gemeente Maastricht heeft alle binnengekomen zienswijzen verzameld en gebundeld (de gebundelde zienswijzen, zonder persoonsnamen en adressen van reclamanten, zijn te downloaden via

<http://www.maastricht.nl/web/Projecten/Projecten/Projecten-tonenop/A2-Maastricht.htm>

Iedere indiener van zienswijzen heeft een uniek nummer gekregen op basis waarvan men de eigen zienswijze terug kan vinden. Het nummer komt, indien men ook tegen het Ontwerp tracébesluit een zienswijze heeft ingebracht, overeen met het nummer dat men in het kader van de Nota van Antwoord op het Ontwerp Tracebesluit gekregen heeft. Het nummer is per begeleidende brief bekend gemaakt.

De zienswijzen zijn geanalyseerd en samengevat. Indien (een deel van) de zienswijze betrekking heeft op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse, dan staat (dit deel van) de zienswijze inclusief de beantwoording daarvan in de Nota van Antwoord bij Bestemmingsplan A2 Traverse. Hetzelfde geldt voor het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard.

In deze Nota van Antwoord 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 en verenigingen. In de Nota van Antwoord bij het Tracébesluit wordt niet gesproken van 'reclamant', maar van 'participant'.

## 2 Publieksparticipatie bij A2 Maastricht

In 2003 zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW), de gemeenten Maastricht en Meerssen en de Provincie Limburg begonnen met de voorbereidingen voor één totaalplan voor stad en snelweg, voor voetgangers, fietsers en automobilisten, voor inwoners en bezoekers, voor infrastructuur en stadsontwikkeling. Dat totaalplan is de Groene Loper van consortium Avenue2 geworden, bekend uit de stadsbrede consultatieronde eind 2008/begin 2009. Dit integraal gebiedsontwerp:

- verbetert de bereikbaarheid van Maastricht en de doorstroming op de A2;
- verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid in omliggende buurten;
- biedt nieuwe kansen voor A2-buurten, door stedelijke vernieuwing en opheffing van barrières.

Het besluitvormingsproces van A2 Maastricht is een gecombineerde aanpak van wettelijke procedures met de juridisch verplichte zienswijzenprocedure en extra consultatierondes met niet juridisch verplichte zienswijzenprocedures. Tussen 2004 en 2009 konden geïnteresseerden vijf keer reageren op de voorbereidingen en ontwerpplannen voor A2 Maastricht. Op de website van het Projectbureau A2 Maastricht ([www.a2maastricht.nl](http://www.a2maastricht.nl)) staat een processchema dat inzicht geeft in de procedures sinds 2004.

In 2008/2009 vond de laatste consultatieronde plaats binnen het project A2 Maastricht. Geïnteresseerden konden drie plannen voor stad en snelweg bekijken en erop reageren. In totaal bezochten ruim 3590 mensen het speciaal daarvoor ingerichte consultatiecentrum. Er zijn 261 reacties ingediend. Enkele reacties zijn namens of mede namens andere personen ingediend. Op de website [www.a2maastricht.nl](http://www.a2maastricht.nl) staat een totaaloverzicht van de resultaten uit de consultatieronde.

## *2.1 Heldere communicatie*

Eén van de uitgangspunten van publieksparticipatie is heldere communicatie. Participanten moeten immers goed geïnformeerd zijn over de inhoud van het project, voordat zij hun mening hierover kunnen geven. Rondom de zienswijzenprocedure van de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard is veelvuldig gecommuniceerd. Hiervoor werden onder andere de volgende communicatiemiddelen ingezet: de nieuwsbrief Ma2stricht Actueel, persberichtgeving, advertenties, een publieksvriendelijke samenvatting van de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard en de websites [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), [www.maastricht.nl](http://www.maastricht.nl) en [www.a2maastricht.nl](http://www.a2maastricht.nl). Ook vonden gedurende de hele inzage periode inloopbijeenkomsten plaats in het Informatiecentrum A2 Maastricht. Op een aantal dagen waren er specialisten aanwezig, die vragen konden beantwoorden. Ter plekke kon men een zienswijze indienen.

Voor het project A2 Maastricht is een speciaal informatiecentrum ingericht, met onder andere een maquette en film van het totaalplan de Groene Loper en een animatie van de bouwmethode. Tijdens de inzageperiode stonden in het Informatiecentrum ook informatiepanelen met daarop de belangrijkste inhoud van de Ontwerp-Bestemmingsplannen.

In totaal bezochten ruim 150 personen het Informatiecentrum tijdens de inlooptdagen voor de ontwerp bestemmingsplannen.

Tot slot vindt stelselmatig overleg plaats met het A2-Buurtenplatform en A2-Bedrijvenplatform. Zie [www.a2maastricht.nl](http://www.a2maastricht.nl) voor samenstelling en werkwijze.

## 3 OTB/MER A2 Passage Maastricht

### *3.1 Waarop reageren?*

De Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard bevatten onder meer de volgende onderwerpen:

- Het vastgoed langs de A2 Traverse: woningen, kantoren en kleine bedrijvigheid;
- De Groene Loper en de parklaan;
- Nieuwe ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven;
- Het vastgoed (bedrijven) nabij bedrijventerrein Beatrixhaven;
- Natuurcompensatie

Onder meer op de website [www.a2maastricht.nl](http://www.a2maastricht.nl) stond tijdens de zienswijzenprocedure Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard een speciaal Wegwijsoverzicht: een overzicht met onderwerpen waarop men kon reageren. Op deze manier konden participanten makkelijk nagaan of er onderwerpen waren die hun belangen raakten.

### *3.2 Aard en aantal zienswijzen*

Op de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard zijn in totaal 120 zienswijzen ontvangen door de gemeente Maastricht: 42 zienswijzen hiervan zijn doorgestuurd vanuit het Ontwerp-Tracébesluit en milieueffectrapport (OTB/MER), omdat ze ook betrekking hebben op de Ontwerp-Bestemmingsplannen voor de A2 Traverse en Mariënwaard. Enkele zienswijzen zijn namens meerdere personen ingediend. Ook zijn sommige gelijke zienswijzen door verschillende personen ingediend. De indieners zijn grotendeels afkomstig uit Maastricht. Een kleiner deel komt uit Meerssen en een enkeling uit een andere plaats in Nederland. Ongeveer een kwart van de zienswijzen is afkomstig van organisaties (ondernemers-, bewonersverenigingen, scholen, overheidsinstanties, natuur- en milieuorganisaties) en bedrijven uit de omgeving.

### *3.3 Beantwoording zienswijzen*

Het college stelt voor de binnengekomen zienswijzen te beantwoorden. Deze antwoorden staan in de Nota van Antwoord die voor u ligt. De reclamanten krijgen hiermee antwoord op hun vragen of opmerkingen. Slechts indien de zienswijze heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan, wordt dit in de beantwoording uitdrukkelijk vermeld. Voor de overige zienswijzen geldt dat deze niet hebben geleid tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

Iedere reclamant heeft zoals gezegd een nummer gekregen. Dit nummer is per brief toegezonden. In deze Nota van Antwoord treft u ook een schematisch overzicht (Bijlage I) aan, waarin alle reacties per Ontwerp-Bestemmingsplan zijn terug te vinden. Aan de hand van het toegezonden nummer én dit schema, vindt een reclamant eenvoudig terug op welke pagina(s) hij zijn zienswijze(n) met antwoord vindt. De inhoudelijke reacties zijn onderverdeeld in drie categoriën:

- Reacties ingediend tegen het OTB die geen betrekking hebben op het TB, maar op het Ontwerp-Bestemmingsplan;
- Reacties ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard;
- Reacties die geen betrekking hebben op Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard.

#### ***Zo vindt u het antwoord op uw ingezonden zienswijze:***

Per brief heeft u een reclamantnummer gekregen.

Ga naar Hoofdstuk 5 Bijlage 1: schematisch overzicht reacties.

In de allereerste kolom 'Persoonlijk nummer van reclamant/zienswijze' zoekt u uw reclamantnummer op.

Heeft u uw reclamantnummer gevonden, dan kijkt u in de rij daarachter welke cellen gevuld zijn met een nummer (het zogenaamde reactienummer). Een voorbeeld: u heeft reclamantnummer 15 toegekend gekregen. U vindt dan een gevulde cel onder thema 'Reacties ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse.': hier staat reactienummers 31. Verder vindt u een ingevulde cel onder thema 'Reacties die geen betrekking hebben op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard': hier staat reactienummer 24. Dat betekent dat u de antwoorden op uw ingezonden zienswijzen die betrekking hebben op het Ontwerp-Bestemmingsplan Traverse terugvindt onder nummer 31 van hoofdstuk 4 van de Nota van Antwoord behorende bij het Ontwerp-Bestemmingsplan Traverse en dat u de antwoorden op uw ingezonden zienswijzen die betrekking hebben op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard onder nummer 31 van hoofdstuk 4 van de Nota van Antwoord behorende bij het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard vindt. Onder de vetgedrukte samenvatting van de ingediende zienswijze, vindt u vervolgens het antwoord van het bevoegd gezag. Soms treft u meerdere

reclamantnummers aan bij een bepaalde zienswijze. Dit betekent dat meerdere personen dezelfde zienswijze hebben ingediend.

### *3.4 Vervolg*

Mede op basis van de zienswijzen heeft de gemeenteraad de bestemmingsplannen vastgesteld. De gemeente maakt naar verwachting het vaststellingsbesluit bekend op 24 december 2010 in de gemeentelijke dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, in de Staatscourant en op de websites [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), [www.maastricht.nl](http://www.maastricht.nl) en [www.a2maastricht.nl](http://www.a2maastricht.nl).

Personen, die op de Ontwerp-Bestemmingsplannen hebben gereageerd, ontvangen een persoonlijk bericht van de gemeenteraad over het definitieve besluit. Voor belanghebbenden is het vervolgens mogelijk om in beroep te gaan tegen het besluit. Dit kan te zijner tijd bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt 6 weken vanaf de dag na die waarop het vaststellingsbesluit ter inzage is gelegd. Het besluit is digitaal raadpleegbaar via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en wordt in ieder geval ter visie gelegd bij het gemeenteloket en het Informatiecentrum A2 Maastricht aan de President Rooseveltlaan 101 te Maastricht.

## 4 Inhoudelijke reacties

*4.1 Reacties ingediend tegen het OTB die geen betrekking hebben op het TB, maar op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard. Deze reacties zijn doorgestuurd naar het college van B en W van Maastricht.*

Zienswijzen: 27, 36, 37, 56, 58, 74, 75, 76, 77, 80, 87, 88, 89, 95, 96, 104, 106, 107.

1. Zienswijzen: 56  
**Waterschap Roer en Overmaas heeft een wateradvies afgegeven voor het bestemmingsplan A2 Mariënwaard. In het advies is aangegeven, dat een aantal onderwerpen niet voldoende is uitgewerkt, geactualiseerd of gecorrigeerd.**

Reactie: In het aanvullend overleg tussen het Waterschap en de gemeente Maastricht is afgesproken een aantal wijzigingen aan te brengen in het bestemmingsplan. Concreet betekent dit dat, naast enkele tekstuele aanpassingen in de Toelichting, ter hoogte van de oude wielerveding in plaats van de aanduiding waterberging een dubbelbestemming water wordt toegepast. Rondom beheer van de waterbuffer zijn afspraken gemaakt met de Provincie Limburg. Het bestemmingsplan is aangepast.

2. Zienswijzen: 104

De nieuwe ontsluitingsweg naar de Beatrixhaven loopt op zeer korte afstand van de woning van reclamant aan de Mariënwaard. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit ter hoogte van zijn woning significant toe. Hij stelt dat de gekozen ontwerpvariant niet kan, omdat daarbij geen rekening is gehouden met zijn belangen.

Reactie: De nieuwe ontsluitingsweg is van regionaal belang en bedoeld om een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen tussen de A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven. In 2005 is onderzoek gedaan naar de effecten van verschillende varianten van deze weg ('Eén plan voor stad en snelweg, onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2', Oranjewoud 23 november 2005). Uit dit onderzoek is gebleken dat variant C - welke is opgenomen in het bestemmingsplan - zorgt voor de meest korte en directe aansluiting op het bedrijventerrein. Bovendien brengt deze variant de kleinste aantasting van de Landgoederenzone met zich mee. Ook op andere onderzochte effecten, zoals hinder en natuur, scoort dit alternatief niet wezenlijk negatiever dan de overige alternatieven. Op basis van deze uitkomsten heeft de gemeenteraad van Maastricht in november 2006 besloten tracévariant C aan te wijzen als uitgangspunt voor het Programma van Eisen voor de aanbesteding van het project A2 Maastricht (Tracékeuze ontsluitingsweg Beatrixhaven van 21 november 2006, nr. 131-2006). Het besluit van de gemeenteraad is daarmee zorgvuldig voorbereid en degelijk onderbouwd, waarbij ook aandacht is geweest voor de belangen van reclamant.

Er is veel discussie geweest over de plek waar de Mariënwaard moet worden gekruist. Uiteindelijk is gekozen voor een ligging ten noorden van Mariënwaard 1. Hierdoor ondervinden het minste aantal woningen hinder van de nieuwe weg. De keuze is dus



gunstig voor diverse woningen aan de Mariënwaard, maar inderdaad niet voor de woning Mariënwaard 1. De nieuwe weg zal zodanig worden vormgegeven, dat wel wordt voldaan aan de leefbaarheidsnormen. Door de nieuwe weg zal het uitzicht veranderen. Als de reclamant van mening is, dat hij hierdoor wordt benadeeld, kan hij beroep doen op de planschaderegeling.

3. Zienswijze: 104

**Een reclamant is van mening dat, in verband met het akoestisch probleem, de weg naar de Beatrixhaven binnen de begrenzing van het OTB moet vallen. Ook denkt hij, dat hij door de plannen geluidoverlast krijgt. Hij geeft aan, dat zijn woning niet is meegenomen in akoestisch onderzoek, omdat het niet binnen de OTB-grens ligt. Er is aangegeven, dat dit wordt meegenomen in het nog op te stellen Bestemmingsplan A2 Mariënwaard. Reclamant vindt dat deze gang van zaken niet aan de wettelijke eisen voldoet, onzorgvuldig is en met het zorgvuldigheidsbeginsel in strijd is.**

Reactie: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen, is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. De ontsluitingsweg Beatrixhaven valt buiten deze bevoegdheid en is om die reden meegenomen in het bestemmingsplan.

De woning van reclamant is meegenomen in het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan A2-Mariënwaard. Vastgesteld is dat geluidbelasting vanwege de (nieuwe) ontsluitingsweg van de Beatrixhaven meer dan 48 dB bedraagt en dat derhalve een hogere waarde moet worden vastgesteld. De vast te stellen hogere waarde bedraagt 58 dB.

De woning van reclamant is eveneens meegenomen in het akoestisch onderzoek voor de (bestaande) A2/A79 dat bij het (O)TB hoort. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting door de A2 niet veel verandert en op alle waarneempunten zelfs iets afneemt. Deze afname bedraagt 1 à 2 dB en soms meer. Er wordt dan ook geen hogere waarde vastgesteld voor wat betreft geluid vanwege de A2/A79.

4. Zienswijzen: 58, 74, 76, 77, 80, 89, 107

**Het A2-Buurtenplatform, andere buurtraden en bewoners vragen om de Groene Loper vanaf de A2-fietsbrug direct richting de Kanjel te laten lopen en via een onderdoorgang bij het spoor richting de Landgoederenzone.**

Reactie: In het bestemmingsplan is de Groene Loper voorzien tot aan de Meerssenerweg. In het kader van de planontwikkeling rond het light-rail station en bijbehorende Park & Ride-voorziening is het de bedoeling om de Groene Loper door te trekken onder het spoor en te verbinden met de Beukenlaan. De suggesties van reclamanten worden in dit proces meegenomen.

5. Zienswijzen: 27, 37

**Het A2-Bedrijvenplatform en een reclamant willen dat vanaf de nieuwe ontsluitingsweg Beatrixhaven ook een aansluiting wordt gerealiseerd op de Galjoenweg. Dit bevordert een betere verspreiding van het verkeer in de Beatrixhaven.**

Reactie: Het doortrekken van de ontsluitingsweg Beatrixhaven tot aan de Galjoenweg valt niet binnen de scope van het project A2 Passage Maastricht. Daarom is in het bestemmingsplan niet voorzien in een dergelijke aansluiting. In de plannen voor het gebied (onder andere het light-rail station en de Park & Ride-voorziening) wordt ruimtelijk gezien wel rekening gehouden met een mogelijke aansluiting op de Galjoenweg. De realisatie van de aansluiting is afhankelijk van de financieringsmogelijkheden.

6. Zienswijzen: 36

**Kruisdonk Beheer BV geeft aan dat de infrastructurele ingrepen voor doorsnijding van de Landgoederenzone zorgen. Hierdoor ontstaat volgens de reclamant een ernstige versnippering van het groene buitengebied.**

Reactie: De aansluiting Beatrixhaven doorkruist de Landgoederenzone. Deze gedeeltelijk verhoogde weg wordt volledig groen ingekleed en ingepast door de taluds te beplanten en door op diverse plekken (Beukenlaan, spoorkruising, Meerssenerweg en de nieuwe loop van de Kanjel) noord-zuid verbindingen te realiseren. Om de kwaliteit van de Landgoederenzone zo veel mogelijk te behouden, wordt de kwaliteit van de bestaande gebieden versterkt door aanplant van bos, struweel, hagen en realisatie van natuurvriendelijke oevers. Hierdoor wordt de ecologische verbindingstructuur in stand gehouden.

7. Zienswijzen; 87, 88, 95, 96, 106

**Enkele reclamanten willen dat de wegen Kruisdonk en Mariënwaard in de toekomst rustige verbindingswegen worden met een verlaging van de maximum snelheid naar 60 kilometer per uur. Ook het verbieden van vrachtverkeer op deze wegen is gewenst.**

Reactie: Kruisdonk en Mariënwaard worden als gevolg van het plan rustige verbindingswegen. Een verlaging van de maximumsnelheid en een verbod voor vrachtverkeer maken geen onderdeel uit van het plan. en zijn ook in strijd met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.

8. Zienswijzen: 36

**Kruisdonk Beheer BV is van mening dat de plannen een forse aantasting betekenen voor de waarde van Landgoed Kruisdonk en de omgeving waarvan dit monumentale object deel uitmaakt. Reclamant geeft aan dat de plannen gepaard gaan met verlies van historische waarden van lanen en waterlopen als belangrijkste verbindende elementen van de Landgoederenzone.**

Reactie: Het project A2 Maastricht heeft op twee manieren een relatie met Landgoed Kruisdonk. In de eerste plaats vanwege de nieuwe verbindingsweg tussen de A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven, die (op enige afstand) ten zuidwesten van het landgoed komt te liggen. In de tweede plaats vanwege de verbreding van de A2 (en bijbehorende afslag richting het knooppunt met de A79) die het noordoostelijke deel van het landgoed raakt. Voor het bestemmingsplan is met name (beantwoording van) het eerste punt aan de orde. Beantwoording van het tweede punt heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord bij het TB A2 Passage Maastricht.

De ontsluitingsweg Beatrixhaven doorkruist de Landgoederenzone. Het tracé van de weg is bepaald op basis van een integraal onderzoek naar de voor- en nadelen van de verschillende varianten (besluit gemeenteraad 'Tracékeuze ontsluitingsweg Beatrixhaven' van 21 november 2006, nr. 131-2006). De weg wordt verhoogd aangelegd, waardoor de historische lanen (Meerssenerweg en Beukenlaan), waterlopen (de nieuwe loop van de Kanjel) en het spoor ongelijkvloers worden gekruist. De netwerken van natuur, water en recreatie blijven daardoor gehandhaafd. Deze gedeeltelijk verhoogde weg wordt volledig groen ingekleed en ingepast door de taluds te beplanten en door op diverse plekken (Beukenlaan, spoorkruising, Meerssenerweg en de nieuwe loop van de Kanjel) noord-zuid verbindingen te realiseren. Om de kwaliteit van de Landgoederenzone zo veel mogelijk te behouden, wordt de kwaliteit van de bestaande gebieden versterkt door aanplant van bos, struweel, hagen en realisatie van natuurvriendelijke oevers. Hierdoor wordt de ecologische verbindingstructuur in stand gehouden en wordt geprobeerd de visueel landschappelijke aantasting zo veel mogelijk te beperken.

De afstand van de weg tot het Landgoed Kruisdonk is zodanig, dat geen sprake is van een directe aantasting van de monumentale waarde van het landgoed. Dit komt mede doordat het Landgoed Kruisdonk - door de opzet en de aanwezige beplanting - met name aan de zuidzijde intern is georiënteerd en nauwelijks visuele relaties heeft met het deel van de Landgoederenzone waar de nieuwe weg komt te liggen. Er is dan ook geen directe relatie tussen de aanleg van de nieuwe weg en (de gestelde verminderde) exploitatiemogelijkheden van het huidige Landgoed Kruisdonk.

9. Zienswijzen: 75

**Een reclamant pleit voor maatregelen om de Meerssenerweg minder te belasten en zeker niet zwaarder te belasten dan de autonome situatie.**

Reactie: Het verkeersmodel geeft aan dat in 2004 en in 2026 zonder het plan het aantal motorvoertuigen nagenoeg het zelfde blijft (rond de 11.000). Door het plan neemt het verkeer over de Meerssenerweg af tot zo'n 8.900 motorvoertuigen per etmaal in 2026.

## 4.2 Reacties ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard

Zienswijzen: 7, 17, 34, 35, 36, 38, 42, 43, 44, 45, 58, 66, 76, 80, 93, 94, 104, 142, 143, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 154, 156.

10. Zienswijzen: 7

**Reclamant wonende aan de Ambyerstraat-Noord en Westrand geeft aan dat het OTB/MER geen enkel inzicht geeft op welke manier de groene wal (waarin bewoners twintig jaar geleden zelf hebben geïnvesteerd en waardoor hun tuin wordt omgeven) - een zeer waardevol flora- en faunagebied waar ook beschermde diersoorten wonen - is meegenomen en meegewogen dan wel beschermd.**

Reactie: De groene wal valt niet binnen het bestemmingsplan. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

11. Zienswijzen: 7

**Reclamant heeft in 2004 diverse alternatieven aangedragen, die daadwerkelijk de ontsluiting van Maastricht en omgeving verbeteren. Deze alternatieven zijn niet meegenomen in de huidige plannen. Volgens de reclamant is het aan de minister van Verkeer en Waterstaat om te bewijzen waarom dat niet is gedaan.**

Reactie: De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

12. Zienswijzen: 142

**TenneT TSO B.V. geeft aan dat in de Toelichting bij hoofdstuk 9 'Juridisch Plan', paragraaf 9.6; 'Artikelsgewijze bespreking', onder kopje 'Leiding-Hoogspanningsleiding' de tekst gewijzigd moet worden in: 'De mede tot 'Leiding-Hoogspanningsleiding' bestemde gronden zijn bedoeld voor de instandhouding en het beheer van de aanwezige bovengrondse hoogspanningsleidingen. Het betreft de 150kV-hoogspanningslijn Schoonbron-Limmel en de 150 kV-hoogspanningslijn Greateide-Limmel.'**

Reactie: De Toelichting op het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.

13. Zienswijzen: 36, 143

**Kruisdonk Beheer BV en de Stichting AK familie PHG Mesterom vinden dat de plannen een forse aantasting betekenen van de exploitatie mogelijkheden en de**

**waarde van Landgoed Kruisdonk, alsmede een aantasting van de omgevingskwaliteit waarvan dit monumentale object deel uitmaakt.**

**Reclamanten noemen hiervoor de volgende argumenten:**

- **Door de geplande verknoping A2-A79 wordt het landgoed aan alle zijden ingesloten.**
- **Het landgoed wordt de meest kwetsbare schakel in de Landgoederenzone.**
- **Er treedt ernstige versnippering op in het buitengebied als gevolg van de doorsnijding van de Landgoederenzone door infrastructurele ingrepen, met name als gevolg van de nieuwe ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven.**
- **Verlies van historische waarden van lanen en waterlopen als belangrijke verbindende elementen van de Landgoederenzone.**
- **Substantiële economische schade door vergaande vershraling van de toekomstige exploitatie mogelijkheden van Landgoed Kruisdonk.**

**Reclamanten stellen aanpassingen voor om:**

- **de historische verbindingen beter en sterker te herstellen door nieuwe infrastructuur beter te integreren middels natuurlijke overgangen;**
- **de continuïteit en de levensvatbaarheid van het landgoed meer kritische massa c.q. economische dragers te geven in samenhang met een logische verbinding met de aangrenzende zones;**
- **kwalitatief landschap toe te voegen en door verschillende schaalniveaus van netwerken beter te koppelen. Daardoor kunnen de belangrijke historische verbindingen worden hersteld en versterkt.**

Reactie: De ontsluitingsweg Beatrixhaven doorkruist de Landgoederenzone. Het tracé van de weg is bepaald op basis van een integraal onderzoek naar de voor- en nadelen van de verschillende varianten (besluit gemeenteraad 'Tracékeuze ontsluitingsweg Beatrixhaven' van 21 november 2006, nr. 131-2006). De weg wordt verhoogd aangelegd, waardoor de historische lanen (Meerssenerweg en Beukenlaan), waterlopen (de nieuwe loop van de Kanjel) en het spoor ongelijkvloers worden gekruist. De netwerken van natuur, water en recreatie blijven daardoor gehandhaafd. Deze gedeeltelijk verhoogde weg wordt volledig groen ingekleed en ingepast door de taluds te beplanten en door op diverse plekken (Beukenlaan, spoorkruising, Meerssenerweg en de nieuwe loop van de Kanjel) noord-zuid verbindingen te realiseren. Om de kwaliteit van de Landgoederenzone zo veel mogelijk te behouden, wordt de kwaliteit van de bestaande gebieden versterkt door aanplant van bos, struweel, hagen en realisatie van natuurvriendelijke oevers. Hierdoor wordt de ecologische verbidingsstructuur in stand gehouden en wordt geprobeerd de visueel landschappelijke aantasting zo veel mogelijk te beperken.

De afstand van de weg tot het Landgoed Kruisdonk is zodanig, dat geen sprake is van een directe aantasting van de monumentale waarde van het landgoed. Dit komt mede doordat het Landgoed Kruisdonk - door de opzet en de aanwezige beplanting - met name aan de zuidzijde intern is georiënteerd en nauwelijks visuele relaties heeft met het deel van de Landgoederenzone waar de nieuwe weg komt te liggen. Er is dan ook geen directe relatie tussen de aanleg van de nieuwe weg en (de gestelde verminderde) exploitatiemogelijkheden van het huidige Landgoed Kruisdonk.

Initiatieven om in de Landgoederenzone historische verbindingen te verbeteren en de landschappelijke kwaliteit te verhogen, worden toegejuicht. Als dit samen moet gaan met het realiseren van economische dragers en het vergroten van bouwmasse in het gebied, wordt kritisch bekeken welke 'winst' het totaal oplevert voor de kwaliteit van de Landgoederenzone. Ook wordt bekeken hoe dit past in de programmatische opgave van de stad en de prioriteiten, die daarin reeds zijn gesteld.

14. Zienswijzen: 17, 35, 93, 94, 150, 151, 152, 154

**Actie Comité Ambyerweg en reclamanten (bewoners van de Ambyerweg) kunnen zich niet verenigen met het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard voor wat betreft de koppeling van de Ambyerweg met de A2. Dit vanwege de nadelige gevolgen die hieruit voortvloeien voor de Ambyerweg. Zij noemen hiervoor de volgende argumenten:**

- **De Ambyerweg is een drukke straat die door het huidige ontwerp nog drukker wordt. Volgens reclamanten moet worden uitgegaan van een toename van 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit komt neer op een toename van 400 motorvoertuigen per uur op de huidige belasting van 1.200 motorvoertuigen per uur. Hiermee wordt voorbijgegaan aan de voorwaarde, dat het project nergens in Meerssen mag leiden tot meer verkeer.**
- **De toename van verkeersintensiteit leidt tot een verhoging van de hoeveelheid NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (zie bijgaand rapport Milieudefensie Meerssen, 22 oktober 2009). In dit rapport wordt de huidige hoeveelheid NO<sub>2</sub>, waarde 34, hoog genoemd en is permanent verblijf op die plek niet aan te raden. Door een toename met 5.000 motorvoertuigen per etmaal zal de waarde van de hoeveelheid NO<sub>2</sub> toenemen en wellicht de maximale grens overschrijden.**
- **De verkeerstoename en de vaak hoge snelheden zullen leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Het risico op ongelukken wordt steeds groter.**
- **De toename van de verkeersintensiteit en de afbuiging van de Ambyerweg zorgen voor onvoldoende uitzicht. Dit brengt met zich mee dat omwonenden steeds moeilijker kunnen deelnemen aan het verkeer en onverantwoorde risico's moeten nemen.**
- **Er zal nog meer geluid- en stankoverlast ontstaan en gezondheidsondermijnende stoffen vrijkomen.**
- **De verlegging van de Ambyerweg brengt een grote inbreuk op de natuur met zich mee.**
- **Het woon- en leefklimaat wordt in ernstig aangetast.**
- **Waardedaling van woningen.**
- **Tijdens werkzaamheden zijn - volgens Avenue2 - voorzieningen niet aan de orde. Mocht dit anders blijken, dan moeten door Avenue2 passende maatregelen worden getroffen om de overlast ongedaan te maken.**
- **Adequate maatregelen zijn nodig om alle soorten overlast te voorkomen.**

**Het Actie Comité en reclamanten reiken drie voorstellen om de bestaande verkeersoverlast te reguleren en terug te brengen naar normale proporties van 10.000 motorvoertuigen per etmaal:**

- A. Aanleg van rotonde bij Kruisdonk-Mariënwaard met een aansluiting op de afrit van de A2. Hiermee vervalt de afbuiging van de Ambyerweg en kan een rechtdoorlopende verbinding vanaf de afrit van de A79 met de Beatrixhaven worden gerealiseerd en visa versa. De Ambyerweg blijft dus onveranderd op de huidige plaats liggen. Ook de verbinding Ambyerweg-Amby blijft zoals ze nu is. Afbuigingen vervallen en het probleem van overstekende fietsers is opgelost. Ook de fietsbrug vervalt. Natuur wordt minder aangetast en er ontstaat een soepelere doorstroming. Door de verbinding A79/A2 in te zetten voorbij het viaduct kan tevens een rechtstreekse koppeling van de weg Beatrixhaven-A79 met de A2 in beide richtingen worden gemaakt. Het vrachtverkeer kan rechtstreeks vanuit de Beatrixhaven naar de A2 (richting noorden) worden geleid en dat betekent een enorme ontlasting van de verkeersdrukke op de Fergatweg-Oude Rijksweg en Bunderstraat.**
- B. Dit voorstel (zie bijlage B) is volgens het Actie Comité en reclamanten de**

**beste oplossing, omdat hierbij in twee richtingen verbinding met de A2 vanaf Kruisdonk-Mariënwaard wordt gerealiseerd. Zo Hierdoor ontstaan meer mogelijkheden om het verkeer naar- en vanaf de A2 te leiden. Alle voordelen van voorstel A zijn tevens van toepassing.**

- C. Dit voorstel biedt de meeste mogelijkheden, maar is gecompliceerder en kostbaar in de uitvoering. Alle voordelen van voorstel A en B zijn op deze oplossing van toepassing**

**Het Actie Comité en reclamanten stellen dat door het Projectbureau A2 is medegedeeld dat het huidige plan van Avenue2 - zoals het er nu ligt - werkt en dus wordt uitgevoerd. Mocht dit later anders blijken, dan zou alsnog voor één van de aangedragen alternatieven gekozen kunnen worden. Reclamanten vinden dit het paard achter de wagen spannen: vooraf worden 1) geen criteria vastgesteld om te bepalen of het plan werkt en 2) geen geld gereserveerd om een ander plan alsnog uit te voeren. Reclamanten hebben dan ook het idee dat het probleem wordt gebagatelliseerd als wordt gesteld dat er in Maastricht wel meer straten zijn waar 25.000 of meer motorvoertuigen rijden. Dat het dan gaat over reeds jarenlang bestaande- en gegroeide situaties die niet of bijna niet op te lossen zijn, (zoals de Hertogsingel) laat men, gemakshalve, buiten beschouwing. In dit geval gaat het om iets nieuws, iets dat nog moet worden aangelegd. Een andere instelling en visie aan de start is dan wenselijk. In plaats van reeds jarenlang verguisde en onacceptabele verkeersstromen goedkeuren en opnieuw activeren, zeker niet als er andere oplossingen voorhanden zijn.**

**Het Actie Comité en reclamanten stellen tenslotte dat er grensoverschrijdend moet worden gedacht. Om zo het principe van de Groene Loper en het autoluw maken van Kruisdonk en Mariënwaard los te laten en onderhevig te maken, aan de eisen en verlangens van bewoners van de Ambyerweg te Meerssen.**

Reactie: De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

15. Zienswijzen: 104

**Reclamant vreest dat met de aanleg van de verbindingsweg naar de Beatrixhaven een onaanvaardbaar woonklimaat voor hem ontstaat. Dit omdat de nieuwe verbindingsweg direct naast zijn woning komt te liggen. Hierdoor krijgt de reclamant te maken met een negatieve woonbeleving, onder meer door ernstige aantasting van privacy en sterke hinder op het gebied van geluid, stank en licht. Voor de nadere onderbouwing van dit standpunt verwijst reclamant naar de ingediende zienswijze bij het OTB/MER. Reclamant verzoekt om het bestemmingsplan te wijzigen zodat een aanvaardbaar woonklimaat voor hem ontstaat. Bij handhaving van het huidige tracé vraagt de reclamant tot aankoop van het eigendom.**

Reactie: Deze zienswijze is grotendeels identiek aan de zienswijze die is doorgestuurd vanuit het OTB/MER. Voor dit antwoord wordt verwezen naar nr. 2 van deze Nota van Antwoord.

In het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van het plan voor omgeving en milieu. Gekeken is naar mogelijke geluidsoverlast, verslechtering van luchtkwaliteit, effecten op grondwater en natuur, aantasting van archeologische waarden etc. Veel van deze aspecten beïnvloeden het woon- en leefklimaat van betrokkenen. Daarom is in wet- en regelgeving een toetsingskader vastgelegd, waarbij grenswaarden

aangeven wat aanvaardbaar is en wat niet. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te garanderen, moet worden voldaan aan deze grenswaarden. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat dit het geval is. Dit betekent echter niet, dat voor omwonenden geen sprake kan zijn van een toename van het verkeer of de geluidbelasting of een verslechtering van het woon- en leefklimaat ten opzichte van de huidige situatie. In dergelijke gevallen kan bij schade een beroep worden gedaan op schadevergoedingsregelingen. Schade als gevolg van het bestemmingsplan kan worden verhaald via de regeling planschade uit de Wet ruimtelijke ordening. Informatie hierover is terug te vinden op de website van de gemeente Maastricht: [www.maastricht.nl](http://www.maastricht.nl) > Gemeenteloket > Alle producten en diensten > Planschade. Schade als gevolg van het TB kan worden verhaald via de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl) > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie. Op dit moment is de aankoop van de woning van reclamant niet voorzien.

16. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

**Reclamanten, woonachtig nabij Hoeve Waterrijk, stellen dat de rapportage externe veiligheid niet inzichtelijk maakt wat de reconstructie van de A79 met bijbehorende op- en afritten en verbinding naar de Beatrixhaven, alsook de vanaf de A2 te realiseren verbindingsweg naar de Beatrixhaven en het vervoer (van gevaarlijke stoffen) dat daarover plaatsvindt, betekent voor de externe veiligheid. Daarnaast benadrukken reclamanten dat hun woningen ontbreken in de rapportage van het onderzoek externe veiligheid. Hun woningen zijn niet beschouwd, ondanks de ligging binnen de gehanteerde letaliteitsafstanden. Reclamanten willen graag dat hun woningen alsnog worden meegenomen in het onderzoek externe veiligheid en wensen over de resultaten op de hoogte te worden gehouden. Ook vragen zij om adequate aanvullende informatie over de concrete gevolgen van de plannen voor de individuele situatie. Tenslotte wensen reclamanten dat hun zienswijzen op het OTB/MER als herhaald en ingelast worden beschouwd. Dit omdat het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard volgens hen onlosmakelijk is verbonden met het OTB/MER A2 Passage Maastricht.**

Reactie: Voor zover de zienswijze betrekking heeft op externe veiligheid vanwege de ontsluitingsweg Beatrixhaven kan gesteld worden dat de afstand tot Hoeve Waterrijk groter is dan de afstand tot de A79 en de A2. Voor de A79 en A2 komt voor het plaatsgebonden risico geen PR  $10^{-6}$  contour uit de berekening naar voren. Dit rechtvaardigt de conclusie dat Externe veiligheid vanwege de verbindingsweg Beatrixhaven voor Hoeve Waterrijk niet van betekenis is.

Het overige deel van de zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

17. Zienswijzen: 43

**Reclamant, woonachtig nabij Hoeve Waterrijk, stelt dat de eigen woning op grond van het OTB/MER A2 Passage Maastricht moet worden gesaneerd. Volgens de reclamant staat de eigen woning op de zogenaamde A-lijst van te saneren woningen uit 1986. Daarnaast twijfelt reclamant of er afdoende maatregelen worden getroffen om een goede woon- en leefsituatie te borgen bij**



**het woonadres. In dat geval rest volgens de reclamant niets anders dan aankoop van het gehele eigendom.**

Reactie: De zienswijze van reclamant gaat in op de saneringssituatie van zijn woning en op de goede woon- en leefsituatie bij het woonadres en de aankoop van het gehele eigendom. De woon- en leefsituatie bij Waterrijk wordt volledig bepaald door de A2 en de A79 en niet – of alleszins slechts in ondergeschikte mate – door de ontsluitingsweg van de Beatrixhaven. Er wordt derhalve niet nader ingegaan op de bijdrage van de ontsluitingsweg van de Beatrixhaven op de woon- en leefsituatie bij de Waterrijk.

Zoals toegelicht in paragraaf 1.1. "Verhouding Tracébesluit en Bestemmingsplannen" kunnen gelet op artikel 15, lid 8, Tracéwet slechts zienswijzen worden ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan, voor zover deze onderdelen niet reeds in het Tracébesluit zijn vastgelegd. De zienswijze van reclamant heeft betrekking op een onderdeel van het Bestemmingsplan dat reeds in het Tracébesluit is vastgelegd. De zienswijze wordt om deze reden buiten behandeling gelaten.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de zienswijze over de saneringssituatie van de woningen als volgt beantwoord:

*"De woningen van Hoeve Waterrijk hebben te maken met geluid van de rijkswegen (A2/A79) en van de Ambyerstraat-Noord. De gemeente Maastricht heeft voor de Ambyerstraat-Noord rond het jaar 2000 een geluidsanering uitgevoerd. Deze woningen zijn geen saneringswoningen voor de geluidbelasting van de A2 en de A79. De sanering van deze woningen is dus afgerond. Voor de woning met huisnummer 171 moet een hogere grenswaarde worden vastgesteld en wordt – als gevolg hiervan – opnieuw onderzocht of wordt voldaan aan de wettelijke binnenniveaus. Als dit niet het geval is, worden aanvullend (gevel)maatregelen getroffen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd om eventuele (gevel)maatregelen te realiseren, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Voor de overige woningen vindt geen onderzoek plaats naar binnenniveaus en worden ook geen (gevel)maatregelen getroffen."*

*Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht*

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de zienswijze over de woon- en leefsituatie en de aankoop van het gehele eigendom als volgt beantwoord:

*"De uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat aan de normen uit wet- en regelgeving wordt voldaan en dat bij de uitvoering van de plannen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het uitgangspunt is dat alleen die gronden worden aangekocht die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het plan, tenzij door de aankoop van een gedeelte van een perceel het resterende deel onbruikbaar wordt. In dat geval wordt het hele perceel verworven. Daarvan is hier geen sprake."*

*Uit: Nota van Antwoord TB A2 Passage Maastricht*

18. Zienswijzen: 147

**M.C. Rang Beheer B.V. (eigenaar van het bedrijfsperceel aan de Sleperweg 10), Samenwerkende Industrierreinen Maastricht (SIM) en Samenwerkende Ondernemingen Beatrixhaven (SOB), staan zeer positief tegenover de nieuwe**

**ontsluiting van de Beatrixhaven en zien daarbij mogelijkheden voor een afgeleide kwaliteitsimpuls voor de entree van de Beatrixhaven. Volgens de partijen wordt deze impuls door het huidige bestemmingsplan nog onvoldoende gestimuleerd:**

- **De bebouwingsmogelijkheden ter plekke van de passage van het spoor en de Beukenlaan zijn onvoldoende om een kwalitatief hoogwaardige entree naar de Beatrixhaven te realiseren, terwijl dat wel de bedoeling is volgens de Toelichting op het bestemmingsplan.**
- **De bedrijfsfuncties in middelzware milieucategorieën die op de locatie worden toegestaan, passen niet in de unieke bedrijvenstrook tussen de Beukenlaan en het spoor. De partijen vinden, dat een kantorenlocatie in combinatie met lichte bedrijvigheid hier beter past.**
- **De vestiging van kantoren biedt de mogelijkheid om een visueel aantrekkelijke entree te creëren naar de Beatrixhaven. Tegelijkertijd wordt een zachtere overgang gecreëerd van zware bedrijvigheid op het bedrijventerrein naar de EHS-zone ten oosten van het spoor.**
- **Door nieuwe gebouwen transparant en met veel glas te bouwen, ontstaat een doorkijk op de Beukenlaan in plaats van het aanzicht van bedrijfsloodsen. Bij de ontsluitingsweg kan begeleidende bebouwing worden gerealiseerd met een hoogteaccent, waardoor een duidelijke entree of poort ontstaat naar het bedrijventerrein.**
- **Op deze manier wordt aan bezoekers die via de nieuwe ontsluitingsweg de Beatrixweg benaderen een duidelijk oriëntatiepunt geboden en wordt een hoogwaardige entree gerealiseerd die recht doet aan het belang van bedrijventerrein Beatrixhaven voor de stad Maastricht.**

Reactie: De in het bestemmingsplan opgenomen bebouwingsmogelijkheden sluiten aan bij de regels die op andere, vergelijkbare plekken in de Beatrixhaven gelden. De Beatrixhaven is bedoeld als bedrijventerrein in de zwaardere milieucategorieën, waar (zelfstandige) kantoorfuncties niet zijn toegestaan. Erkend wordt dat de ruimtelijke kwaliteit van de entree van de Beatrixhaven ter plekke voor verbetering vatbaar is. Echter, de overtuiging is niet aanwezig dat een kwaliteitsverbetering moet worden bereikt door grotere en hogere bouwmassa's met een kantoorfunctie. Dit heeft niet alleen te maken met de situatie ter plekke, maar ook met de totale programmatische opgave van de stad en de prioriteiten die daarin gesteld zijn.

19. Zienswijzen: 148

**Reclamant stelt dat met de ontwerp-bestemmingsplannen de bestaande beukenlaan naar Vaeshartelt ten zuiden van de Limmelderweg wordt doorgetrokken en dat tussen de doorgetrokken laan en het spoor een parkeerplaats en gebouwen zijn voorzien. Reclamant merkt op dat dit terrein wordt gekenmerkt door kleinschalige, originele en verschillende landschapselementen, onder andere kleine percelen eiland, een groter perceel akkerland, meerdere historische meidoornhagen, de historische Limmelderweg en het bosperceeltje met daarin een bosvijver. Reclamant vraagt om behoud van dit gebied, als divers, origineel en historisch landschap dat levensruimte biedt aan bijzondere planten en dieren.**

Reactie: In het gebied tussen het spoor en het bedrijventerrein Beatrixhaven is inderdaad sprake van diverse landschapselementen. Deze worden cultuurhistorisch of landschappelijk echter niet als zodanig waardevol gekenmerkt, dat deze zouden moeten worden gehandhaafd. Er is onderzoek gedaan naar de ecologische waarden in het gebied. Ook hieruit is niet gebleken dat de huidige situatie moet worden gehandhaafd.

20. Zienswijzen: 34

**De Fietsersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, ziet veel positieve kanten aan de nieuwe openbare ruimte als gevolg van het project. Toch heeft de reclamant enkele aandachtspunten:**

- 1) Waar fietsers een ontsluitingsweg oversteken (parklaan, Ambyerstraat, Meerssenerweg), zijn verkeersveiligheidsmaatregelen nodig.**
- 2) Geef duidelijkheid over het beheer van de Groene Loper. Avenue2 wil de Groene Loper uitvoeren als halfverhard pad met een gedeelte onverlicht. De vraag is in hoeverre het pad geschikt is voor utilitair gebruik (slechts 6% van alle fietsverplaatsingen is recreatief). Denk dan aan situaties als het afrijden van de fietsbrug in het donker, de toestand van het wegdek na een dag regen, sneeuw met vorst etc. Als het pad dan niet bruikbaar is, moeten fietsers beschikken over goede, veilige alternatieven.**
- 3) Behoud een open corridor voor de Meerssenerweg bij Kruisdonk. Dit om te voorkomen dat het gebied wordt beleefd als een donker, door wallen ingesloten onbewoond gebied, met onveiligheidsgevoelens als gevolg.**
- 4) Verzeker een goed doorlopende verbinding van de Groene Loper over de Meerssenerweg. De beste oplossing hiervoor is de oversteek op één punt te bundelen, met een middeneiland bij de komovergang. Tussen de Meerssenerweg en het light-rail station moet het (brom)fietspad uitdrukkelijk als utilitaire verbinding worden ontworpen. Er zou een innovatieve oplossing voor een combinatie van fietspad op poten of op duikers, Kanjel en waterberging kunnen worden gezocht, waarbij met andere materialen toch een koppeling met de verschijningsvorm (dimensies, kleuren) van het fietspad aan de andere kant van de Meerssenerweg kan worden gemaakt. Of: een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Meerssenerweg. Theoretisch is de aansluiting van de Groene Loper op het park van Dr. Poelsoord een optie.**
- 5) Verbeter de relatie Nazareth – de Geusselt. De Groene Loper gaat eerder om Nazareth heen en de fiets-voetgangersbrug ligt perifeer ten opzichte van de stadsdelen, waardoor de bestaande fietsverbinding Kasteel Erensteinstraat – Severenstraat met de ontwikkelingen in de omgeving (Geusselt, Amby) van nog groter belang wordt. Dat vraagt om verbetering van de positie van fietsers (subjectieve veiligheid) op deze verbinding. Daarnaast kan de nieuwe fiets-voetgangersbrug nabij de A2 worden voorzien van een verkorte verbinding met de naastliggende wegen. Zo krijgt de verbinding mogelijk een hogere gebruikswaarde voor wijkbewoners.**
- 6) Mind the bridge. De fiets-voetgangersbrug komt in een onverlicht gebied, net buiten de stadsrand. Dit zou avontuurlijke jongeren kunnen aantrekken en dat leidt tot gevaar voor het autoverkeer op de A2.**
- 7) Houd vast aan een kwalitatieve verbinding van de Groene Loper met het light-rail station. Het oorspronkelijk idee van Avenue2 was om te eindigen/beginnen op het light-rail station met routes richting centrum en over Beukenlaan. De nieuwe kaarten vertonen een verspringing in de route bij de Meerssenerweg ten opzichte van de versie van de Consultatie over de drie plannen voor de A2. Vanuit leesbaarheid én verkeersveiligheid is het wenselijk dat de fietsverbinding (de Groene Loper) de Meerssenerweg op één punt kruist en vervolgens een heldere voortzetting vindt.**

Reactie:

**Ad. 1.** Het veilig inrichten van de openbare ruimte is een belangrijk uitgangspunt binnen het ontwerp. Waar nodig zijn verkeersveiligheidsmaatregelen genomen om de veiligheid voor overstekende fietsers te waarborgen. Een voorbeeld hiervan is de gefaseerde oversteek op de Ambyerweg.

**Ad. 2.** In de Landgoederenzone wordt de Groene Loper in zijn vormgeving en functie bescheidener aangelegd dan rondom de parklaan. Er slingert slechts een halfverhard pad door het landschap, geflankeerd door bomen en grasland. Vanwege zijn gedeeltelijke ligging in de Ecologische Hoofdstructuur zal de Groene Loper ten noorden van stadsentree de Geusselt zonder verlichting worden uitgevoerd. Deze route is echt bedoeld voor het recreatief fietsverkeer en is een aanvulling op de bestaande fietsverbindingen aan de noordzijde van Maastricht, waarvan fietsers in alle andere gevallen gebruik kunnen maken.

**Ad. 3.** De nieuwe ontsluitingsweg tussen de A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven kruist de route Meerssenerweg – Mariënwaard met een viaduct. Tussen deze weg en het viaduct van de A2 over de Kruisdonk verderop naar het noorden, liggen verschillende woningen. Er worden geen problemen verwacht op het gebied van subjectieve veiligheid.

**Ad. 4.** In het bestemmingsplan is de Groene Loper voorzien tot aan de Meerssenerweg. In het kader van de planontwikkeling rond het light-rail station en bijbehorende Park & Ride-voorziening is het de bedoeling om de Groene Loper door te trekken onder het spoor en te verbinden met de Beukenlaan. De suggesties van reclamanten worden in dit proces meegenomen.

**Ad. 5.** De relatie Nazareth - Geusselt blijft bestaan via de Severenstraat die met een tunnel onder de A2 doorloopt. Hoewel de tunnel enigszins zal worden aangepast, bestaan er geen plannen om te situatie ingrijpend te veranderen. De suggesties rond de nieuwe fiets-voetgangersbrug zullen worden meegenomen bij de uitwerking van de plannen.

**Ad. 6.** Om vandalisme te voorkomen is het beleid er op gericht om in de directe nabijheid van bruggen geen losliggende materialen te hebben liggen die meegenomen en op de weg gegooid kunnen worden. Indien er in de toekomst aanleiding toe is kunnen er alsnog aanvullende maatregelen worden genomen.

**Ad. 7.** In het bestemmingsplan is de Groene Loper voorzien tot aan de Meerssenerweg. In het kader van de planontwikkeling rond het light-rail station en bijbehorende Park & Ride-voorziening is het de bedoeling om de Groene Loper door te trekken onder het spoor en te verbinden met de Beukenlaan. De suggesties van reclamanten worden in dit proces meegenomen.

21. Zienswijzen: 58, 76, 80, 149, 156

**Het A2-Buurtenplatform, Buurtplatform Wittevrouwenveld Actief en reclamanten maken de volgende opmerkingen:**

- 1. Het OBP Mariënwaard omvat alleen de verbindingsweg van A2 naar Beatrixhaven en de natuurcompensatieregeling. Groenherstelverlangens op plaatsen waar bomen en struiken verloren gaan in de nabijheid van bebouwing (Westrand, Ambyerstraat Noord), lijken onvoldoende gehoord en beschermd. Reclamanten gaan er vanuit dat rechten van belanghebbenden wonende buiten het plan, en de aan hen gedane toezeggingen, niet worden beknot en de bestaande situatie gehandhaafd blijft.**
- 2. De Groene Loper loopt voor een stuk over de Meerssenerweg. Dit is bezwaarlijk, omdat een kortere en betere route mogelijk is: een route die de Meerssenerweg kruist en dan schuin naar het nu in het plan opgenomen kruispunt van spoor en de Groene Loper loopt. Reclamant vraagt dan ook de winkelhaak vanaf de Meerssenerweg tot het spoor te veranderen in een rechtstreekse, schuin lopende verbinding.**

Reactie:

**Ad. 1.** Aanwezig groen dat voor activiteiten uit het bestemmingsplan moet verdwijnen, wordt ook in het bestemmingsplan gecompenseerd. Met de eigenaren van de percelen, die direct worden geraakt door het plan, wordt bekeken welke wensen er zijn voor de afwerking van het eigen terrein (waterhuishouding, erfafscheiding, bereikbaarheid).

Voor zover door reclamanten wordt bedoeld op groenvoorzieningen die met het oog op de uitvoering van het TB moeten verdwijnen, wordt voor een inhoudelijke reactie verwezen naar de Nota van Antwoord bij het TB.

De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

**Ad. 2.** In het bestemmingsplan is de Groene Loper voorzien tot aan de Meerssenerweg. In het kader van de planontwikkeling rond het light-rail station en bijbehorende Park & Ride-voorziening is het de bedoeling om de Groene Loper door te trekken onder het spoor en te verbinden met de Beukenlaan. De suggesties van reclamanten worden in dit proces meegenomen.

22. Zienswijzen: 66

**Reclamant vraagt of inderdaad sprake is van een substantiële toename van verkeersintensiteit aan de Ambyerweg, waar hij woonachtig is. Hij meent dat onderzoeken naar de toekomstige verkeersintensiteit mogelijk niet correct zijn uitgevoerd en/of de conclusies daarvan onjuist zijn geïnterpreteerd. Hij wenst nader geïnformeerd te worden over (nieuwe) onderzoeken waarbij de toekomstige verkeerssituatie zo correct mogelijk is geschat. Als het inderdaad zo is dat er per etmaal 5.000 extra motorvoertuigen bijkomen, dan worden daarmee voor de reclamant fysieke grenzen overschreden. Reclamant wenst dat alle alternatieven die tot minder verkeersintensiteit op de Ambyerweg leiden, serieus en in samenspraak met de bewoners van de Ambyerweg en de gemeente Meerssen in overweging worden genomen.**

Reactie: De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat reclamant tevens een dergelijke zienswijze heeft ingediend tegen het OTB/MER. Beantwoording van deze zienswijze heeft plaatsgevonden in de Nota van Antwoord behorend bij het Tracébesluit.

In de Nota van Antwoord heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu deze zienswijze als volgt beantwoord:

*Volgens de berekeningen met het NRM Limburg zou het gaan om 21.600 motorvoertuigen per etmaal in 2026, bij realisatie van het plan. Ten opzichte van de huidige situatie en de autonome toekomstige situatie is sprake van een toename. De toename is het gevolg van de volledige aansluiting van Meerssen en Rothem op de A2 en de A79 die in het (O)TB is voorzien. Dit leidt tot meer verkeer, met name vanuit de gemeente Meerssen richting de A2/A79 en vice versa. Met deze intensiteiten voldoet de weg overigens qua vormgeving aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken van 'Duurzaam Veilig'. De geluidsbelasting is weliswaar hoog, maar voldoet, net zoals de luchtbelasting, aan de wettelijke voorwaarden. Daarnaast verandert de samenstelling*

van het verkeer op de Ambyerweg. Wordt in de huidige situatie de Ambyerweg gebruikt als sluiproute voor auto- en vrachtverkeer naar Maastricht, in de toekomstige situatie bestaat de samenstelling uit lokaal verkeer en bestemmingsverkeer van en naar Meerssen. Op zich zijn er alternatieven denkbaar, zoals een kortsluiting via de Meerssenerweg en de weg naar de Beatrixhaven. Deze alternatieven zijn ook met de omgeving gedeeld, maar hebben als mogelijk nadeel dat de verkeershinder verplaatst wordt naar woningen aan de Kruisdonk (gemeente Maastricht). Daar komt bij dat verkeersberekeningen, gemaakt door de gemeente Meerssen met een lokaal model, aangeven dat de geprognoseerde intensiteit van 21.600 motorvoertuigen per etmaal niet gehaald wordt. Het is voorbarig om het plan nu aan te passen en maatregelen te nemen. De insteek is om een convenant af te sluiten met de gemeente Meerssen. Het doel van deze convent is om maatregelen te treffen als de verkeersstromen dusdanig toenemen dat gevaarlijke en onwenselijke situaties ontstaan.

Uit: Nota van Antwoord Tracébesluit A2 Passage Maastricht

### 4.3 Reacties die geen betrekking hebben op Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard

Zienswijzen: 7, 15, 37, 105, 162

23. Zienswijzen: 7

**Reclamant stelt dat het OTB/MER niet meer rechtsgeldig is op grond van eerdere correspondentie met het college van burgemeester en wethouders Maastricht (d.d. 20.02.2002), met de minister van Verkeer en Waterstaat (d.d. 21.05.2002) en het bezwaarschrift (13.06.2004). Reclamant is van mening dat men beter tijd kan besteden aan ideeën die daadwerkelijk een goede ontsluiting van Maastricht en omgeving met zich meebrengen.**

Reactie: De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

24. Zienswijzen: 15

**Xelat Holding BV, Apple Park Maastricht BV en Xelat Onroerend Goed BV wensen de zienswijzen ingediend op het OTB/MER als herhaald en ingelast te zien. Verder geven ze aan dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan niet enkel rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van het Apple Park Hotel maar ook met de toekomstige ontwikkelingen ter plaatse. De toekomstplannen hebben betrekking op het realiseren van een toren op het restaurant aan de Geusseltzijde. De gemeente heeft toestemming verleend voor dit project met een omvang van ca. 5.000 m<sup>2</sup>.**

Reactie: Het Apple Park Hotel ligt buiten de plangrens van het (Ontwerp-)Bestemmingsplan A2 Mariënwaard. In dit bestemmingsplan is opname van eventuele toekomstige ontwikkelingen voor dit gebouw niet aan de orde.

25. Zienswijzen: 37

**Reclamant is zeer verbaasd dat de P&R-locatie en het light-rail station niet in bestemmingsplan Mariënwaard zijn opgenomen. Hij betwijfelt het nut en de juiste invulling hiervan.**

Reactie: Het bestemmingsplan heeft slechts betrekking op het plan de Groene Loper, welke binnen de scope van het project A2 Maastricht wordt gerealiseerd. Het light-rail station en de Park & Ride-locatie worden niet in dit kader gerealiseerd en vallen ook niet binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan. Daarom worden deze ontwikkelingen buiten het bestemmingsplan A2 Mariënwaard gehouden. Deze ontwikkeling zal in een andere planologische regeling mogelijk worden gemaakt. Hierin zal aandacht zijn voor nut en noodzaak en de invulling van deze voorzieningen.

26. Zienswijzen: 105

**Het Buurtplatform Amby maakt zich zorgen over de leefkwaliteit in Amby. Dit betreft de volgende punten:**

- **De hoge verkeersbelasting op het traject tussen knooppunten Geusselt en Kruisdonk: in de autonome situatie wordt al uitgegaan van een toenemende verkeersbelasting met 55 procent in 2026. Bij uitvoering van het plan neemt de verkeersbelasting verder toe door verschuiving van het wegverkeer van het stedelijk netwerk naar de rijksweg en de aanzuigende werking van het stoplichtvrije tracé.**
- **Uit het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse blijkt dat de nieuwe A2 zoveel mogelijk het huidige tracé volgt en verbreding wordt gesitueerd aan de van bebouwing afgekeerde zijde. Dit conflicteert met het OTB waarin is opgenomen dat het wegvak tussen knooppunten Geusselt en Kruisdonk met 20 meter wordt verbreed richting de woningen in Amby. Deze verbreding is ten behoeve van zowel de A79 als de A2.**
- **Het verschuiven van de weg richting Amby leidt onherroepelijk tot een slechtere luchtkwaliteit en meer geluidsoverlast, hetgeen een slechtere leefomgeving en gezondheidsklachten tot gevolg zal hebben. Ook is het niet wenselijk dat de afstand tussen de autosnelweg en de basisschool Amby wordt gereduceerd tot slechts 200 meter.**
- **Buurtplatform Amby heeft de indruk dat de aandacht van de planmakers met name is uitgegaan naar het weggedeelte tussen Geusselt en Europaplein, terwijl het gebied ten noorden van de Geusselt met de hoogste verkeersintensiteiten te maken krijgt. Hiermee wordt de daar heersende problematiek onvoldoende bediend.**
- **Buurtplatform Amby weet dat de inspraakronde voor het OTB/MER voorbij is. Echter, vanwege de verwevenheid van het OTB/MER met de bestemmingsplannen, mag het OTB/MER hier toch worden aangehaald.**

Reactie: De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.

27. Zienswijzen: 162

**Reclamant wil de volgende punten onder de aandacht brengen:**

- **Geluid: het geluidscherm aan de oostzijde van de A79, ter hoogte van de nieuwe afrit van de A79 bij Amby, stopt aan de noordzijde vlak voor de**

woning van reclamant. Door dit gat in de geluidwering zal reclamant geluidsoverlast ondervinden. Verzocht wordt het geluidscherm langs de oprit omhoog door te trekken om hinder te voorkomen.

- **Wateroverlast:** de A79 en verhoogde oprit naar de A79 zijn obstakels voor een natuurlijke afvoer van water. Na de aanleg van de A79 zijn maatregelen getroffen om wateroverlast voor de woningen aan de voet van de oprit naar het viaduct te voorkomen. Echter, een regenbui veroorzaakt nog steeds overlast met de kans op het onderlopen van kelder en woonkamer van reclamant. Dit is mede door de beperkte afvoercapaciteit van het riool. Door de aanleg van een dubbel fietspad aan de oostzijde richting viaduct, zal de situatie verslechteren. Maatregelen zijn daarom noodzakelijk.
- **Fietsverkeer:** door de nieuwe situatie moeten fietsers zowel in Rothem als in Amby oversteken op de drukke Ambyerweg of Ambyerstraat-Noord om het dubbelfietspad te verlaten of te bereiken. Reclamant stelt voor een veilige fietsroute te creëren via de tijdelijke bouwweg van het plan Hagerhof, en deze weg later als fietsroute te handhaven.

Reactie: De zienswijze van reclamant heeft betrekking op het Ontwerp-Tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) A2 Passage Maastricht en de daarin opgenomen maatregelen en niet op een onderdeel van het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze zienswijze buiten behandeling gelaten.

Het OTB/MER heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2010 ter visie gelegen. Binnen deze termijn konden zienswijzen op het OTB/MER worden ingediend.



## 5 Bijlage 1 Schematisch overzicht reacties

Persoonlijk nummer van reclamant/zienswijze	Bestemmingsplan A2 Traverse			Bestemmingsplan A2 Mariënwaard		
	Reacties ingediend tegen het OTB, die geen betrekking hebben op het TB, maar op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. Deze reacties zijn doorgestuurd naar het college van B en W van Maastricht.	Reacties ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse.	Reacties die geen betrekking hebben op Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse.	Reacties ingediend tegen het OTB, die geen betrekking hebben op het TB, maar op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard. Deze reacties zijn doorgestuurd naar het college van B en W van Maastricht.	Reacties ingediend tegen het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard.	Reacties die geen betrekking hebben op Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Mariënwaard.
	Reactienummer	Reactienummer	Reactienummer	Reactienummer	Reactienummer	Reactienummer
<b>7</b>					10, 11	23
<b>10</b>	4					
<b>11</b>		28				
<b>15</b>		31				24
<b>17</b>					14	
<b>18</b>	11	23				
<b>19</b>	5					
<b>22</b>		20				
<b>25</b>	10					
<b>27</b>		16		5		
<b>29</b>		32				
<b>32</b>	2					
<b>34</b>	9	24			20	
<b>35</b>					14	
<b>36</b>				6, 8	13	
<b>37</b>		13		5		25
<b>38</b>					16	
<b>41</b>	10, 12					
<b>42</b>					16	
<b>43</b>					16, 17	
<b>44</b>					16	
<b>45</b>					16	
<b>52</b>		14, 15, 16, 17				
<b>53</b>		27				
<b>56</b>				1		
<b>58</b>	6, 7	25		4	21	
<b>66</b>					22	
<b>74</b>	6, 7			4		
<b>75</b>	1, 2, 3			9		
<b>76</b>	6, 7	25		4	21	
<b>77</b>	6, 7			4		

79	8					
80	6, 7	25		4	21	
87				7		
88				7		
89				4		
93					14	
94					14	
95				7		
96				7		
98		30				
99		30				
104				2, 3	15	
105			33			26
106				7		
107	6, 7			4		
108		30				
109		30				
110		30				
111		30				
112		30				
113		30				
114		30				
115		30				
116		30				
117		30				
118		30				
119		30				
120		30				
121		30				
124		30				
125		30				
128		30				
129		30				
130		30				
131		30				
132		30				
135		30				
140			34			
141		18				

<b>142</b>					12	
<b>143</b>					13	
<b>144</b>		19				
<b>145</b>		21				
<b>146</b>		22				
<b>147</b>					18	
<b>148</b>					19	
<b>149</b>		25			21	
<b>150</b>					14	
<b>151</b>					14	
<b>152</b>					14	
<b>154</b>					14	
<b>155</b>						
<b>156</b>		25			21	
<b>157</b>		26				
<b>158</b>		29				
<b>159</b>		28				
<b>160</b>		30				
<b>161</b>		30				
<b>162</b>			35			27