

1330-001



ve dère
ZICHT OP MAASTRICHT
Bel



I d e e ñ b o e k

IDEEËNBOEK BELVÉDÈRE

Indeling

- 1 De Start
- 2 De Voorbereiding
- 3 De eerste avond (natuur, milieu, landschap en recreatie)
- 4 De tweede avond (infrastructuur en economische ontwikkelingen)
- 5 De derde avond (woningbouw, voorzieningen en leefbaarheid)
- 6 De Ideeën bekeken
- 7 De Ideeën uitgediept
- 8 Confrontatie en Verzoening





DE STAD

Context

Maastricht is al lange tijd op zoek naar nog niet benutte ruimte in de stad voor de realisering van woningbouw, kantoren, gemeenschapsvoorzieningen. Die beschikbare ruimte is niet groot. Al in de Structuurvisie 1990-2000 staat het: "De grenzen van de stad zijn bereikt. De stad is bijna volgebouwd." In diezelfde Structuurvisie kiest Maastricht voor het uitgangspunt van een "compacte stad in een weids landschap". Met andere woorden: binnen de grenzen van de stad mag nog op verschillende plekken worden gebouwd, maar tegelijkertijd moet het omringende landschap niet worden aangetast en zelfs met groene longen tot in het hart van de stad kunnen doordringen. Deze uitgangspunten worden herbevestigd in het Structuurplan Maastricht 2005 (De stad onder de loep met een doorkijk naar 2025)

In het centrum van de stad is de ruimte vrijwel nihil, met uitzondering van enkele solitaire plekken waarop inbreiding mogelijk is (Staarlokatie, Hoogfrankrijk, Herdenkingsplein). Aan de randen van het centrum worden in de jaren '90 van de vorige eeuw bestaande gebieden verder bebouwd (Randwyck) of nieuw in ontwikkeling genomen (Céramique, Hazendans, Amby Zuid-Oost, Scharn Noord, De Geusselt), terwijl de voorbereidingen worden opgestart voor een nieuw bedrijventerrein aan de zuidkant van de stad (Maastricht/Eijsden).

In die tijd wordt er ook al voorzichtig gestudeerd op de mogelijkheden van een voor Maastrichtse begrippen immens groot gebied ten noord-westen van de stad: de Noord-West Entrée (het huidige Belvédère). Met een oppervlakte van ongeveer 280 hectare is dit gebied ruim tien keer zo groot als Céramique. Het begint bij de Boschstraat/t Bassin/Maagdendries en waaiert vervolgens uit in de richting van de Belgische grens bij Lanaken. Daar tussenin liggen de woonwijk Boschpoort, het oudste bedrijventerrein van Maastricht (Bosscherveld), de historische Hoge en Lage fronten, het geaccidenteerde terrein van de Steilrand aan de westzijde tot aan de Maas aan de oostzijde, een wirwar van

infrastructurele werken (Noorderbrug, Cabergerweg, Bosscherweg, spoordijk, Zuid Willemsvaart). Een groot binnengebied, dat ook voor Maastrichtenaars eigenlijk onbekend terrein is.

Samenwerking

Belvédère biedt kansen, dat wordt al snel duidelijk. Kansen voor het gebied zelf en kansen voor de stad als geheel. Maar Belvédère is ook een lastig gebied voor verdere ontwikkeling, juist vanwege de aanwezigheid van de hiervoor genoemde elementen.

De studies naar de potenties van het gebied worden intensiever. Er wordt een stedenbouwkundige ingeschakeld (Frits Palmboom uit Rotterdam, maar bekend met de Maastrichtse situatie) en er worden gesprekken gevoerd met geïnteresseerde beleggers. Dat gebeurt allemaal aan het eind van de jaren '90 van de vorige eeuw.

De eerste ruwe schetsen komen op tafel, de problemen en de kansen worden in kaart gebracht, de dilemma's worden geformuleerd en de beleggers schuiven aan tafel: ING Vastgoed met als ontwikkelaar 3W Vastgoed en BPF Bouw (het Bedrijfs-pensioenfonds voor de Bouw) met als ontwikkelend belegger SFB Vastgoed.

De contouren van de Startnotitie Belvédère staan op papier, wanneer op 31 oktober 2000 drie partijen een principe-overeenkomst ondertekenen, om samen te gaan bekijken wat de mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling van Belvédère (dat dan nog altijd de tijdelijke naam plangebied Noord-West Entrée draagt). Die drie partijen zijn de Gemeente Maastricht en de al genoemde beleggers ING Vastgoed en SFB Vastgoed. Er is een nieuwe Publiek Private Samenwerking geboren: de PPS Belvédère, met beleggers die bereid zijn om verder te kijken dan de winst van morgen of overmorgen (de ontwikkeling van het gebied zal naar verwach-

ting ongeveer 25 jaren in beslag nemen) en met een lokale overheid, die bereid is om als risicodragende partij volwaardig “mee te doen”. Volgens een voorlopige raming is met de hele ontwikkeling van Belvédère een bedrag van om en nabij de 4 miljard gulden gemoeid. Een megaproject voor een stad met de omvang van Maastricht; een megaproject voor eigenlijk iedere stad.

De stad aan het woord

De Startnotitie Belvédère wordt verder verfijnd en het proces wordt vastgesteld. De initiële fase is een feit. Het is de fase van de verdere onderzoeken naar de stedenbouwkundige mogelijkheden, de financiële haalbaarheid, de eerste verwervingen, de programmatische opgave (aantallen woningen, vierkante meters bedrijfsactiviteiten en detailhandel, aard en omvang van gemeenschappelijke voorzieningen, inrichting en gebruik van de openbare ruimte inclusief de infrastructuur, inbedding van bestaande elementen in het nieuwe plan). Het is de fase van het denken in mogelijkheden en in oplossingen van knelpunten.

In deze eerste fase moet een belangrijke plaats worden ingeruimd voor de inbreng van de bevolking, het bedrijfsleven en andere belanghebbenden en belangstellenden. Daar zijn de drie samenwerkende partijen het met elkaar over eens. En zo ontstaat het plan van de Ideeëncarrousel als belangrijk onderdeel voor de vertaling van de Startnotitie in het Masterplan Belvédère (afronding begin 2002). De drie samenwerkende partijen besluiten eind 2000 akkoord te gaan met de volgende opzet (citaat uit geaccordeerd voorstel voor Ideeëncarrousel):

“Tot de zomer van 2001 zullen bijeenkomsten worden georganiseerd, waarop informatie over het gebied wordt gegeven, waarop de voorlopige opvattingen van de plannenmakers zullen worden toegelicht en waarop burgers, bedrijven, instellingen en organisaties hun visie kunnen geven op de plannen en eigen ideeën voor de uitwerking van die plannen in het Masterplan kunnen aandragen.

Voorafgaand aan dit intensieve interactieve proces zullen na de raadsbehandeling allereerst de bewoners van Boschpoort en de ondernemers van Bosscherveld worden bijgepraat over de stand van zaken.

De Ideeëncarrousel is geen vrijblijvend kermisvermaak. De drie samenwerkende partijen zullen bij monde van vertegenwoordigers van de gemeente vooraf duidelijk maken welke onderwerpen in elk geval een plek in de gedachtenvorming moeten krijgen. Deze randvoorwaarden (zoals aantallen woningen, vierkante meters kantoren en detailhandel, verbetering bedrijventerrein, opwaardering infrastructuur, bescherming ecologische waarden enz) dienen als vaste uitgangspunten te worden benoemd.

Het gebied is zó complex van aard en de planvorming is in een nog zó prille fase dat wordt gekozen voor een opsplitsing van de bijeenkomsten in een aantal thema's, te weten:

- natuur, milieu, landschap en recreatie
- infrastructuur en economische ontwikkelingen
- woningbouw, voorzieningen en leefbaarheid

De Ideeëncarrousel start met een stedelijke informatiebijeenkomst, waarna er per deelthema 2 bijeenkomsten worden belegd.

Voor deze bijeenkomsten worden de bijbehorende doelgroepen in de stad uitgenodigd, waarbij vooral een dringende oproep tot deelname zal worden gedaan aan de huidige “gebruikers” van het gebied, zoals de bewoners van Boschpoort, het aanwezige bedrijfsleven, de corporaties, de eigenaren van de woonboten en het verenigingsleven.

Voor de bijeenkomsten zijn beschikbaar: een video van het plangebied (gemaakt in de winter, zodat er duidelijke doorkijkjes en overzichten ontstaan), een beamerpresentatie over de verschillende hiervoor genoemde deelthema's, kaartmateriaal en impressietekeningen. Het materiaal is gedeeltelijk informatief, gedeeltelijk richtinggevend.

De bijeenkomsten zullen door de 3 partijen (dus naast de gemeente ook ING Vastgoed en SFB Vastgoed) in de maanden maart, april en mei 2001



Binnenhaven 't Bassin

worden georganiseerd en worden begeleid door voorankondigingen in buurtbladen, De Maaspost en TV Maastricht.

De ideeën die in de themabijeenkomsten worden aangedragen zullen vervolgens in de maand september 2001 als voedingsbodan dienen voor een tweede stedelijke bijeenkomst, waarbij de tijdens de themabijeenkomsten ingebrachte ideeën met elkaar in verbinding worden gebracht, zodat er scherpte kan ontstaan in het debat over mogelijke en onmogelijke oplossingen.

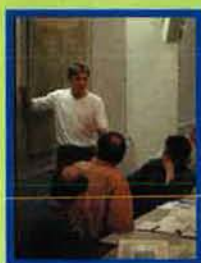
HET DOEL

Het is nog onduidelijk of het totale plangebied Belvédère ook daadwerkelijk tot ontwikkeling komt. Het is ook nog onduidelijk hoe de inrichting van het gebied uiteindelijk gestalte zal krijgen. Daarom is het van belang om meteen al bij de startfase kennis te nemen en -waar mogelijk- gebruik te maken van de ongetwijfeld vele ideeën die leven bij de huidige gebruikers van het gebied en andere belanghebbenden en belangstellenden. Ideeën die passen binnen de nader te formuleren

randvoorwaarden kunnen de uiteindelijke plannen alleen maar beter maken, zonder dat zal worden gezocht naar een grootste gemene deler en ook zonder dat zal worden gestreefd naar een eindeloze gedachtenuitwisseling. Niet iedereen zal in deze startfase tevreden kunnen worden gesteld, maar hoe meer mensen zich in het begin 2002 te verschijnen Masterplan zullen herkennen, hoe gemakkelijker het zal zijn om dat Masterplan vervolgens ook tot uitvoering te brengen.

Het uitgangspunt bij dit alles is -naast informatie-overdracht- het genereren van ideeën, meningspeiling en natuurlijk het verwerven van een groot draagvlak voor de plannen en dat kan alleen in nauw overleg met alle betrokkenen. Meedenken aan het begin van het proces zal in alle gevallen zijn vruchten afwerpen en hopelijk nieuwe inzichten opleveren voor de sfeer en de invulling van het gebied.

Overigens zal deze werkwijze (vroegtijdig informeren en daar waar mogelijk laten meedenken en meepraten) ook na de startfase door de drie betrokken partijen als werkwijze worden gehanteerd."



Op 20 februari 2001 geeft de gemeenteraad van Maastricht de Startnotitie Belvédère vrij voor discussie en ideevorming. De raad gaat dan ook akkoord met de Ideeëncarrousel, waaraan raadsleden overigens in principe zelf niet mee zullen doen, omdat nu de bevolking en andere partijen aan het woord zijn.

Voordat de Ideeëncarrousel van start gaat zijn er eerst vrij snel na de raadsvergadering informatie-avonden voor twee belangrijke doelgroepen in het gebied: op 6 maart 2001 voor de bewoners van Boschpoort en op 7 maart voor de bedrijven in het industrieterrein Bosscherveld.

De hele stad kan voor het eerst kennis nemen van de voorlopige opzet van de plannen tijdens een stedelijke informatiesessie op 21 maart 2001 in de Platte Zaal. Er zijn ongeveer 200 belangstellenden, die kijken naar de video die inmiddels over het gebied is gemaakt; die geconcentreerde informatie krijgen via een brochure (een samenvatting van de Startnotitie); die luisteren naar het verhaal van stedenbouwkundige Frits Palmboom, die nog eens de uitgangspunten van het plan vertelt en de zaal deelgenoot maakt van de kansen, maar ook van de lastige ontwerpopgaven van Belvédère; die kennis nemen van opvattingen van een van de bij het plan betrokken beleggers (SFB Vastgoed in de persoon van directeur Anne Bodzinga); die uitleg krijgen over het proces via verantwoordelijk wethouder Mirjam Depondt en die uitvoerig antwoord krijgen op hun eerste informatieve vragen.

De meeste aanwezigen horen voor de eerste keer wat het belang van dit gebied is. Er is wellicht ruimte voor 4000 van de in totaal 9000 woningen die Maastricht in de komende decennia moet bouwen; er wordt gedacht aan ongeveer 150.000 m² kantoren en aan ca. 40.000 m² detailhandel. Daar komen nog eens gemeenschappelijke voorzieningen bij, die gedeeltelijk voor de leefbaarheid van het gebied zelf van belang zijn, maar gedeeltelijk ook voor heel Maastricht en de omliggende regio.

Belvédère is ineens nieuws. Belvédère komt op t.v., Belvédère komt in de kranten en een aantal

vakbladen. En de inschrijvingen voor deelname aan de Ideeëncarrousel komen binnen, onder andere via de website over Belvédère die dan ook in de lucht is (www.belvedere-maastricht.nl).

De organisatie van de avonden

De Ideeëncarrousel is opgeknipt in drie deelthema's. Er melden zich voor elk van deze drie deelthema's ongeveer 60 mensen aan. Alle inschrijvers ontvangen een pakket informatie (onder meer de Startnotitie en de brochure).

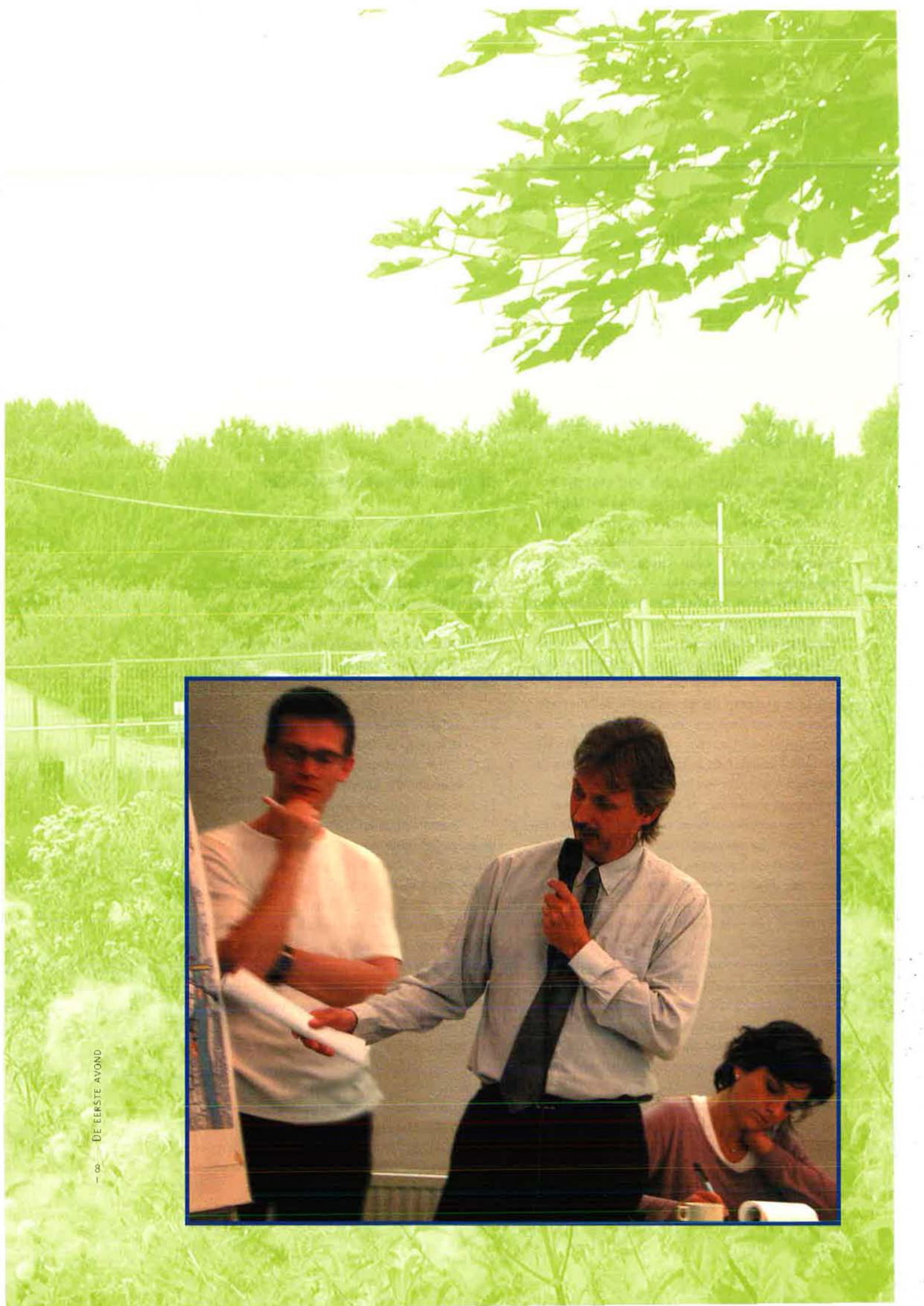
De lokatie voor de Ideeëncarrousel is gekozen (City Centrum) en de data voor de eerste bespreking van de drie deelthema's liggen inmiddels vast:

- 25 april, deelthema 1: natuur, milieu, landschap en recreatie
- 2 mei, deelthema 2: infrastructuur en economische ontwikkelingen
- 9 mei, deelthema 3: woningbouw, voorzieningen en leefbaarheid

Vanwege het grote aantal inschrijvingen worden de deelnemers per avond in 3 groepen van ca. 15 personen gesplitst. Elke groep krijgt een gespreksteiler en bij elke groep is in ieder geval één inhoudsdeskundige aanwezig, die -indien noodzakelijk- nadere uitleg over de Startnotitie en het gebied Belvédère kan geven. Uitleg geven dus, want voor het overige zijn de deelnemers aan de avonden aan het woord. Discussie met deskundigen is nu niet aan de orde, het gaat om de wensen, reacties en ideeën van de aanwezigen.

Om de avonden enige structuur te geven ontvangen de deelnemers voorafgaande aan de avonden een lijst met stellingen en dilemma's over de betreffende deelthema's. Ze zijn niet meer dan een denkrichting. Wie het over iets anders wil hebben, die is daarin volkomen vrij.

De echte Ideeëncarrousel kan nu gaan draaien!



WOENSDAG 25 APRIL. Het is een van de eerste warme dagen van het jaar. De avond over het deelthema natuur, milieu, landschap en recreatie begint om 19.30 uur. Al ruim vóór 19.00 uur worden er drie ruimtes in het City Centrum ingericht voor de gesprekken en ideeën: aan de muren hangen grote kaarten van het plangebied, kaarten uit de Startnotitie die betrekking hebben op het deelthema en zwart/wit kaarten, waarop deelnemers hun eigen oplossingen en plannen kunnen intekenen.

Ideevorming, geen inspraak

Van de ongeveer 60 mensen die zich voor deze avond hebben aangemeld zijn er 48 aanwezig. Projectleider Guid Bartholoméé legt nog eens het proces uit, zoals dat nu van start gaat, omdat sommige mensen zich afvragen wat dat nou eigenlijk is, een Ideeëncarrousel. Wat komen ze hier eigenlijk doen? Staan de zaken niet al lang vast? Nee dus: er staat nog bijna niets vast; het is zelfs nog niet zeker of het haalbaar is om het hele gebied Belvédère te gaan ontwikkelen. Dat zal ergens begin volgend jaar blijken als het Masterplan door de drie partijen (gemeente, ING Vastgoed en SFB Vastgoed) wordt besproken. Het is de bedoeling om al heel vroeg in het proces te kijken waar de pijnpunten liggen en of daar oplossingen voor zijn. Bovendien zijn de avonden bedoeld om nieuwe ideeën een kans te geven.

En wat gebeurt er dan met onze ideeën, worden die ook uitgevoerd, willen sommigen weten. Guid Bartholoméé: "Dat hangt er vanaf. Wat we in deze twee rondes van de Ideeëncarrousel tot eind juni doen is zo veel mogelijk luisteren naar u. De ideeën die u op tafel legt en de varianten die u aandraagt zullen serieus worden bekeken, maar op dit moment valt absoluut niet te zeggen wat er van dat alles over blijft als de definitieve plannen op tafel liggen. Er kunnen redenen zijn om een op zich misschien goed idee toch niet uit te voeren, bijvoorbeeld omdat het niet past in het grotere

stedelijke geheel (want Belvédère staat niet op zich), of doorgewoond omdat een idee financieel niet haalbaar is.

Wel kan het zo zijn dat sommige ideeën als alternatieven aan de gemeenteraad worden voorgelegd, want daar ligt de uiteindelijke keuze en natuurlijk ook bij de 2 private partijen die in dit proces meedoen.

Ideeën die worden afgewezen zullen met redenen worden afgewezen. Dus het zal niet zo zijn dat u zich hier suf zit te piekeren op mogelijke varianten voor het gebied Belvédère en dat die vervolgens worden afgedaan met de opmerking: Nou, die varianten, die zien we eigenlijk niet zo zitten.

Sommige mensen denken dat dit de inspraakprocedure is. Dat is het dus niet. Het gaat zuiver om de ideeën waar u en wij misschien iets aan hebben. De inspraak komt pas aan de orde op het moment dat het Masterplan klaar is."

De sfeer

De drie groepen met hun voorzitters en deskundigen verspreiden zich vervolgens over het gebouw. In alle drie de groepen komen in ieder geval enkele van de vooraf opgestelde stellingen en dilemma's aan de orde en zijn er nauwelijks andere thema's, die een rol spelen. Er wordt getekend op de kaarten, er wordt onderling (meestal zonder stemverheffing) gediscussieerd over de zin en de haal-





Bedrijventerrein Bosscherveld

baarheid van ingebrachte ideeën, sommige deelnemers hebben al voorwerk verricht en laten zelf gemaakte, ingekleurde tekeningen zien. De deskundigen hoeven niet echt veel uitleg te geven. Dat is goed, maar dat werkt ook wel eens verwarrend, zeker bij zo'n ingewikkeld onderwerp als bijvoorbeeld de experimentwet "Stad en Milieu". Maar de sfeer is uitstekend. Mensen nemen geen blad voor de mond, er vallen geen stiltes en er wordt aandachtig geluisterd. Het is de sfeer die gedurende de hele Ideeëncarrousel blijft bestaan.

Stellingen, dilemma's en ideeën

Als voorbereiding op de avond hebben de deelnemers een aantal stellingen/dilemma's thuis ontvangen. Dat geldt ook voor de volgende avonden. Het is de bedoeling dat die stellingen/dilemma's worden besproken in relatie tot het deelthema dat aan de orde is (bijvoorbeeld de aanlanding van de Noorderbrug bekeken vanuit het subthema natuur, milieu, landschap en recreatie; de volgende avond bekeken vanuit het subthema infrastructuur en economie en de laatste avond vanuit het subthema woningbouw, voorzieningen en leefbaarheid.) De in dit Ideeënboek gepubliceerde stellingen/dilemma's zijn zowel qua tekst als qua aantal gecompriëerd.

STELLING/DILEMMA 1

Belvédère is aangewezen als experimentgebied "Stad en Milieu" van het Ministerie van VROM. Dat betekent dat niet getoetst wordt op elke sectorale milieucomponent (bijvoorbeeld geluid, lucht, water, stof, bodem e.d.) maar dat naar de totale

milieukwaliteit wordt gekeken. Afwijkingen van de normen zijn mogelijk, als daar tenminste compensatie binnen het gebied tegenover staat. Bij dit experiment staat het belang van de volksgezondheid natuurlijk voorop.

Kunnen de aanwezigen zich in deze aanpak vinden?

Voor de deelnemers blijkt dit een lastige te zijn (experiment "Stad en Milieu"). Er wordt vooraf om nadere uitleg gevraagd, vooral over de aanwezige bodemverontreiniging. De deskundige: De bodem van het plangebied is voor een gedeelte verontreinigd. Die verontreiniging is een gevolg van het gebruik van ophoogmateriaal (diffuus) en van bedrijfsactiviteiten (puntbronnen, bv. gasfabriek). De bodemkwaliteit voor het hele gebied is inmiddels in kaart gebracht. Uitgangspunt van het bodembeheer is een risicobenadering. Met andere woorden: er wordt vooral gelet op de kans dat mensen in contact komen met de vervuilde grond. Daarom zijn bijvoorbeeld de normen hoger voor moestuinen (veel contact, zelfs producten eten), dan voor parkeerplaatsen (geasfalteerd; geen contact met de vervuilde bodem). Wordt er afgeweken van de normen voor de diverse milieu-aspecten, dan moet er in het kader van de experimentwet "Stad en Milieu" een zware procedure worden doorlopen, voordat het ministerie van VROM eventueel toestemming verleent voor deze afwijking.

De aanwezigen kunnen weliswaar begrip opbrengen voor de gekozen benadering, maar over het algemeen is de opvatting dat er geen woonwijk gebouwd moet worden op verontreinigde grond met verontreinigd grondwater. Geen enkel gevaar voor de volksgezondheid moet het criterium zijn. Er bestaat onzekerheid over de manier waarop de leefbaarheid van Belvédère veilig kan worden gesteld en men vraagt zich af wat de gevolgen zul-



Verkeersdrukte Cabergerweg

len zijn als het experiment niet lukt. De meerderheid van de aanwezigen wil het accent blijven leggen op een sectorale benadering van de milieuwetten en minder op de integrale afweging, zoals die in het kader van “Stad en Milieu” mogelijk is. Omdat de grenzen van de toelaatbaarheid van de milieubelasting al zijn bereikt, zijn er volgens de meerderheid van de deelnemers ook geen mogelijkheden om van de norm af te wijken. Zij wijzen het experiment dan ook van de hand als veel te gevaarlijk en veel te belastend voor het gebied en kiezen voor bronbestrijding en het volgen van de milieusectoren. Bovendien geven zij aan dat er in de toekomst in het gebied geen plaats meer mag zijn voor zware industrie en toenemend autoverkeer.

Er bestaan milieunormen en daar mag niet van worden afgeweken. Punt uit.

Een minderheid is bereid om het experiment een kans te geven, vooral op het terrein van bodemverontreiniging. Zo moet indijking van het verontreinigde gebied rond de Lage Fronten tot de mogelijkheden behoren.

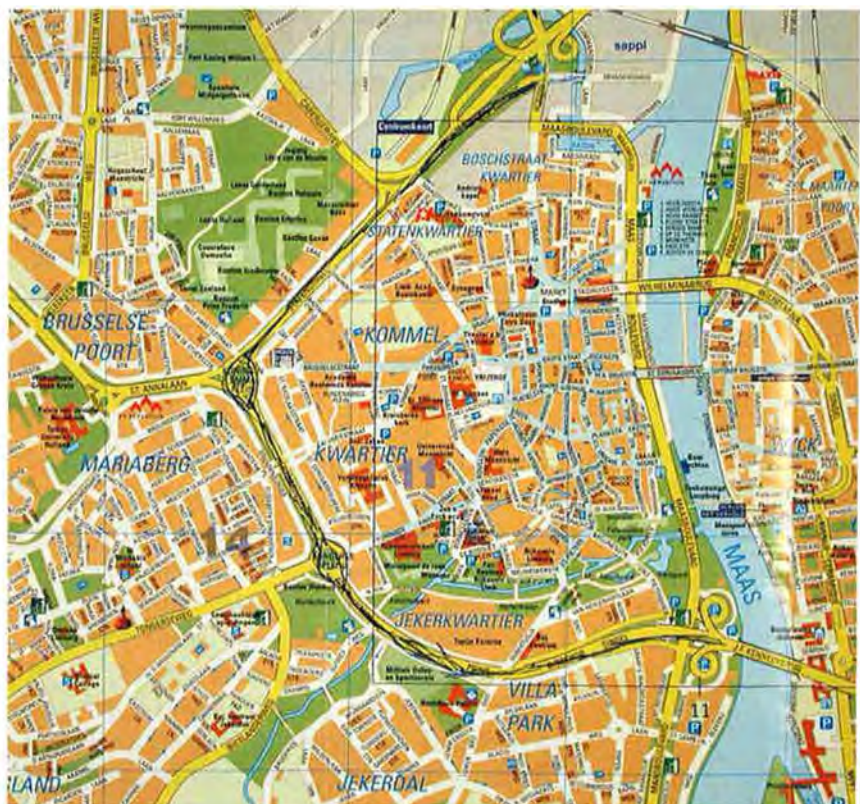
Iets meer ondersteuning krijgt het idee om in het gebied buffers te creëren. Als voorbeeld wordt genoemd de geplande ontsluitingsweg door het gebied (de Bosscherlaan): daar is aan weerszijden van de weg kantoorbouw mogelijk, die als geluidsscherm kan dienen voor eventueel achter deze kantoren te bouwen woningen.

STELLING/DILEMMA 2

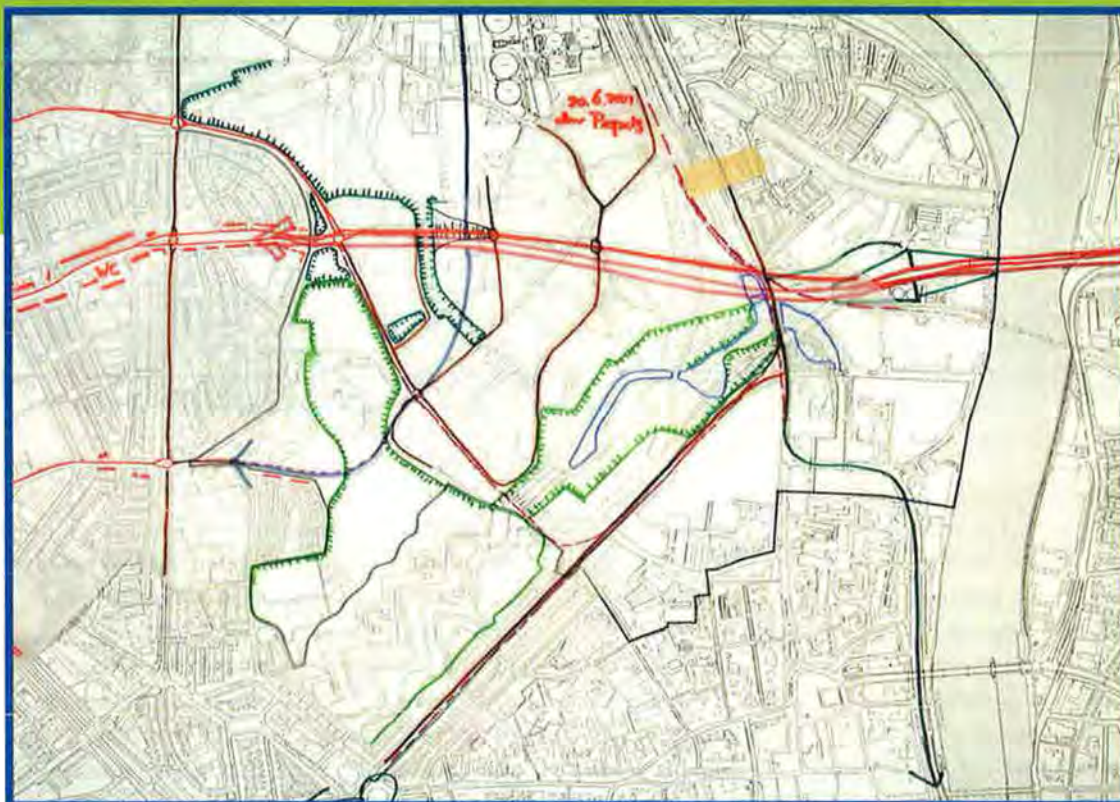
In de Startnotitie zijn vier infrastructurele modellen geschetst voor de aanlanding van de Noorderbrug. Naar welk model gaat de voorkeur uit, gegeven het thema van deze eerste avond? Zijn er wellicht andere oplossingsrichtingen denkbaar?

Deze stelling en dit dilemma levert de meeste discussie en de meest uiteenlopende oplossingen op. Daarbij is opvallend dat veel aanwezigen kiezen voor een tracé, dat noordelijker in het gebied komt te liggen dan de varianten die tot nu toe in de Startnotitie zijn genoemd. Aansluiting van het tracé op de Clavecymbelstraat heeft volgens velen als voordeel dat de ontsluiting van Maastricht West via een gebied met weinig bestaande bebouwing kan plaatsvinden. Een andere suggestie is het overbouwen van de Fort Willemweg ter plaatse van de vroegere Kastanjelaan.

Dat opschuiven naar het Noorden heeft vooral te maken met de mogelijkheid die dan ontstaat om een aaneengesloten gebied te maken van Lage en



Bewonersalternatief verkeerscirculatie



Noorderbrug. De vijfde variant: aansluiting op Peter Huysenslaan

Hoge Fronten en Fort Willem. Een gebied waarin landschappelijke, ecologische en natuur- en cultuurhistorische waarden dan eindelijk ten volle tot hun recht kunnen komen.

Over de vraag hoe de aanlanding van de Noorderbrug en het verdere tracé door het gebied vorm moeten krijgen lopen de meningen nogal uiteen. De een kiest voor een snelle daling van de brug in het gebied en voor gelijkvloerse kruisingen, de ander voor een lange brug "op poten" onder het motto: bruggen zijn fantastisch en moderne bruggen hoeven niet persé tegenstrijdig te zijn met de schoonheid van het landschap; en weer een ander kiest voor een minder spaghetti-achtig beeld voor de aftakkingen vanaf de Noorderbrug en voor een afrit aan de kant van de Maaszijde richting Boschpoort. Daarbij kan de ruimte onder de brug eventueel worden gebruikt voor de vestiging van kleine bedrijven.

Er zijn ook twijfels over de opvattingen van de meerderheid. Opschuiven van het tracé naar de noordzijde zal nog meer geluidsoverlast voor de wijk Boschpoort opleveren dan nu al het geval is. En welke oplossing er ook wordt gekozen: Boschpoort zal een geïsoleerd gebied blijven en de Noorderbrug zal altijd een barrière blijven tussen de binnenstad en Belvédère. Door verplaatsing van

het tracé in noordelijke richting wordt die barrière alleen een beetje opgeschoven.

Het zijn er niet veel, maar een paar mensen kunnen zich vinden in een idee om gebruik te maken van de bestaande infrastructuur ter voorkoming van de "kapitaalsvernietiging" van alle voorstellen, zoals ze tijdens deze avond zijn geopperd of zoals ze in de Startnotitie staan beschreven. Volgens dit idee moet de parallel aan het spoor lopende Industrierweg dienst gaan doen als ontsluitingsweg richting België. De nu nog aan deze weg gelegen zware industrie moet worden verplaatst naar het nieuwe industrieterrein Maastricht-Eijsden. Volgens de indiener van dit plan komt deze oplossing ook ten goede aan de bewoners van Boschpoort, maar het zijn vooral de bewoners van Boschpoort die deze variant het felst bestrijden.

De gespreksleiders en de aanwezige deskundigen zeggen regelmatig dat de aanleg van een tweede Noorderbrug -conform raadsbesluit- de komende 25/30 jaren geen alternatief is. Desondanks vindt een meerderheid dat die mogelijkheid opnieuw moet worden onderzocht in combinatie met de verbeteringen van het Noorderbrugtracé. Vrijwel niemand gelooft dat alléén een ander en beter Noorderbrugtracé een oplossing biedt voor de problematiek van het toenemend autoverkeer.

STELLING/DILEMMA 3

Belvédère zal bij de uitvoering van de plannen fors veranderen. De Startnotitie gaat uit van een vermening van functies op het gebied van wonen, bedrijvigheid, kantoren, detailhandel en vrije tijdsbesteding.

Welke sfeer en welke kwaliteit zou u aan het plangebied willen meegeven, uitgaande van de genoemde functies. Moet het toekomstige gebied iets krijgen van een andere wereld die je binnen loopt (met bijvoorbeeld het behoud van het wat "rommelige" karakter van nu) of moet (een gedeelte van) Belvédère een verlengstuk van de binnenstad worden?

Als eerste statement komt de redelijk breed gedragen opmerking dat Belvédère geen tweede Céramique moet worden ("Dat sjeke, dat past niet bij dit gebied"). Belvédère moet kleinschalig zijn, het moet worden opgeknipt in verschillende deelgebieden met een verscheidenheid aan woningbouw. Het binnengebied moet zijn rustige karakter behouden en hoeft niet al te "netjes" te worden ingericht. Er moet ruimte blijven voor het bestaan van de rommelige karakter, waarbinnen verschillende particuliere initiatieven en verschillende functies (wonen, werken) een plek kunnen krijgen. Over de toekomst van het bedrijventerrein Bosscherveld bestaat aan de ene kant grote eensgezindheid, maar aan de andere kant ongeloof. Eensgezind is een grote meerderheid in de wens om grote bedrijven en milieuvervuilende bedrijven uit het gebied te verplaatsen, omdat een menging van woningen en bestaande bedrijvigheid in de huidige situatie niet mogelijk is. Ongeloof is er, wanneer de haalbaarheid van bedrijfsverplaatsingen aan de orde wordt gesteld: bedrijven zitten er en zullen er blijven zitten en bovendien is er het probleem van de waterzuiveringsinstallatie. Maar nogmaals: als het zou kunnen dan zou vrijwel iedereen graag een groot gedeelte van de bestaande bedrijven willen omvormen tot kantoren en woningen.

Bijna iedereen is het eens met een menging van functies binnen het gebied, maar er is verdeeldheid over de vraag of die functiemenging voor het

totale gebied moet gelden of voor bijvoorbeeld de randen, die aansluiten aan Boschpoort, Caberg en de binnenstad.

Woningbouw in hoge dichtheid is vooral mogelijk aan de zuidkant van het gebied (aansluiting aan binnenstad) en op het voormalige terrein van Van Gend en Loos en het betonnen plateau van Vredestein: hier geen al te hoge woningbouw (misschien wel ondergronds bouwen?), omdat de zon dan niet meer kan schijnen op de muren waar de muurhagedis zich bevindt. Door enkelen wordt een optimale afstand van 50 tot 75 meter aangegeven tussen het territorium van de muurhagedis en de woningen. Een deelnemer pleit ervoor om geen huizen te bouwen direct bij de muren van de Lage Frontweg aan de kant van Vredestein en evenmin bij de muren aan de kant van het voormalig spoorweg-emplacement. Te veel verstoring is volgens de spreker fruikend voor het voortbestaan van de muurhagedis.

Tenslotte: de landelijke, open sfeer van Belvédère verdient nadruk en versterking. De Steilrand kan als een groene long worden doortrokken tot de Lage Fronten (vergelijkbaar met de groene longen aan de zuidkant van Maastricht) en de landelijke sfeer van Belvédère moet op een organische manier met het stedelijk karakter van de binnenstad worden verknoot.



Steilrand

STELLING/DILEMMA 4

Belvédère heeft bijzondere kwaliteiten als het gaat om natuur/cultuurhistorisch erfgoed. Deze kwaliteiten komen op diverse locaties binnen het gebied tot uitdrukking.

Als we ons in het kader van deze stelling/dilemma beperken tot de Hoge en de Lage fronten en de in de Startnotitie voorgestelde ontwikkeling van het Noorderpark, wordt Belvédère dan gezien als een risico voor aanwezige natuur en cultuurhistorische waarden of kan via Belvédère juist een verdere ontwikkeling en realisatie van natuur en cultuurhistorische waarden plaatsvinden?

Zijn er in het gebied kansen voor de aanleg van recreatieve routes?

Een ruime meerderheid van de aanwezigen sluit zich aan bij de over deze thema's beschreven oplossingsrichtingen van de Startnotitie.

Dat gebeurt op een treffende manier met de verzuiming van een van de aanwezigen: "Als jullie dat allemaal voor elkaar krijgen wat er in de Startnotie staat, dan ben ik dik en dik tevreden."

Enkele opmerkingen worden nog gemaakt. De naam Noorderpark is niet goed gekozen, althans de term park. Het is geen park, maar een gesloten gebied dat beperkt toegankelijk voor het publiek moet zijn. In feite is het een natuurgebied. Anderen zijn het daar absoluut niet mee eens en willen het park een wisselende toegankelijkheid geven: sommige gebieden moeten permanent voor publiek worden opengesteld, terwijl slechts voor een klein gedeelte misschien een beperkte openstelling geldt.

Enerzijds speelt in dit gebied het belang van de instandhouding van Maastricht als vestingstad en anderzijds gaat het om het vinden van een harmonie met de natuur. Als iedereen zich een beetje soepel opstelt dan hoeven dit geen tegenstrijdige belangen te zijn.

Een fietsroute aan de noordzijde van Belvédère wordt door iedereen onderschreven. Via de geplande fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart (ten Noorden van Boschpoort) en de stuw van



Borgharen ontstaat dan eindelijk een stelsel van fietswegen rond de hele stad.

Er is weinig animo voor de aanleg van grootschalige recreatieve voorzieningen die veel mensen en dus veel autoverkeer zullen aantrekken.

Het gebruik van water als recreatief element wordt onderschreven (schaatsen, varen, vissen, aanlegsteigers). Wat dat betreft zou de levendigheid van Boschpoort wel eens baat kunnen hebben bij de toevoeging van een aantal kleinschalige recreatieve functies in het gebied.

Einde eerste avond

De ideeën in de drie groepen komen niet altijd met elkaar overeen, maar bij bepaalde thema's zijn er wel grote lijnen te ontdekken, die vaak wel, maar soms niet bij de Startnotitie aansluiten. Er is over het algemeen veel lof over de inhoud van de Startnotitie en zeker ook voor de opzet van de Ideeëncarrousel.

Rond 22.15 uur sluit de laatste groep de discussie af. De verslagen van de drie groepen worden geschreven en naar de deelnemers gestuurd.

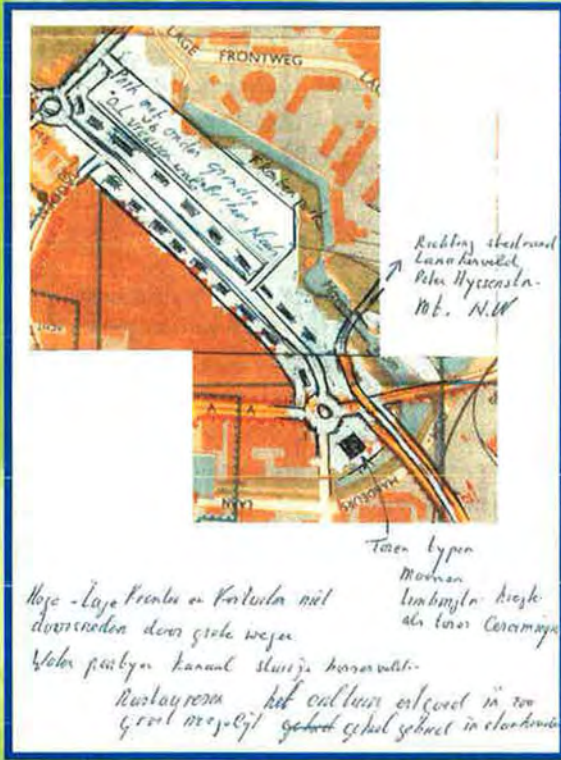
De grote lijnen van deze eerste avond kunnen niet in een paar zinnen worden samengevat. Drie groe-

pen van elk ongeveer 15 mensen hebben ruim twee uren los van elkaar over de thema's gesproken en hun ideeën op tafel gelegd. In totaal is er dus zes uren intensief over het deelthema natuur, milieu, landschap en recreatie gesproken.

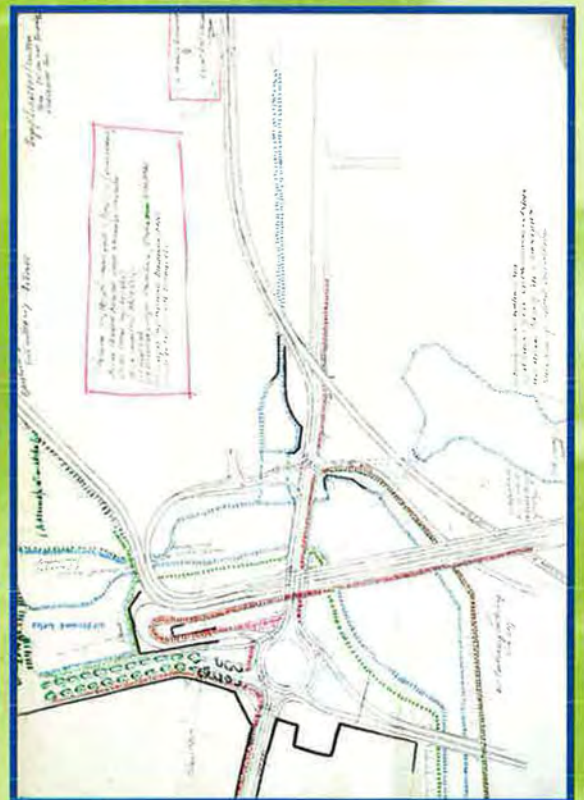
Zoals al is geconstateerd: de drie verschillende groepen komen vaak met van elkaar afwijkende standpunten en ideeën. Het is de bedoeling dat daar in een vervolgsessie in juni 2001 over wordt gesproken. Datzelfde geldt voor de twee andere deelthema's die op de tweede en de derde avond aan de orde komen.

Spoorbrug Lage Fronten





Illustraties: gedetailleerde voorstellen verkeersoplossingen + vijfde variant Noorderbtugtracé



WOENSDAG 2 MEI. Het is opnieuw een warme avond. En er zijn opnieuw ongeveer 50 mensen aanwezig, sommigen bekend van de eerste avond, anderen nieuw. Op de agenda staat het tweede deelthema: infrastructuur en economische ontwikkelingen.

De deelnemers verspreiden zich weer in drie groepen met hun gespreksleiders en deskundigen over de zalen en zaaltjes van het City Centrum en bespreken de aangereikte stellingen en dilemma's, die met hun deelthema te maken hebben.

Stellingen, dilemma's en ideeën

STELLING/DILEMMA 1

In de Startnotitie Belvédère staat bereikbaarheid als harde randvoorwaarde voor de benutting van de (economische) potenties van het gebied.

Uitgangspunt voor die bereikbaarheid is de gelijkwaardigheid van de diverse soorten van vervoer: auto, openbaar vervoer (bus, light-rail/trein), langzaam verkeer.

Voor de verbetering van de bereikbaarheid zijn vier infrastructurele modellen geschetst voor de aanlanding van de Noorderbrug. Naar welk model gaat uw voorkeur uit (gegeven de thematiek van vanavond: infrastructuur en economie)? Zijn er wellicht andere oplossingsrichtingen denkbaar?

Over het punt van de gelijkwaardigheid van de diverse soorten vervoer is er al snel sprake van een scheiding der geesten. Een enkeling komt er onomwonden voor uit: "Ik wil alles met de auto doen. Als ik de kinderen naar school breng wil ik gelijk even bij de supermarkt langs of naar de kapper. Met de auto, ja." Een veel grotere groep aanwezigen constateert dat het kennelijk weinig zin heeft om te proberen het autogebruik met allerlei maatregelen te verminderen. Ondanks al die maatregelen blijft het autoverkeer toenemen en dan is het maar beter om daar gewoon rekening mee te houden. Bovendien: bedrijven zijn er om verschillende redenen bij gebaat als ze per auto goed bereikbaar zijn. Dat geldt voor de werknemers, maar dat geldt ook voor de verschillende vervoersstromen van en naar de bedrijven.

Autoluw, dat is volgens deze groep aanwezigen goed voor de binnenstad van Maastricht, niet voor de randgebieden en daar hoort Belvédère toch ook

bij. Bovendien moet er in deze randgebieden voor voldoende parkeergelegenheid worden gezorgd, ook bij de winkelvoorzieningen. Gebeurt dat niet dan zijn (toekomstige) bewoners van het gebied snel geneigd om even de auto te pakken en in België boodschappen te gaan doen.

De tegenstanders van het al te gemakkelijke auto-gebruik en van het treffen van al te veel voorzieningen voor het autoverkeer dragen oplossingen aan, zoals die elders zijn bedacht: Detroit houdt de auto's buiten de stad door de inzet van een zogeheten "peplemover", die automobilisten van de rand van de stad voor weinig geld of gratis naar de binnenstad brengt. Een aantal deelnemers vindt dat er te weinig vooruit wordt gedacht: de ontwikkeling van het thuiswerken zou wel eens een enorme vlucht kunnen nemen via allerlei digitale systemen. Dat zou het woon-werkverkeer -en dat verkeer legt nog altijd het grootste beslag op de wegen en de parkeervoorzieningen- over enkele jaren wel eens drastisch kunnen gaan verminderen. Iemand komt in dit verband op de proppen met een experiment in Heerenveen, waar 150 woningen zijn gebouwd, voorzien van de nieuwste technologische snuffjes. De mensen die daar wonen kunnen thuis werken. Dat zou voor Belvédère ook eens onderzocht moeten worden en dan zou meteen moeten worden bekeken of er inderdaad zoveel nieuwe kantoorruimte in Belvédère nodig is.

Weer anderen wijzen op de huidige druk op het Noorderbugtracé. Als we niets doen, dan zal die druk blijven toenemen, zelfs als Belvédère met al zijn woningen en kantoren er niet komt. Er moet dus nu al worden gekeken naar de inzet van zoveel mogelijk verschillende vervoerssystemen.

Duidelijke tegenstellingen dus in de oplossingsrichtingen en de ideeën. Opvallend is het feit dat bij de oplossing van de verkeersproblematiek weinig heil wordt verwacht van de bus en het traditionele spoor. Iets gedifferentieerder ligt dat bij de in de Startnotitie voorgestelde lightrail. Die kan op redelijk wat bijval rekenen, ofschoon iemand zegt dat hij in Basel heeft gezien dat ook lightrail niet helpt: de mensen zullen altijd met hun auto vanaf de voordeur naar hun werk willen blijven rijden. Anderen zijn het niet met hem eens. Lightrail vanaf Heerlen naar het station van Maastricht en dan verder via de spoorbrug over de Maas naar Belvédère en de binnenstad, dat trekt velen wel aan. Ook de "autofanaten". Lightrail kan volgens een van de deelnemers zelfs zorgen voor een levendig punt in het toekomstige Belvédère: een station met daaromheen een aantal wijkvoorzieningen. Zijn idee krijgt bijval.

Bij de bespreking van de verkeersproblematiek wijzen overigens veel deelnemers richting België. Vanuit België komen volgens hen op dit moment veel automobilisten (ook vrachtverkeer) het plangebied Belvédère binnen, waar ze voor overlast zorgen in de wijk Boschpoort en voor drukte op de Brusselseweg en de Cabergerweg. Met België zal dus een betere afstemming moeten plaatsvinden, ook over een eventuele spoorverbinding tussen Maastricht en Hasselt. Voor het merendeel van de aanwezigen is die spoorverbinding een onbespreekbaar punt. Het kan niet zo zijn dat de spoorlijn in de toekomst wordt belast met perso-

nen- en goederenvervoer. De aantrekkelijkheid van het gebied zou er sterk door verminderen en bovendien legt een spoorlijn een zware claim op het milieu (geluid).

Om het isolement van Boschpoort op te heffen wordt een brug over de Zuid Willemvaart als mogelijkheid geopperd (eventueel ter plekke van de nu al ten Noorden van Boschpoort geplande fietsbrug). Het idee krijgt weinig steun: de brug ligt veel te ver weg en sluit aan de overzijde van de Zuid Willemsvaart op niets aan.

Aan het isolement van Boschpoort lijkt weinig te doen en sommige bewoners van Boschpoort vinden het bovendien wel goed, zoals het is.

STELLING/DILEMMA 2

Koppeling van sterk aan zwak vormt een hoofdthema binnen het gemeentelijk Grote Stedenbeleid (GSB). Vanuit dit beleid moet Belvédère voorzien in een stedelijke behoefte waarvoor een forse inspanning geleverd moet worden en is de GSB-buurt Boschpoort daaraan gekoppeld om daarvan op buurtniveau de vruchten te plukken.

Welke voordelen ziet u in deze koppeling voor Boschpoort op het terrein van infrastructuur en economie.

Enkele deelnemers merken op dat de bedrijven van Bosscherveld in het recente verleden veel geld hebben uitgegeven in het kader van de wet Milieubeheer. Toekomstige bewoners van het





Voedingskanaal Boschpoort

gebied moeten dus maar rekening houden met de aanwezigheid van het bedrijfsleven in het gebied. Willen ze er wonen, dan zijn ze welkom en moeten ze zich neerleggen bij de huidige milieunormen. En anders moeten ze maar ergens anders hun woning zoeken. Of, zoals iemand het treffend verwoordt: “Hinder is een relatief begrip. Ik woon graag in dat gebied en als je ergens graag woont, dan moet je daar ook iets voor over hebben.” Een betere geluidsisolatie zou dat woongenot nog kunnen vergroten. Anderen pleiten bij de milieuoverlast voor een betere bronbestrijding. De verwachting is dat nieuwe bewoners van het gebied in de toekomst veel minder tolerant zullen zijn dan de huidige bewoners.

En nog weer een andere groep maakt zich sterk voor een optimale inzet van de experimentwet “Stad en Milieu”, omdat die voor bedrijven en bewoners alleen maar voordelen oplevert. Ze zien de experimentwet overigens niet als iets blijvends, maar als een overbrugging naar een nieuwe situatie, waarin de milieunormen zijn aangepast.

Het merendeel van de aanwezigen vindt dat er in elk geval moet worden gekeken naar de voorzieningen in Boschpoort in relatie tot de toekomstige voorzieningen in Belvédère. Koppeling van sterk aan zwak dat betekent dat Boschpoort in de toekomst ook profijt moet hebben van de nieuwe ontwikkelingen. Dat zou kunnen als Belvédère kan bijdragen aan een versterking van het huidige voorzieningenniveau van Boschpoort. En bij Boschpoort horen ook de woonboten, die aan de westkant van de Zuid Willemsvaart liggen, zo merken vertegenwoordigers van de eigenaren van woonboten op. Met andere woorden: de woonbootbewoners mogen in de verdere uitwerking van de plannen niet worden vergeten. De opmerking wordt door de overige aanwezigen voor kennisgeving aangenomen.

Een enkeling merkt nog op dat er te veel wordt gekeken naar de oostkant van het gebied, naar de wijk Boschpoort dus. De westkant is minstens zo belangrijk en interessant, de aanhaking aan Caberg.



Bedrijventerrein Bosscherveld

STELLING/DILEMMA 3

Belvédère zal bij de uitvoering van de plannen fors van karakter veranderen. De Startnotitie gaat uit van een menging van functies op het gebied van wonen, bedrijvigheid, kantoren, detailhandel en vrije tijd.

Hoe kijkt u aan tegen deze mix van functies. Is dit een goede aanpak of bent u juist voorstander van een sterke scheiding van functies?

Er lijkt aanvankelijk sprake van een breed gedragen opvatting: Belvédère moet als eenheid, als een zelfstandig en volwassen gebied ontwikkeld worden. De relatie met de binnenstad ligt daarbij voor de hand, maar dat mag geen afhankelijkheidsrelatie worden. Belvédère moet zijn eigen voorzieningenniveau krijgen, het moet zich als het ware zelf kunnen bedruipen. In die zin kan Belvédère in de toekomst op twee fronten scoren: het kan het nu onder druk staande voorzieningenniveau van bijvoorbeeld Boschpoort opkrikken en het kan een gedeelte van de huidige druk op de binnenstad opvangen. Dat heeft gevolgen voor de kwaliteit van het gebied. Die zou gelijk moeten zijn aan een binnenstedelijke kwaliteit. Er is niemand die dit statement tegenspreekt.

Wel ontstaat dan de discussie over de combinatie van bedrijvigheid in Bosscherveld in relatie tot de toekomstige kwaliteit van het gebied. Een binnenstedelijk gebied met industrie, dat staat op gespannen voet met elkaar. De gemeente wordt aangesproken: ze moet duidelijk zijn in haar beleid. Als ze kiest voor de ontwikkeling van Belvédère tot een gebied met een eigen kwaliteitsuitstraling, dan hoort daar zo weinig mogelijk industrie bij en dan moet ze eventueel een aantal uitgangspunten van haar Industrienota bijstellen. Vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in Bosscherveld ondersteunen deze stelling, maar wijzen tegelijkertijd op de problemen waar bedrijven mee te maken hebben. Er zijn zeker bedrijven, die graag willen verhuizen, maar dan moet er wel ruimte elders in de stad zijn. Het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden is een mogelijkheid, maar de ruimte daar is beperkt en bovendien zijn er bedrijven die er niets voor voelen om naar de zuidkant van de stad te verhuizen. Wellicht dat het bedrijventerrein bij de luchthaven soelaas kan bieden. Bovendien is het wel erg gemakkelijk om te denken dat bedrijven zich zonder meer elders in de stad of directe omgeving kunnen vestigen.



Bedrijfsverplaatsingen zorgen altijd voor een tijdelijk productieverlies en nieuwe investeringen, die door de gemeente gecompenseerd moeten worden. En tenslotte: de hoofdkantoren van een aantal bedrijven zijn niet in Maastricht gevestigd, maar elders in de wereld. Die hoofdkantoren zijn niet altijd geïnteresseerd in een bedrijfsverplaatsing van een paar kilometer. Moet er verplaatst worden, dan zullen die hoofdkantoren opnieuw de afweging maken of een bedrijfsvestiging in Maastricht wel rendabel is in vergelijking met een vestiging elders in de regio of wellicht in een ander gedeelte van de wereld.

Het dilemma van de industrie is duidelijk. Iedereen heeft er begrip voor en iedereen kiest dan ook voor behoud van industrie en de daaraan verbonden werkgelegenheid. En daarmee is het dilemma van de industrie een van de grote dilemma's van de ontwikkeling van het toekomstige Belvédère. Iedereen wil er een mooi en schoon gebied van maken, maar niemand wil dat doen ten koste van de werkgelegenheid.

Er wordt een voorzichtige oplossing aangedragen: er is een aantal bedrijven dat gemakkelijk verplaatst kan worden en er is een aantal bedrijven

dat verplaatst zal moeten worden vanwege de grote milieu-overlast. Bekijk nou eens welke bedrijven conflicteren met de huidige en toekomstige woonfunctie en onderzoek de technische toestand van de bedrijven. Maak vervolgens een keuze voor de eenvoudig en misschien ook wel goedkoop te verplaatsen bedrijven. "Het is maar een idee," zegt degene die met dit voorstel komt, als hij merkt dat de andere aanwezigen twijfelen en niet goed weten hoe ze met dit onderwerp om moeten gaan.

Einde tweede avond

De avond zit erop, maar in de grote zaal van het City Centrum wordt nog lang nagepraat over met name dat laatste dilemma over de sfeer van Belvédère in de toekomst. Het moet een aantrekkelijk woongebied worden en tegelijkertijd staat die aantrekkelijkheid onder druk door de aanwezigheid van de industrie in het gebied. Van de andere kant heeft vrijwel niemand een kant-en-klare oplossing voor de toekomst van die industrie. Ideeën zijn er wel, maar de dilemma's blijven.



Hoge Fronten

WOENSDAG 9 MEI. Het kan niet op: een nog zonniger, warmer avond dan de twee voorgaande keren. De terrasjes van de stad zijn overvol. In het City Centrum is het warm. Het is bijna half acht en de enige aanwezigen zijn de gespreksleiders en de deskundigen. Het deelthema van deze avond lijkt toch interessant genoeg voor een goede opkomst: woningbouw, voorzieningen en leefbaarheid. Als er maar een handvol mensen komt opdagen heeft het weinig zin om in verschillende groepen te gaan praten. De stoelen in de grote zaal van het City Centrum worden zó neergezet dat er in één kleine groep kan worden gepraat. Enkele gespreksleiders maken zich al op om zich bij de terrasbezoekers in de rest van de stad te voegen. Er wordt nog even een kop koffie gedronken. Eén van de gespreksleiders zal blijven. En dan ineens, in nog geen vijf minuten tijd, stroomt de zaal vol. De avond begint met enige vertraging, maar er zijn opnieuw zo'n 45 tot 50 belangstellenden aanwezig en dus moet iedereen blijven en gaan de aanwezigen weer in drie groepen aan de slag.

Stellingen, dilemma's en ideeën

STELLING/DILEMMA 1

In de Startnotitie staat Belvédère omschreven als een nieuws stadsdeel met veel woningen, maar ook bedrijven, kantoren, detailhandel, vrije tijdsvoorzieningen, cultuur, horeca, enzovoorts. Is deze menging van functies vanuit het oogpunt van woningbouw een goede zaak of moeten die functies meer worden gescheiden?



Een groot aantal mensen spreekt meteen zijn bezorgdheid uit over de mogelijkheid om de bestaande industrie te mengen met woningbouw. Voor velen geldt dat zware industrie in de nabije toekomst niet past bij de sfeer van Belvédère. Kleine, bij voorkeur ambachtelijke bedrijven verdienen de voorkeur. Daarbij wordt gedacht aan clustering van bedrijfjes in een betaalbare omgeving, omdat het voor ondernemers aantrekkelijk moet worden gemaakt om zich in dit nieuwe gebied te vestigen. Maar voor het overige is een meerderheid van mening dat het gebied alleen tot ontplooiing kan komen als de zware industrie naar elders verhuist. Dan is het mogelijk om te werken aan een mix van vervoer, wonen, groen, recreatie, enzovoorts. Verplaatsing van de zware industrie zal het plan zeker duurder maken, maar op termijn zal dat voor de bedrijven zelf en voor de uitstraling en leefbaarheid van het gebied de beste oplossing zijn. Zoals het industrieterrein er nu bij ligt zal er in Belvédère in de toekomst niemand willen wonen en heeft het plan geen kans van slagen. Een paar aanwezigen zien wél een mogelijkheid voor handhaving van in elk geval een gedeelte van de aanwezige industrie: geconcentreerde woningbouw aan de zuidkant van het gebied (Sphinx en omstreken); het Noorderbrugtracé verder opschuiven naar het Noorden en laten aansluiten op de Peter Huyssenslaan, zodat er een groene zone ontstaat vanaf Fort Willem via de Hoge Fronten naar de Lage Fronten; ten Noorden van de verlegde

brug kan de industrie zich dan verder ontwikkelen. Het is een variant, waarin het gebied op basis van functies wordt opgeknipt. Er zijn weinig medestanders voor deze gedachte. Langer wordt stil gestaan bij de mogelijkheid om Belvédère geografisch op te knippen in drie gebieden: opnieuw geconcentreerd wonen aan de zuidkant ter versterking van het binnenstedelijk milieu; ontwikkeling van het gebied ten Westen van de spoordijk/Zuid Willemsvaart om zodoende een groter voedingsgebied voor de wijk Boschpoort te creëren; betrekken westkant van het gebied (Steilrand en omgeving) bij Caberg. Ook deze splitsingsvariant kan uiteindelijk niet echt op veel steun rekenen.

Het merendeel van de aanwezigen kiest voor de ontwikkeling van een samenhangend gebied, dat geen stille slaapstad moet worden, maar waar alle stedelijke en wijkfuncties op een centrale plek of verspreid over het gebied aanwezig moeten zijn. Genoemd worden onder andere; oriëntatiepunten aan het water voor recreatie; winkels en kantoren door elkaar heen (als er maar niet te veel spiegelwanden en schreeuwerige gevelreclames komen); kapper in de wijk; horeca; versterking van groene en blauwe gebieden (met daartussenin veel ruimte en niet bijvoorbeeld de aanwezigheid van een meubelboulevard); een theater in de Gashouder; oefenfaciliteiten voor golfers en een kleine golfbaan; een plek voor de hondenclub; een schaatsbaan; een fitnesscentrum annex sauna; een speeltuin; vestiging van een brede school met functies

als onderwijs, recreatie, sport, gezondheidszorg; en -het staat nog nergens geschreven, maar het is op alle drie de avonden aan bod geweest- de inrichting van een hertenkamp. Overigens ligt ook in deze variant het zwaartepunt van de woningbouw aan de zuidkant (dus aansluitend aan het centrum van Maastricht). Over de bebouwing van de Steilrand bestaat geen eensgezindheid. De meeste aanwezigen pleiten voor grondgebonden koopwoningen in het wat duurdere segment, maar er is een niet onbelangrijke minderheid, die het fraaie uitzicht vanaf de Steilrand ook gunt aan de mensen met een wat smallere beurs en die kiest voor een menging van duurdere koopwoningen met sociale woningbouw.

In het licht van de kwaliteiten van het gebied als woonomgeving wordt aparte aandacht gevraagd voor een opwaardering van de vestingwerken en voor extra aandacht voor de aanwezige flora en fauna. Eerst wordt de muurhagedis genoemd, even later komen daar de broedplaatsen bij van het zeldzame ijsvogeltje en tenslotte blijkt er ook nog een kolonie nachtegalen in het gebied te zitten. Met name de aanwezigheid van de muurhagedis moet van invloed zijn op de hoogte en de plaats van de woningbouw. Een van de aanwezigen mompelt dat die muurhagedis helemaal niet de rust nodig heeft die hij nu krijgt. Vroeger kwam hij hier ook al voor en leefde in een drukke omgeving. Waarom zou dat nu dan niet kunnen? Zijn opmerking wordt deze keer niet echt gehoord.





STELLING/DILEMMA 2

Leefbaarheid is een kernwoord bij de ontwikkeling van Belvédère: een gebied waar mensen zich thuis voelen in een menging van functies en voorzieningen, aangevuld met zorg en veiligheid.

Wat verstaat u onder leefbaarheid -vooral als het gaat om het toekomstige Belvédère- en naar welke thema's moet dan vooral worden gekeken?

Bij dit punt lijkt de creativiteit van de aanwezigen nauwelijks grenzen te kennen. Allereerst wordt geconstateerd dat de Startnotitie op dit punt al heel erg ver gaat. En verder zijn de deelnemers het over twee punten met elkaar eens:

- Leefbaarheid, dat is meer dan de vestiging van een aantal voorzieningen. Bij leefbaarheid hoort ook en vooral de inrichting van de openbare ruimte (verlichting, veiligheid, bomen)
- Leefbaarheid, dat betekent ook dat een aantal voorzieningen en een groot gedeelte van de infrastructuur al klaar moeten zijn op het moment dat de woningen worden betrokken. Als de wijk eerder gereed is dan de bijbehorende voorzieningen, dan zal die wijk nooit meer een hechte eenheid worden.

En dan volgt een waslijst aan zaken die volgens de een wel en volgens de ander niet thuishoren bij de leefbaarheid, maar eerder bij het voorzieningenniveau.

Er worden nogal wat opmerkingen gemaakt over een al dan niet strakke regelgeving voor de woningbouw ("Dat chaotische van België, dat heeft toch ook wel wat" tot en met "Kunnen we hier niet eens gaan experimenteren met architectuur waarover de welstand niets te zeggen heeft"). Sommigen pleiten voor groene grassdaken en voor-

tuintjes zonder houten schuttingen. Slechte voorbeelden zijn volgens veel aanwezigen de architectuur en de inrichting van Scharn Noord en Amby (te steriel!). Belvédère biedt door het hoogteverschil en door het aanwezige groen en water al een aantal natuurlijke variaties, die in de woningbouw kunnen worden doorgetrokken.

Een greep uit de andere opmerkingen: ter bevordering van de leefbaarheid zouden de bestaande gebouwen in Bosscherveld een culturele functie moeten krijgen; er moeten aantrekkelijke fietsroutes in het gebied komen; voor veiligheid in de woning en op straat wordt gedacht aan een permanente politiepost; het gebruik van multifunctionele ruimtes kan worden bevorderd; leefbaarheid, dat betekent ook dat historische bouwwerken worden bewaard, zoals de Timmerfabriek, het Ketelhuis en de Gashouder (waarvan Toneelgroep 101 Punt graag een cultuurcentrum wil maken onder het motto: "Geen bronzen beelden maar gouden gedachten"); de relictten van een ver verleden kunnen worden gebruikt voor het aantrekken van toeristen; drugsoverlast in de stiltegebieden moet worden voorkomen; geen crossbaan; geen overlast van horeca; plaatsing van grootschalige winkels geconcentreerd op een logistiek goed bereikbare centrale locatie; het Noorderpark moet er nu eindelijk maar eens komen, nadat er al enkele keren plannen voor zo'n park zijn gemaakt, die altijd om financiële redenen in de ijskast zijn gezet.

Het is vooral een waslijst van soms hele gedetailleerde verlangens ("Zo weinig mogelijk huisdieren toelaten, want die vormen een bedreiging voor de aanwezige zeldzame diersoorten").



Wonen op de Zuid Willemsvaart

STELLING/DILEMMA 3

De elementen water, natuur en cultuur worden in de Startnotitie beschreven als belangrijke thema's bij het onderwerp wonen.

Zijn dit inderdaad de specifieke kwaliteiten van Belvédère?

De bewoners van de woonboten mengen zich nadrukkelijk in de discussie. Het bestuur van de Stichting Woonschepen vindt dat er door het geweld van Belvédère weinig rekening wordt gehouden met haar belangen. De Stichting wil nu eindelijk wel eens duidelijkheid over de positie van de woonschepen. Mogen ze blijven of moeten ze weg? En hoe zit het met hun rust als over een tijdje de sluis bij Boschpoort is gerestaureerd en er misschien wel drukke pleziervaart via de Zuid Willemsvaart en de sluis richting Bassin en terug voor een aantasting van de privacy zorgt? De Stichting stelt vooral vragen.

STELLING/DILEMMA 4

De Noorderbrug is een bepalende factor in Belvédère. De brug is nodig voor de verkeersafwikkeling, maar vormt tegelijkertijd een forse barrière tussen de binnenstad en een gedeelte van Belvédère, met name Boschpoort.

Hoe kijkt u aan tegen deze barrière-werking van de brug? En vindt u het vanuit het oogpunt van woningbouw en voorzieningen belangrijk dat het gebied goed bereikbaar is met de auto of vindt u dat vooral moet worden gekoerst op bereikbaarheid per openbaar vervoer (bus, light-rail, trein) en langzaam verkeer (fiets, te voet)?

Ook tijdens deze avond wordt weer de vraag gesteld of er niet versneld kan worden gewerkt aan de aanleg van een tweede Noorderbrug, ook al staat die brug voorlopig niet in de plannen. Verlegging van de huidige brug heeft in alle genoemde varianten (Startnotitie en



Ideeëncarrousel) zonder afschermende maatregelen een negatieve invloed op de wijk Boschpoort. De overlast in dat gebied zal alleen maar toenemen. Wat zijn dan de mogelijkheden? Laat de Noorderbrug zoals hij is en zorg voor een singelstructuur met éénrichtingsverkeer rond het centrum van de binnenstad (Gent wordt als voorbeeld aangehaald), dan heb je binnen 4 minuten een blokje rond de stad gereden bij een snelheid van 50 kilometer per uur.

De meerderheid voelt weinig voor dit voorstel. De aanwezige bewoners van Boschpoort luisteren een beetje geamuseerd, omdat anderen zich druk maken over hun isolement. Ze hebben het al tijdens een eerdere bijeenkomst gezegd: dat isolement zorgt wél voor een wijk, waar het rustig wonen is. Een scheiding (barrière) tussen stad en Belvédère is in hun ogen niet bezwaarlijk.

Over het parkeren bestaat overigens een redelijke eensgezindheid: dat kan ondergronds op het voormalige terrein van Van Gend en Loos. En bij De Geusselt zou een parkeervoorziening moeten komen om met name het forensenverkeer op te vangen en via snel openbaar vervoer (bus en light-rail) naar de plek van bestemming te brengen. Opnieuw komen de deelnemers aan de avond er niet echt uit. Men voelt uiteindelijk wel iets voor een onderzoek over de vraag wanneer het voor mensen en bedrijven interessant is om gebruik te

maken van het openbaar vervoer.

Sommigen vinden dat er een afweging moet worden gemaakt tussen de aanleg van de infrastructuur in één keer, of de aanleg in tijd gelijk te laten lopen met de ontwikkelingsfasen van het totale plan.

De Noorderbrug moet aantrekkelijker worden gemaakt voor fietsers en er zou eigenlijk al op zeer korte termijn begonnen kunnen worden met de aanleg van wandelpaden en fietsroutes door het hele gebied.

Einde derde avond

De eerste drie avonden van de Ideeëncarrousel zitten er op. De deelnemers zijn over het algemeen zeer te spreken over de manier waarop ze tot nu toe bij het proces worden betrokken en over het feit dat ze hun ideeën hebben kunnen spuien, zonder meteen in de verdediging te worden gedrukt. De organisatoren van de Ideeëncarrousel zijn tevreden met de opkomst, het verloop en de kwaliteit van de ingebrachte ideeën. Zij gaan nu aan de hand van de verslagen bekijken welke ideeën verder moeten worden uitgediept tijdens de tweede ronde van de Ideeëncarrousel die op 3 avonden in juni 2001 zal plaatsvinden.



Tussentijdse conclusie

Een van de belangrijkste ervaringen van de Ideeëncarrousel tot nu toe is dat alle belangstellenden en belangengroepen heel goed in staat zijn om hun eigen ideeën en opvattingen te verwoorden. Hun betogen klinken vaak als een klok. Maar zodra die ideeën en opvattingen worden geconfronteerd met die van andere belangstellenden en belanghebbenden, dan blijken er aan veel ideeën onbekende haken en ogen te zitten. Het geeft aan hoe lastig het is om over de eigen belangen heen te kijken en de ontwikkeling van een gebied als Belvédère als een totaalopgave te bezien. Een duidelijk voorbeeld is de discussie over de toekomstige mogelijkheden van het bestaande bedrijfsleven in Bosscherveld (zie het verslag van de tweede avond, hoofdstuk 4). Dit dilemma is meteen ook het voordeel van de brede opzet van de Ideeëncarrousel: ideeën worden in deze beginfase van het proces niet geïsoleerd bekeken, maar vanuit de context van verschillende belangen en dan blijkt een op zich misschien fantastisch idee ineens allerlei belemmeringen op te roepen. Vandaar dat in het hele proces van de Ideeëncarrousel is gekozen voor een aantal stappen:

- Tijdens de behandeling van de subthema's gedurende de eerste drie avonden (april/mei 2001) ging het vooral om het genereren van zoveel mogelijk ideeën, zonder al te veel te letten op de haalbaarheid ervan;
- In de maand juni 2001 komen de drie subthema's voor een tweede keer aan de orde, nu niet verdeeld in drie groepen per avond, maar in een plenaire sessie, om te bekijken of bepaalde ideeën die boven zijn komen drijven, op de steun van een grote groep deelnemers kunnen rekenen of dat er grote verschillen van opvatting blijven bestaan;
- Op 12 september 2001 is er dan nog een stedelijke sessie, waarbij de uitkomsten van de 3 subthema's (natuur, milieu, landschap en recreatie; infrastructuur en economie; woningbouw, voorzieningen en leefbaarheid) voor de eerste

keer in samenhang met elkaar worden besproken. Stedenbouwkundige Frits Palmboom zal dan namens de drie samenwerkende partijen in Belvédère (gemeente, ING Vastgoed en SFB Vastgoed) een eerste reactie geven op de ingediende ideeën;

- Op 29 september 2001 wordt de raadscommissie ingelicht over de resultaten van de Ideeëncarrousel en de daaruit voortgekomen vragen, opmerkingen en ideeën;
- In het laatste kwartaal van 2001 zal de raad van de gemeente Maastricht vervolgens aangeven of en zo ja welke ideeën nader worden uitgewerkt.

Een getrapte manier van werken dus; een trechter die volgestort wordt met ideeën, rijp en groen door elkaar, en die langzaam maar zeker de meest gedragen ideeën uitfiltert en de blijvende dilemma's duidelijk in beeld brengt.

Vorbereiding juni-sessies

De organisatoren van de Ideeëncarrousel wordt weinig tijd gegund. Aan de hand van de ongeveer 50 velletjes verslagen van de eerste 3 avonden bereiden zij de tweede ronde voor, die in de maand juni zal plaatsvinden. Ze kijken naar de thema's die voor erg veel discussie hebben gezorgd, ze selecteren de onderwerpen waarover ze graag wat meer duidelijkheid willen krijgen van de belanghebbenden en belangstellenden en ze maken een kleine lijst met ideeën, waarvoor een redelijk groot draagvlak lijkt te bestaan.

De uitnodigingen voor de tweede ronde van de Ideeëncarrousel gaan de deur uit (samen met de verslagen). De avonden zijn opnieuw verdeeld over de drie al vaker genoemde subthema's. In plaats van stellingen/dilemma's worden nu voor elke avond enkele discussiepunten meegestuurd om meer helderheid in de ideeën te krijgen. Bovendien zullen de deskundigen zich tijdens de tweede ronde iets meer laten gelden, door meer uitleg te geven over de samenhang van bepaalde thema's en al een eerste reactie te geven op de inhoud van de aangereikte ideeën.



DE TOEGANG
30

Fort Willen

De eerste vervolgvond vindt plaats op woensdag 13 juni, de tweede op 20 juni en de derde op 27 juni. De opkomst bij deze avonden is lager dan tijdens de eerste sessies in april/mei. Er zijn mensen die zich hebben afgemeld met de mededeling: "We hebben ons werk gedaan, we hebben onze ideeën op tafel gelegd en we wachten wel af wat er verder uit komt." Anderen laten helaas niets van zich horen. Het aantal bezoekers bedraagt steeds ongeveer 40. Zij worden nu niet opgesplitst in drie groepen, maar gaan gezamenlijk aan de slag in de grote zaal van het City Centrum onder leiding van één gespreksleider. En aan de wanden hangen weer kaarten van het plangebied; sommige gerelateerd aan het thema van de avond, andere blanco (de kaarten waarop modellen kunnen worden ingetekend).

I Avond 13 juni 2001

Het subthema is voor de tweede keer: natuur, milieu, landschap en recreatie.

In de uitnodiging, die de aanwezigen voor deze avond hebben gekregen, staan enkele discussiepunten genoemd.

Het merendeel van de opmerkingen en ideeën is een herhaling van de eerste avond. Vandaar dat hier wordt volstaan met enkele conclusies en blijvende tegenstellingen tussen de aanwezigen. Die werkwijze wordt ook voor de volgende twee sessies van juni gehanteerd.

Discussiepunten en ideeën

DISCUSSIEPUNT 1

Op welke manier kan er een verbinding tussen de Hoge- en Lage Fronten ontstaan, rekening houdend met de infrastructuur?

Vrijwel alle deelnemers zijn in elk geval voorstander van een verbinding die zich niet alleen tot de Hoge en de Lage Fronten beperkt, maar die zich ook tot Fort Willem uitstrekt. De Cabergerweg zou verkeersluw kunnen worden gemaakt en kunnen worden ondertunneld voor een doortrekking van het water van de Lage Fronten in de richting van de hoge Fronten.

Er is dan ook nauwelijks of geen discussie over de vraag of het Noorderbrugtracé noordelijker in het plangebied moet komen. Wel blijft de discussie steken bij de vraag wáár dat tracé moet aansluiten op Maastricht West. Aanhaking aan de vaker

genoemde Peter Huysenslaan kan een tweede singelstructuur in Maastricht bewerkstelligen, maar heeft als nadeel dat er meer autoverkeer in woonbuurten wordt gebracht. Hetzelfde bezwaar geldt eigenlijk voor de (al dan niet ondertunnelde) aanhaking aan de Fort Willemweg.

Een aantal aanwezigen wijst op een gevaar van een té noordelijk gelegen Noorderbrugtracé. Het autoverkeer zal dan automatisch een sluiproute richting binnenstad gaan zoeken; wellicht dat er een splitsing mogelijk is voor bestemmingsverkeer Maastricht West en binnenstad. Er moet dus meer evenwicht in de ingebrachte ideeën worden gevonden. De aanwezigen komen er niet uit.

Eensgezindheid is er over het punt van de barrière-werking van de huidige Noorderbrug en het gebied rondom de Sphinx. Als die barrières niet verdwijnen is er weinig kans op een goede ontwikkeling van Belvédère.

DISCUSSIEPUNT 2

Hoe toegankelijk zouden de Hoge en Lage Fronten moeten worden?

De resultaten van de discussie zijn niet eensluidend. Moet de natuur hier haar beloop krijgen of moet er een echt park komen? Moet het een stiltegebied worden of juist niet? Mogen er wel of geen bussen met toeristen komen? De meningen zijn verdeeld. Iemand oppert de mogelijkheid om een zonering aan te brengen: gedeelten die voor recreatie een rol kunnen spelen en gedeelten die echte stiltegebieden zijn. En weer iemand anders pleit



Kanaal onder de Noorderbrug

voor een beperkt gebruik van het water: geen bootjes in het paar- en broedseizoen van de dieren. Een volgende pleit voor een volledige afsluiting van het water van de Lage Fronten voor alle boten gedurende het hele jaar. De leefomgeving van de muurhagedis komt weer aan de orde, maar de tegenwerping komt ook: "Natuurlijk moeten we op die unieke flora en fauna letten, maar ondanks de milieu-overlast komt die muurhagedis hier al meer dan 300 jaren voor. Hij kan zich kennelijk heel goed aan gewijzigde omstandigheden aanpassen."

Over één vraag bestaat een redelijke eensgezindheid: het programma voor Belvédère is zò zwaar dat er twijfel bestaat over de mogelijkheden van behoud van de aanwezige natuurwaarden. Bouwen in hoge dichtheden wordt als mogelijke oplossing gezien om het kwetsbare gebied van de fronten meer "lucht" te geven.

DISCUSSIEPUNT 3

De voorwaarden waaronder de integrale milieubenadering van "Stad en Milieu" voor Belvédère zou kunnen worden toegepast.

Er blijkt bij veel aanwezigen behoefte aan een korte nadere uiteenzetting van een deskundige

over de experimentwet "Stad en Milieu" (zie de verwarring hierover in hoofdstuk 3: De eerste avond). Maastricht heeft zich in het kader van de experimentwet uitsluitend aangemeld voor de thema's bodem en geluid en dus niet voor veiligheid en lucht. De afwijking van de normen is aan zeer strenge regels van het Ministerie van VROM gebonden.

Op basis van deze nadere uitleg zien de meeste aanwezigen nu -in tegenstelling tot de eerste avond- toch wel mogelijkheden voor deelname aan de experimentwet "Stad en Milieu". Als mogelijkheid voor de aanpak van de geluidsoverlast wordt gepleit voor de aanleg van geluidswanden (eventueel ook in de vorm van gebouwen). Wat het aspect bodem betreft is het voor veel aanwezigen acceptabel, wanneer de onderlaag uit minder schone grond bestaat en de bovenlaag uit schone grond. Voorwaarde bij dit alles is dat er geen schadelijke gevolgen voor de gezondheid van mensen mag zijn.

De grootste onduidelijkheid bestaat over de Noorderbrug in relatie tot Boschpoort. Op dit moment zorgt de Noorderbrug voor de grootste geluidsoverlast. Wordt Boschpoort niet nog verder geïsoleerd (visueel en qua geluid), als de Noorderbrug wordt verlegd?



Steilrand

DISCUSSIEPUNT 4

Welke betekenis kan het noordelijke deel van Belvédère krijgen op ecologisch en recreatief gebied?

Er wordt gepleit voor een vroegtijdig onderzoek naar economische en ecologische waarden van het noordelijke gedeelte van Belvédère. Daaruit moet blijken hoe natuur en infrastructuur met elkaar in overeenstemming kunnen worden gebracht.

Een aantal deelnemers pleit voor de instandhouding van de twee bestaande ecologische routes: de droge en de natte. Voor anderen betekent dit dat er een te grote claim op de toekomstige invulling van Belvédère wordt gelegd.

Er wordt een pleidooi gehouden voor de koppeling van de Steilrand aan de Brusselseweg, zodat er in het middenterrein een nieuw, gesloten natuurgebied tot ontwikkeling kan komen. En verder wordt gewezen op het feit dat het natuurgebied aan de noordelijke kant van Belvédère voornamelijk bestaat uit de stortplaats, waaraan toch geen andere functie gekoppeld kan worden.

DISCUSSIEPUNT 5

Waar moeten de wandel- en fietsroutes komen te liggen en zijn er mogelijkheden om op korte termijn tot aanleg-verbetering over te gaan?

Er worden verschillende suggesties geopperd:

- Maak een goede fietsroute aan de Steilrand (Noord/Zuid en omgekeerd)
- Richt het gebied langs de Zuid Willemsvaart richting België in als fietsroute (Jaagpad of Industrieweg)
- Het gebied kan toegankelijker worden gemaakt door een betere ontsluiting vanaf het Van Gend en Loos-terrein en de spoordijk
- Maak de weg vanaf de Acht Zaligheden richting Kastanjelaan minder steil voor wandelaars en fietsers

De conclusie: na de zomer zal de gemeente in overleg met een aantal betrokkenen de mogelijkheden bekijken voor de aanleg van een netwerk van fiets/wandelroutes door Belvédère.



II Avond 20 juni 2001

Het subthema infrastructuur en economie komt vanavond voor de tweede keer aan de orde. Van de vooraf gestuurde discussiepunten zijn enkele weggelaten, omdat ze bij andere punten van de avond al aan de orde komen.

Discussiepunten en ideeën

DISCUSSIEPUNT 1

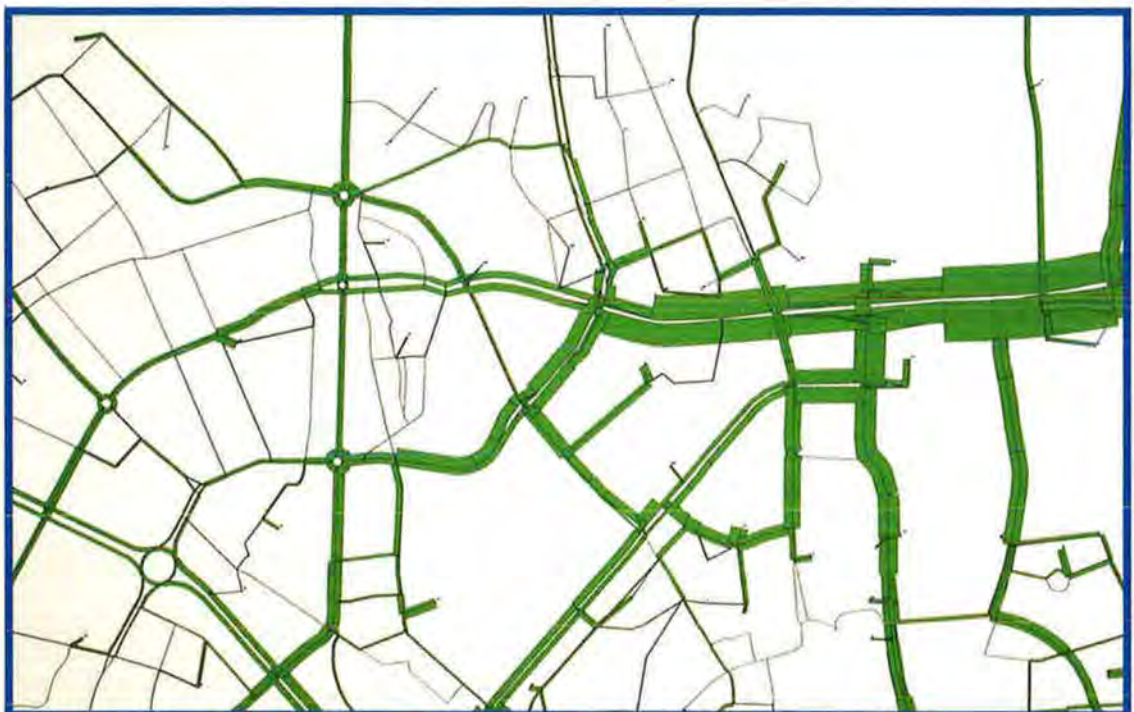
Wat zijn de voor- en nadelen van de door velen van u voorgestelde vijfde variant voor de Noorderbrug (aansluiting Peter Huyssenslaan) voor Belvédère en voor de stad als geheel?

Het blijft een lastig verhaal. De voordelen zijn voor iedereen duidelijk: meer ruimte voor het parkachtig gebied van de fronten; het centrum van Maastricht zal minder autoverkeer aantrekken; aanleg parkeervoorzieningen in de buitenwijken (daar is de auto-dichtheid het grootst). Aparte aandacht verdient de oplossing van het forensenverkeer.

Er worden enkele nadelen van de vijfde variant genoemd: aanhaking aan de Peter Huyssenslaan

betekent veel autoverkeer bij flats en winkels tot aan de Via Regia (dit nadeel speelt minder bij aanhaking van het tracé aan de Fort Willemweg). Ander nadeel (maar dat geldt eigenlijk voor alle varianten van het Noorderbrugtracé): het hele gebied wordt doormidden gesneden. Nog een nadeel: bij de vijfde variant wordt de Steilrand doorbroken en dat is wel een forse landschappelijke ingreep. Desondanks kan de vijfde variant op veel steun rekenen.

Opnieuw ontstaat ook weer discussie over de aan te leggen ontsluiting richting België (de Bosscherlaan zoals hij in de Startnotitie wordt genoemd). Die weg kan volgens sommigen een goede scheiding vormen tussen wonen en bedrijvigheid. Anderen vinden dat het gebied met de aanleg van deze laan onnodig wordt belast. Sommigen kiezen voor de bestaande Industrierweg



Verkeersprognose 2030



(naast spoordijk en kanaal) als ontsluitingsweg richting Noorden. Anderen vinden dat een oplossing van niks, omdat daarmee Boschpoort volledig van de rest van Belvédère wordt afgesloten.

Voor de meeste aanwezigen is de auto niet zaligmakend. Zij kiezen dan ook uitdrukkelijk voor betere openbaar vervoersystemen, waarbij zij meer vertrouwen hebben in light-rail dan in de bus.

De spoorbrug (light-rail) zou eventueel ook geschikt kunnen worden gemaakt voor fietsverkeer, zodat er meer ruimte op de Noorderbrug ontstaat.

Veel problemen verwachten de aanwezigen bij de oplossing van de verschillende verkeersstromen, die tussen de Boschstraat en de Bosscherweg bij elkaar moeten komen: spoor, light-rail, weg. Die problemen worden onderschreven door de aanwezige deskundigen. De ideale oplossing is nog door niemand gevonden. Wel wordt opnieuw gepleit voor een levendig centrum met verschillende functies bij het knooppunt van deze verkeersstromen.

Nog enkele losse opmerkingen:

- Sappi zou boten moeten gaan gebruiken in plaats van vervoer per spoor. Gebruik van de spoorlijn zou Boschpoort namelijk in een nog groter isolement brengen. Overigens zijn de meningen over het gebruik van de spoorlijn verdeeld.
- Bij omlegging van het Noorderbrugtracé in noordelijke richting moet extra aandacht worden besteed aan de geluidsisolatie van Boschpoort.

DISCUSSIEPUNT 2

Stel dat de grotere bedrijven in het gebied (wilt/en/moeten) blijven zitten, waar en onder welke (milieu)voorwaarden kunnen er dan toch voldoende woningen, kantoren e.d. gerealiseerd worden; welke "hinder" is nog acceptabel?

En verder: op welke manier is het mogelijk om te werken aan het idee van een "kweekvijver" voor bedrijven?

Net als bij de eerste avond blijkt dat er weinig mensen geloven in bedrijfsverplaatsingen binnen Maastricht, al zijn ze er wel een voorstander van. Overigens vinden meerdere aanwezigen dat niet alle bedrijven zouden moeten worden verplaatst. Het gaat met name om bedrijven die voor veel milieuoverlast zorgen.

Als die naar een andere plek in Maastricht kunnen worden verplaatst is het probleem opgelost.

Maar een echte combinatie van wonen en industrie ziet bijna niemand zitten (noch vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, noch omwonenden).

Er wordt dan ook gepleit voor het bouwen in forse volumes, met name aan de rand van de binnenstad. Daarbij mag ook worden gekeken naar hogere woongebouwen, dan nu voor Maastricht gebruikelijk zijn, omdat anders de benodigde woningvoorraad in het gebied waarschijnlijk niet gerealiseerd kan worden. Een enkeling verzet zich tegen het bouwen in de hoogte, omdat dat het totale uitzicht bederft.

Een van de aanwezigen verwijst naar Céramique en constateert: "Als we naar Belvédère kijken dan hebben we het over een gebied, dat ruim 10 keer zo groot is als Céramique. In zo'n gebied moeten gemakkelijk 4000 woningen gebouwd kunnen worden." Hij krijgt bijval.

Het idee van de "kweekvijver" voor kleine, innovatieve bedrijfjes wordt eigenlijk door iedereen omarmd, met de aantekening dat beter kan worden gesproken over een "broedplaats" dan over een "kweekvijver". Gepleit wordt voor met name ambachtelijke bedrijven, die eventueel in leegstaande gebouwen voor een lage prijs kunnen worden ondergebracht. Liefst in de buurt van bestaande, grotere bedrijven, omdat ze dan met elkaar kunnen samenwerken en omdat er zo geen vermenging komt tussen wonen en industrie.



Brusselseweg

III Avond 27 juni 2001

Voor de tweede keer is deze avond het subthema woningbouw, voorzieningen en leefbaarheid aan de orde.

Discussiepunten en ideeën

DISCUSSIEPUNT 1

Een van de ideeën van vorige keer was: Belvédère zal zich niet als één woonbuurt manifesteren.

Er zal sprake zijn van een deel dat aanleunt tegen de binnenstad, een deel dat Caberg raakt (boven de Steilrand) en een deel dat aan Boschpoort grenst. Er hoeven dan ook geen centraal gelegen buurtvoorzieningen in het nieuw te ontwikkelen deel van Belvédère te worden gerealiseerd.

De aanhaking van gedeelten van Belvédère aan bestaande kernen wordt aanvankelijk door een vrij grote groep aanwezigen unaniem onderschreven. Daarom kiest deze groep ook voor versterking van de voorzieningen aan de rand van de binnenstad, in de wijk Boschpoort en in Caberg in plaats van het realiseren van grootschalige nieuwe voorzieningen in het binnengebied van Belvédère. Maar dan roeren de tegenstanders van dit idee zich. Zij gaan ervan uit dat Belvédère een heel eigen sfeer krijgt en die sfeer hoort ook een hart

te hebben met voorzieningen die iedere buurt heeft (supermarkt, scholen, parkeervoorzieningen enz.). Gebeurt dat niet dan zal er nooit samenhang in het gebied komen en zullen veel mensen gebruik maken van voorzieningen elders in de stad. Er moet een soort “Belvédère-gevoel” gaan ontstaan.

Echte eensgezindheid levert dit discussiepunt dus niet op.

DISCUSSIEPUNT 2

Stel dat er op de plaats van (sommige) huidige bedrijven aan de oostkant van Bosscherveld woningen gebouwd zouden kunnen worden. Dient er dan een relatie te ontstaan met Boschpoort aan de andere kant van de Zuid Willemsvaart en de Bosscherweg? Wat betekent dit dan in fysieke zin (verbindingswegen)?

Het blijft een voor vrijwel iedereen onoplosbaar punt. Sommigen zitten er niet zo mee, anderen zoeken nog naar mogelijkheden: er is een ontsluiting denkbaar aan de zuidkant, achter de spoorbrug om. En verder is er natuurlijk het bruggetje bij sluis 19. Een enkeling komt opnieuw op de proppen met de geplande fietsbrug ten noorden van Boschpoort: die brug zou verbreed moeten



worden voor autoverkeer. Niemand is echt te spreken over de aangedragen oplossingen. Het isollement van Boschpoort zal nog een lastig thema worden.

DISCUSSIEPUNTEN 3

- a. *De barrière-werking van het Noorderbrug-tracé is het minst als je er onderdoor kunt gaan, begeleid met een aantal (publieks)functies.*
- b. *De barrière-werking van het Noorderbrug-tracé is het minst als de weg op maaiveld wordt aangelegd.*
- c. *Het is geen probleem als er een duidelijke begrenzing aanwezig is, omdat er sprake is van verschillende gebieden aan weerszijden van de weg.*

Iedereen vindt dit weliswaar een belangrijk punt, maar van de andere kant: het meeste is er al over gezegd. Wel benadrukken sommigen dat het misschien aantrekkelijk zou kunnen zijn om onder de brug te bouwen (dubbel bodemgebruik levert geld en ruimte op).

Er wordt ter plekke nog een nieuw alternatief ingebracht (variant 6): de afrit en het verdere tracé van de Noorderbrug onder de grond leggen. Volgens sommigen moet dat mogelijk zijn, terwijl anderen denken dat er dan een te steile hellingbaan gemaakt moet worden, met alle verkeerstechnische problemen van dien. Het is een idee, maar het wordt niet echt met verve verdedigd.

DISCUSSIEPUNT 4

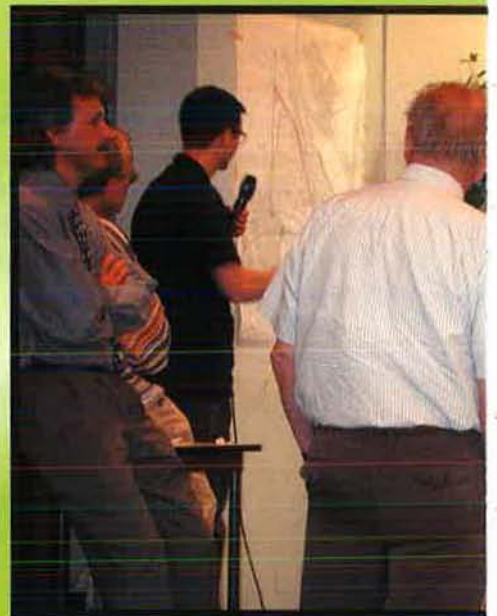
Funcziemenging wordt in het algemeen als positief aangemerkt. Waaraan wordt dan gedacht? Zijn er verschillen afhankelijk van de plek in het gebied?

De conclusie is vrij snel getrokken: funcziemenging is uitstekend, maar daar moet de industrie van worden uitgesloten. Tijdens dit onderwerp ontspint zich een discussie over milieuvriendelijk bouwen. Er valt volgens sommigen winst te halen uit ecologisch bouwen (grasdaken, water opvangen, restwarmte uit leidingen, zo weinig mogelijk tegels leggen, zonne-energie, enzovoorts). Omdat de natuurwaarden tot de sterkste punten van Belvédère horen zouden er voorwaarden moeten worden gesteld aan de inrichting van tuinen. En het allerbelangrijkste: er zal eerst iets aan de aanwezige industrie moeten worden gedaan, anders heeft de rest (en eigenlijk het hele plan) geen zin.

DISCUSSIEPUNT 5

Een kwaliteit van het woongebied is de aanwezigheid van water. Dient juist daar het wonen te worden geconcentreerd? Of moeten deze plekken vooral een openbaar karakter houden en extensief bebouwd worden?

Er komt meteen een toevoeging van de bewoners van de woonschepen: "Niet alleen wonen aan het water, maar ook op het water." En voor het overige vragen veel deelnemers zich af, waar dat dan mogelijk is: wonen aan het water. De Lage Fronten komen volgens een meerderheid niet in aanmerking voor woningbouw; voor de JoJo-haven liggen er al plannen; bij de Maas mag niet gebouwd worden en aan de Zuid Willemsvaart is geen plaats. Als er toch mogelijkheden worden gevonden, dan moet het niet zò zijn dat het water vervolgens niet bereikbaar is voor recreatieve doeleinden. Geen hekken dus vanaf de huizen naar het water, maar altijd openbare wandelgebieden langs de oever. Maar nogmaals: veel ruimte voor wonen aan het water zien de aanwezigen op dit moment niet.



12 SEPTEMBER: de groepen die tot nu toe afzonderlijk van elkaar hebben gesproken over de verschillende subthema's komen bij elkaar in de Platte Zaal, waar de ideeën uit de voorbije avonden met elkaar in verbinding worden gebracht en nog eens van allerlei kanten worden bekeken. Aan het begin van de avond heerst een wat ongemakkelijke sfeer: het is de avond na de aanslagen met verkeersvliegtuigen op het World Trade Center in New York en het Pentagon in Washington. Zò kort na die aanslagen lijkt alles betrekkelijk wat je over de toekomst van Belvédère wilt bespreken. En toch moeten we juist nu doorgaan, zegt wet- houder Mirjam Depondt. Terreurdaden mogen nooit de werking van de democratie uitschakelen. En de Ideeëncarrousel is voor haar een bewijs dat je met democratische principes van overleg en dialoog meer kunt bereiken dan met geweld en met machtswoorden. De ongeveer 150 aanwezigen zijn het met haar eens.

Het is de laatste avond van de Ideeëncarrousel, een manier van communiceren die voor de gemeente en de private partijen nog betrekkelijk nieuw is: er wordt een debat gevoerd en er worden denkbeelden uitgewisseld op een moment, dat er eigenlijk niet meer dan wat ruwe schetsen voor het plan Belvédère liggen.



Vier kaarten

De gemeentelijke stedenbouwkundige Peter de Ronde heeft aan de hand van de ideeën uit de voorbije maanden de belangrijkste thema's vertaald in 4 kaarten (zie de volgende 4 pagina's):

□ 1e kaart (pagina 40) heeft betrekking op het thema Natuur en Landschap en deze kaart laat duidelijk zien wat een grote meerderheid van de deelnemers aan de Ideeëncarrousel heeft bepleit: niet alleen zoeken naar een verbinding van de Hoge en de Lage fronten, maar daarbij ook Fort Willem betrekken, zodat er een aaneengesloten groengebied ontstaat.

□ 2e kaart (pagina 41) over het thema Verkeer en infrastructuur, waarbij met name de ideeën rond het Noorderbrugtracé zijn uitgewerkt en waarbij ook de mogelijkheden van een tweede Noorderbrug zijn ingetekend. Het Noorderbrugtracé moet volgens een grote meerderheid van de deelnemers aan de Ideeëncarrousel noordelijker in het plan Belvédère landen (noordelijker dan de varianten die in de Startnotitie staan genoemd). Dat heeft alles te maken met kaart 1: koppeling van Fort Willem aan Hoge en Lage Fronten. Verder staat op deze kaart al een voorstel voor recreatieve wandel- en fietsroutes, die op redelijk korte termijn gerealiseerd zouden kunnen worden.

□ 3e en 4e kaart (pagina's 42 en 43) over de inrichting van Belvédère:
De ene kaart laat het toekomstige gebied zien als een "opgeknipt" gebied in verschillende delen, die elk zijn aangehaakt aan bestaande kernen: Boschpoort, Caberg en het centrum van de stad. Door deze opknipping bestaat de mogelijkheid om een grote mate aan bedrijvigheid in het hart van Belvédère te handhaven;
De andere kaart toont Belvédère als een aaneengesloten eenheid, met een eigen centrum.

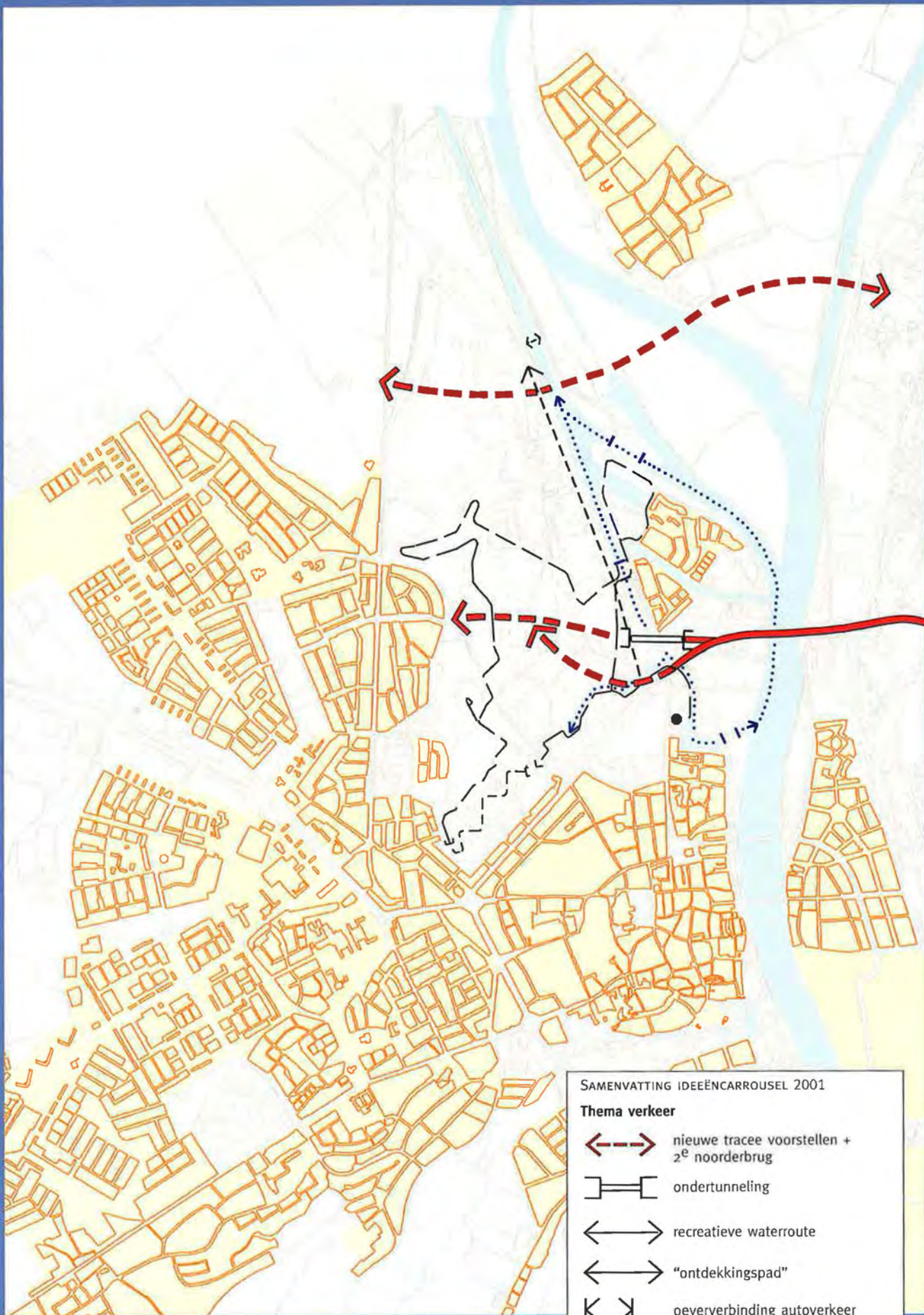
De aanwezigen herkennen de 4 kaarten als een vertaling van hun belangrijkste wensen en dilemma's.



SAMENVATTING IDEEËNCARROUSEL 2001

Thema groen

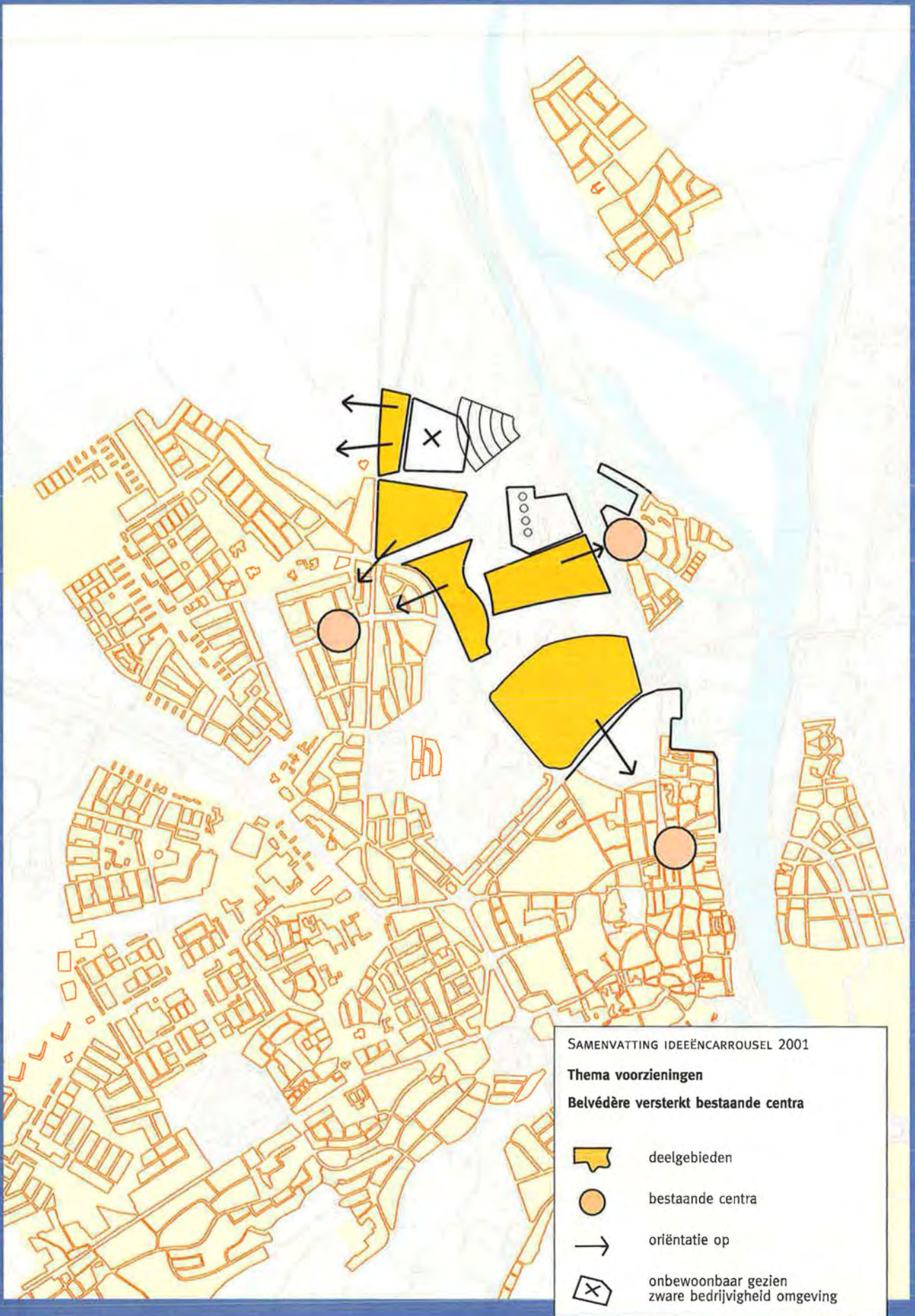
-  verbindingszones
-  kerngebieden
-  herstelrelatie
-  herstel ecologische verbinding /natte gracht

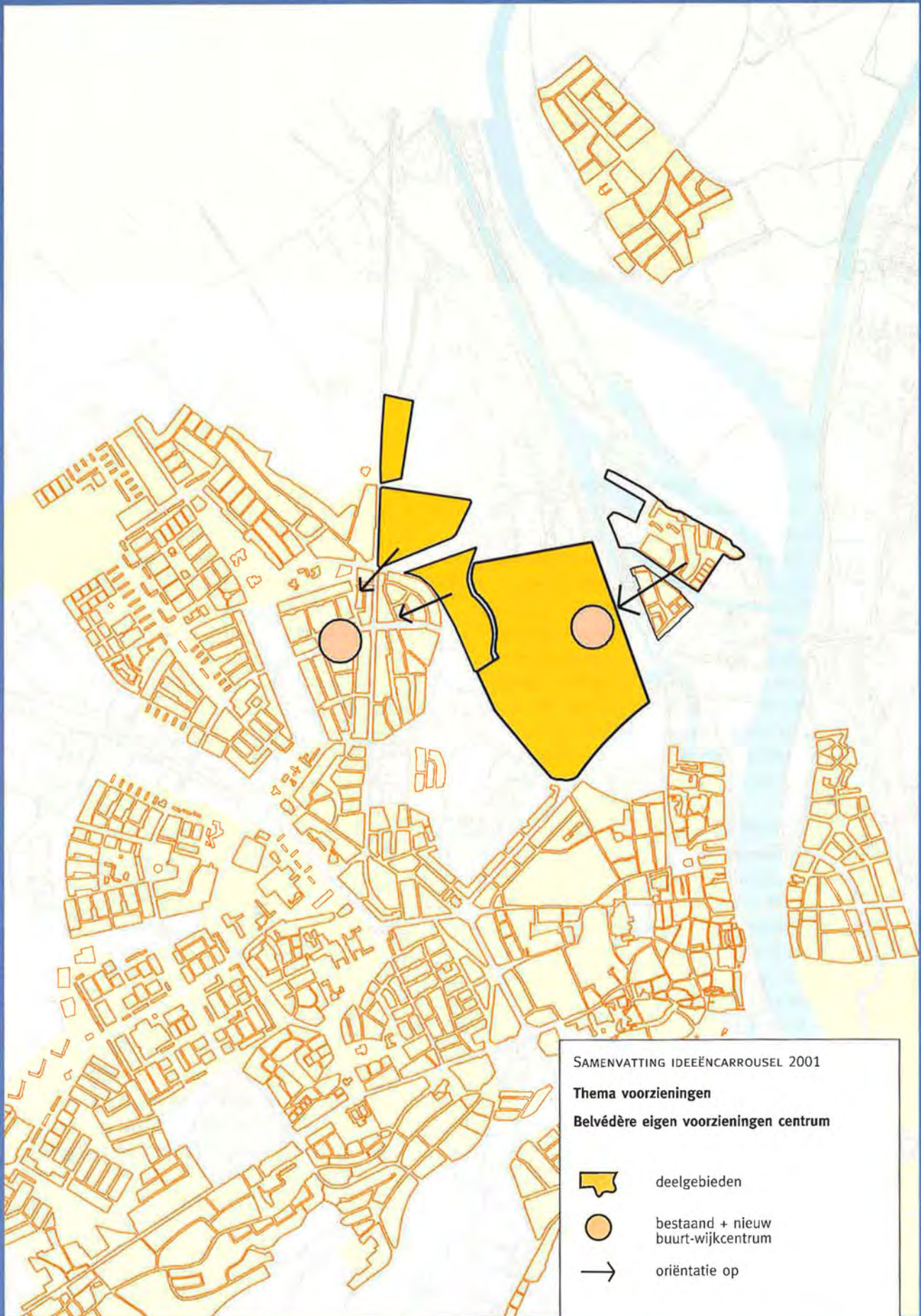


SAMENVATTING IDEEËNCARROUSEL 2001

Thema verkeer

-  nieuwe tracee voorstellen + 2^e noorderbrug
-  ondertunneling
-  recreatieve waterroute
-  "ontdekkingspad"
-  oeververbinding autoverkeer





SAMENVATTING IDEEËNCARROUSEL 2001

Thema voorzieningen

Belvédère eigen voorzieningen centrum

-  deelgebieden
-  bestaand + nieuw buurt-wijkcentrum
-  oriëntatie op



NO SIGNAL



Eerste reactie

De externe stedenbouwkundige Frits Palmboom heeft de deelsessies van de ideeëncarrousel niet meegemaakt, maar de verslagen goed gelezen. Hij is aangenaam verrast door de grote betrokkenheid van de deelnemers en door de inbreng. Hardop denkend zegt hij tegen de aanwezigen dat hij de ingebrachte ideeën door gespecialiseerde bureau's zal laten onderzoeken, dat die ideeën voor hem ook een nieuwe inspiratiebron vormen, maar dat ze hem tegelijkertijd dwingen tot de oplossing van nieuwe puzzels. Hij zet de voor zijn gevoel belangrijkste thema's uit de Ideeëncarrousel nog eens op een rijtje:

- De conflicten tussen de groenstructuur en de verkeersstructuur
- De oplossing voor de relatie tussen de Hoge en de Lage Fronten (zoek je die oplossing onderlangs of bovenover)
- De Steilrand, die in de Startnotitie nog een dun groen lijntje was, moet in de ogen van de deelnemers aan de Ideeëncarrousel een bredere groene wig in het gebied vormen (dat idee is hij inmiddels zelf ook al aan het uitwerken)
- De grote creativiteit bij de lastige oplossing van de verkeersstructuur. De noordelijke variant van het Noorderbrugtracé biedt volgens hem veel kansen voor een versterking van de groenstructuur, maar hij moet nog onderzoeken of deze variant niet elders in het gebied voor nieuwe verkeersobstakels gaat zorgen. Hij zal een aantal varianten uit de Startnotitie en de tijdens de Ideeëncarrousel uitgewerkte oplossingen verwerken in een soort matrix, zodat de sterke en de zwakke kanten van de diverse modellen kunnen worden getoetst in relatie tot bijvoorbeeld groen, natuurhistorie, bereikbaarheid, nieuwbouw, bestaande bebouwing.
- Lightrail als een belangrijke bijdrage aan nieuwe vormen van openbaar vervoer. Hij sluit zich aan bij de gemeente en bij de deelnemers aan de Ideeëncarrousel om bij Rijkswaterstaat te pleiten voor het behoud van de spoorbrug over de Maas. Het is de ideale oversteek voor een lightrailverbinding naar Belvédère met van daaruit vertakkingen naar bijvoorbeeld de binnenstad, Maastricht-West en Lanaken.
- Een lastig punt is het goederenvervoer over de bestaande spoordijk door Belvédère. Dat vervoer kan voor de gemeente van belang zijn in het kader van economische ontwikkelingen en behoud van werkgelegenheid. Maar dan wel met de volgende kanttekening: een aantal keren per dag een goederentrein, dat moet mogelijk zijn via een gelijkvloerse kruising met de Bosscherweg. Komen er dagelijks veel méér bewegingen met goederentreinen, dan is daar eigenlijk geen oplossing voor te bedenken. "En als ik u even mijn persoonlijke droom mag vertellen dan zie ik een spoordijk zonder treinen, maar als een fantastische recreatieve route voor fietsers en wandelaars."
- Moet er een park of een ontoegankelijk natuurgebied komen, moet het water wel, niet of soms wel en soms niet gebruikt kunnen worden?



Wat Frits Palmboom betreft zijn die twee verschillende opvattingen met elkaar te verzoenen en is er dan ook nog voldoende ruimte voor de leefwereld van de muurhagedis en andere soorten. Er kunnen in het groengebied elementen worden aangebracht die een nieuwe leefomgeving voor de muurhagedis gaan vormen, terwijl het gebied via zoning toegankelijk blijft voor bezoekers. Een park dus met behoud van natuurwaarden, gekoppeld aan stedelijke kwaliteit.

- Moet Belvédère een eenheid worden of moet het in verschillende parten worden opgeknipt? Uiteindelijk zal Belvédère volgens Frits Palmboom een eenheid moeten worden met verschillende sferen, maar in de beginfase zal het vooral worden gebouwd als een soort mozaïek van verschillende delen, waarbij veel ruimte blijft voor de aanwezige industrie.

De puntjes op de i

Het is tijd om de Ideeëncarrousel af te ronden met nog een aantal vragen en antwoorden. De eersten die zich melden zijn vertegenwoordigers van Bewonersvereniging Ravelijn, die de al vele jaren slepende kwestie van de bouwplannen Erfprinsbastion/Halvemaanstraat integraal in het plan Belvédère opgenomen willen zien. Volgens de bewoners wordt dit idee door veel organisaties en instanties ondersteund. Wethouder Depondt is van mening dat deze zaak niet op deze avond thuis-

hoort, omdat hierover al lang geleden een principebeslissing is genomen en verwijst de bewonersvereniging naar haar raadscommissie waar deze zaak binnenkort opnieuw op de agenda staat.

De bewonersgroep wil desondanks dat hun voorstel als idee wordt opgenomen. Bij deze dus.

Vervolgens vragen enkele mensen opnieuw en nadrukkelijk aandacht voor de muurhagedis in relatie tot de Habitat-richtlijnen. En dan niet alleen de muurhagedis in de Lage Fronten, maar ook op de spoordijk en verspreid over enkele andere terreinen in Bosscherveld. Als er niet serieus met de Habitat-richtlijnen wordt omgesprongen dan zou de hele planontwikkeling Belvédère wel eens in het gedrang kunnen komen en dat zou een verspilling van overheidsmiddelen zijn.

De Lage Fronten moeten volgens sommigen worden verboden voor boten. "Mensen hebben benen om te lopen en in de Lage Fronten kun je prachtig wandelen zonder dat je het leven van de muurhagedis verstoort."

Guid Bartholomé (projectleider Belvédère) zegt toe dat de Lage Fronten op korte termijn met een ketting worden afgezet, zodat er in elk geval voorlopig geen boten meer het gebied in kunnen. Dat wil niet zeggen dat dat een definitieve oplossing is. Daarover zal in de komende maanden nog studie en overleg plaatsvinden. In elk geval is het níét zo dat er al achter ieders rug om bindende afspraken zijn gemaakt om boten in het gebied toe te laten.

Uiteindelijk worden vrijwel alle aanwezigen overtuigd door het verhaal van de deskundige op het



terrein van de muurhagedis: “Het beestje past zich gemakkelijk aan aan veranderende omstandigheden en zit nu ook al te zonnen op sloofterreinen en op afvalhopen van rubber. Ik voel wel iets voor het idee van Frits Palmboom om via nieuw aan te leggen elementen in het landschap de leefomgeving van de muurhagedis te garanderen. We komen daar in goed overleg met z’n allen wel uit.”

Een lastig punt blijft de discussie rond de bedrijvigheid in Bosscherveld. Ondernemers zijn onzeker over hun toekomst. Sommigen hebben zich al gemeld om te kijken of hun bedrijf verplaatst kan worden, anderen kunnen hun bedrijf misschien compacter inrichten, maar dan blijven er nog altijd (vaak kleine, ambachtelijke) bedrijven over, die maar moeten afwachten of ze hun activiteiten op de huidige locatie kunnen voortzetten. Dat wordt pas duidelijk als het Masterplan begin 2002 wordt gepresenteerd. Wethouder Depondt kan zich die onzekerheid voorstellen. Niet voor niets heeft ze voortdurend contact met de bedrijvenvereniging Bosscherveld. Als het echt zo is dat bepaalde bedrijven op basis van het Masterplan “op de verkeerde plaats” liggen dan zal er met die bedrijven worden gepraat over verhuizing binnen of buiten Belvédère. Uitgangspunt blijft dat de industriële

werkgelegenheid behouden blijft. De fasering van het plan Belvédère zal daarbij een belangrijke rol spelen. Frits Palmboom vult aan: “Ik heb in de verslagen gelezen dat u allemaal wilt dat Belvédère een mooi en schoon gebied wordt om te wonen. Tegelijkertijd wilt u de werkgelegenheid handhaven. Dat is voor u een dilemma, maar voor ons evenzeer. Het gebied zal op termijn ongetwijfeld van kleur verschieten. Daarvoor heb je een duidelijk stedenbouwkundig raamwerk nodig, dat weliswaar een perspectief geeft, maar dat je in de tijd nooit moet fixeren. Met de definitieve ontwikkeling en met de fasering moet je vervolgens kunnen spelen en dat spel mag je absoluut niet forceren. Overigens is het niet zo dat we het Masterplan maken zonder naar de bestaande bedrijven te kijken. Per bedrijf zijn we in kaart aan het brengen waar je bijvoorbeeld vanuit de milieukwaliteit wonen en werken zou kunnen combineren.” Bewoners uit Eijsden maken zich zorgen over de komst van zware industrie uit Belvédère naar het industrieterrein Maastricht/Eijsden (“In Eijsden en Gronsveld hebben we geen muurhagedissen, maar daar wonen wel mensen”). Wethouder Depondt: “In het bestemmingsplan voor dat industrieterrein ligt vast wat er wel en wat er niet mag komen en daar houden wij ons aan.”





Slot

Bij de eerste stedelijke sessie (21 maart 2001) was een van de beleggers aanwezig om tekst en uitleg te geven over de rol van de private partijen in het proces. Vanavond geeft Jacques Craenen namens de andere belegger, ING Vastgoed, aan dat hij het woord "kwaliteit" deze avond niet heeft gehoord, maar dat hij uit alle opmerkingen kan opmaken dat kwaliteit van natuur, wonen, werken, leven en recreatie voor iedereen als vanzelfsprekend met het toekomstige Belvédère samenhangt. En dat sluit prima aan bij wat de private partijen van Belvédère vinden. Wat hem betreft is de dialoog nu niet afgelopen, maar pas begonnen. Bij de verdere invulling van het plan zullen de samenwerkende partijen dezelfde lijn willen volgen als nu bij

de Ideeëncarrousel. Dus geen kant-en-klare projecten op tafel, maar projecten in een heel vroeg stadium bediscussiëren met bewoners en gebruikers van het gebied.

Er zijn vanavond geen besluiten genomen. Er zijn geen ideeën afgeschoten. Er zijn bij sommige ideeën wel vraagtekens geplaatst. En dat was de bedoeling van deze avond.

De evaluatie zal waarschijnlijk in december door de gemeenteraad plaatsvinden. Het Masterplan zal mogelijk nog vóór de gemeenteraadsverkiezingen door de raad en door de twee private partijen worden behandeld. En daarna is er ruimte voor het formele inspraakproces.

Ideëenboek Belvédère is een uitgave van de samenwerkende partijen in Belvédère (Gemeente Maastricht, ING Vastgoed, SFB Vastgoed)

TEKST: Pieter Beek (met dank aan alle deelnemers van de Ideeëncarrousel)

KAARTMATERIAAL: Peter de Ronde

FOTO'S: Arjen Schmitz, Dion Gelders

VORMGEVING: Ben Theunissen

DRUK: T.O. Offset BV