

Belvédère Maastricht

masterplan stedenbouw

01 oktober 2003

inhoudsopgave.

1. inleiding	p. 6
2. planfilosofie	p. 8
3. analyse	p.12
4. modellen	p.26
5. ruimtelijk concept	p.30
6. raamwerk verkeer	p.40
7. raamwerk groen	p.52
8. Frontenkwartier	p.62
9. Bosscherveld	p.66
10. Bellevue	p.70
11. Boschpoort	p.75
12. Binnensingel	p.78
13. programma	p.86
14. fasering	p.90
15. milieu kwaliteit	p.92
16. ruimtelijke kwaliteit	p.100



proloog.

Het project Belvédère vormt een zeer belangrijk onderdeel van de omvangrijke opgave op het gebied van wonen, werken, recreëren en verkeer, waarvoor Maastricht zich de komende decennia ziet gesteld.

Voor het wonen moet Maastricht als geheel voorzien in een regionale vraag, die wordt becijferd op 8000 tot 10.000 woningen voor de periode 2000-2020, voor een groot deel te realiseren in de stedelijke woonseer.

Op het vlak van de werkgelegenheid maakt Maastricht een bijzondere ontwikkeling door. Wij constateren dat de van oorsprong op de traditionele industrie gebaseerde economie geleidelijk aan wordt aangevuld resp. gedeeltelijk vervangen door de kennis- en dienstenindustrie. Dit betekent dat met name de van oudsher in de stad gevestigde industriële activiteiten met de grootst mogelijke zorgvuldigheid moeten worden benaderd. Zij bieden immers nog altijd een groot aantal arbeidsplaatsen.

Op het gebied van de recreatie moet de stad voldoen aan de lokale behoefte, maar bovendien een antwoord formuleren op haar toenemende aantrekkingskracht op (boven)regionaal niveau. Daarbij gaat het om recreatie in de breedste zin van het woord, inclusief natuur, cultuur en leisure.

Met betrekking tot het verkeer tenslotte kent Maastricht een aantal knellende problemen, die al jaren om een oplossing vragen. Het betreft de flessenhals in de A2 - de enige autosnelweg in Nederland die nog met behulp van verkeerslichten door een stad geleid wordt - en de problematiek van het Maaskruisend verkeer, dat hoofdzakelijk afhankelijk is van twee oeververbindingen, waarop steeds meer congestie optreedt.

Als antwoord op deze opgaven heeft Maastricht een 'stedelijk sleutelproject' geformuleerd. Dit betreft het hele complex van plannen omtrent de A2, het Maaskruisend verkeer, het project Belvédère en de aanpak van het kernwinkelgebied - allen gezien in hun onderlinge samenhang.

Het project Belvédère behelst daarbinnen de ingrijpende stedelijke herstructurering van een gebied van circa 280 hectare direct ten noordwesten van de binnenstad. De kernthema's zijn:

- versterking van het internationale vestigingsklimaat;
- verbetering van de bereikbaarheid, zowel op stedelijk niveau als op het niveau van de locatie zelf;
- intensivering van het ruimtegebruik;
- verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven en sanering van oude bedrijfsgebouwen;
- aanpassing van bedrijvigheid aan nieuwe technieken;
- een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte, inclusief waardevolle gebieden uit het oogpunt van ecologie en cultuurhistorie;
- de koppeling 'sterk-zwak' ofwel de aanhaking van de GSB-buurt Boschpoort aan Belvédère.

Voor het project is nadrukkelijk een integrale, gebiedsgerichte aanpak gekozen, met een accent op gebiedsmanagement en stadsbeheer tijdens en na de planrealisatie. De ontwikkelingstermijn voor het gebied als totaal wordt geschat op 25 tot 30 jaar.

Ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie is een samenwerkingsverband tot stand gebracht van de Gemeente Maastricht, ING Real Estate en BPF Bouw-invest. (Pensioenfondsen voor de bouw)

Zij hebben gezamenlijk in een 'Startnotitie' uitgangspunten, doelstellingen en oplossingsrichtingen geformuleerd, die vervolgens in een 'Ideeëncarrousel' in de loop van 2001 breed zijn bediscussieerd en tenslotte in december 2001 door de Gemeenteraad zijn vastgesteld. In de Startnotitie is ook de bestuurlijke inbedding van het plan op alle relevante aspecten uitgebreid beschreven. Op basis hiervan zijn achtereenvolgens een Voorontwerp Masterplan (februari 2002) en een Ontwerp Masterplan (december 2002) opgesteld. Zij zijn door de gemeenteraad aangenomen als basis voor verdere uitwerking.

In de tussentijd is er een groot aantal 'verdiepingslagen' uitgevoerd. De resultaten hieruit zijn verwerkt in het Masterplan, dat nu voor u ligt. Tevens is een aantal, gedeeltelijk tussentijdse, uitkomsten uit de Milieu Effect Rapportage (MER) en het Economisch Effect Onderzoek (EEO) verwerkt. Voor het grootste deel herhaalt het Masterplan de tekst en tekeningen uit het Ontwerp Masterplan uit december 2002. Het is alleen gewijzigd of aangevuld waar de verdiepingsslagen daar aanleiding toe gaven.

1. inleiding.

Het Masterplan Belvédère is gestoeld op vier invalshoeken: stedenbouw, programma, financiën en samenwerking in PPS-verband. In dit Masterplan Stedenbouw ligt de nadruk op de stedenbouwkundige invalshoek: de vertaling van een hele reeks maatschappelijke ambities in een ruimtelijk ontwerp. Deze ambities zijn verwoord in de Startnotitie, in de evaluatie van de Ideeencarroussel en in de 'verdiepingslagen' naar aanleiding van het Ontwerp Masterplan van januari 2003.

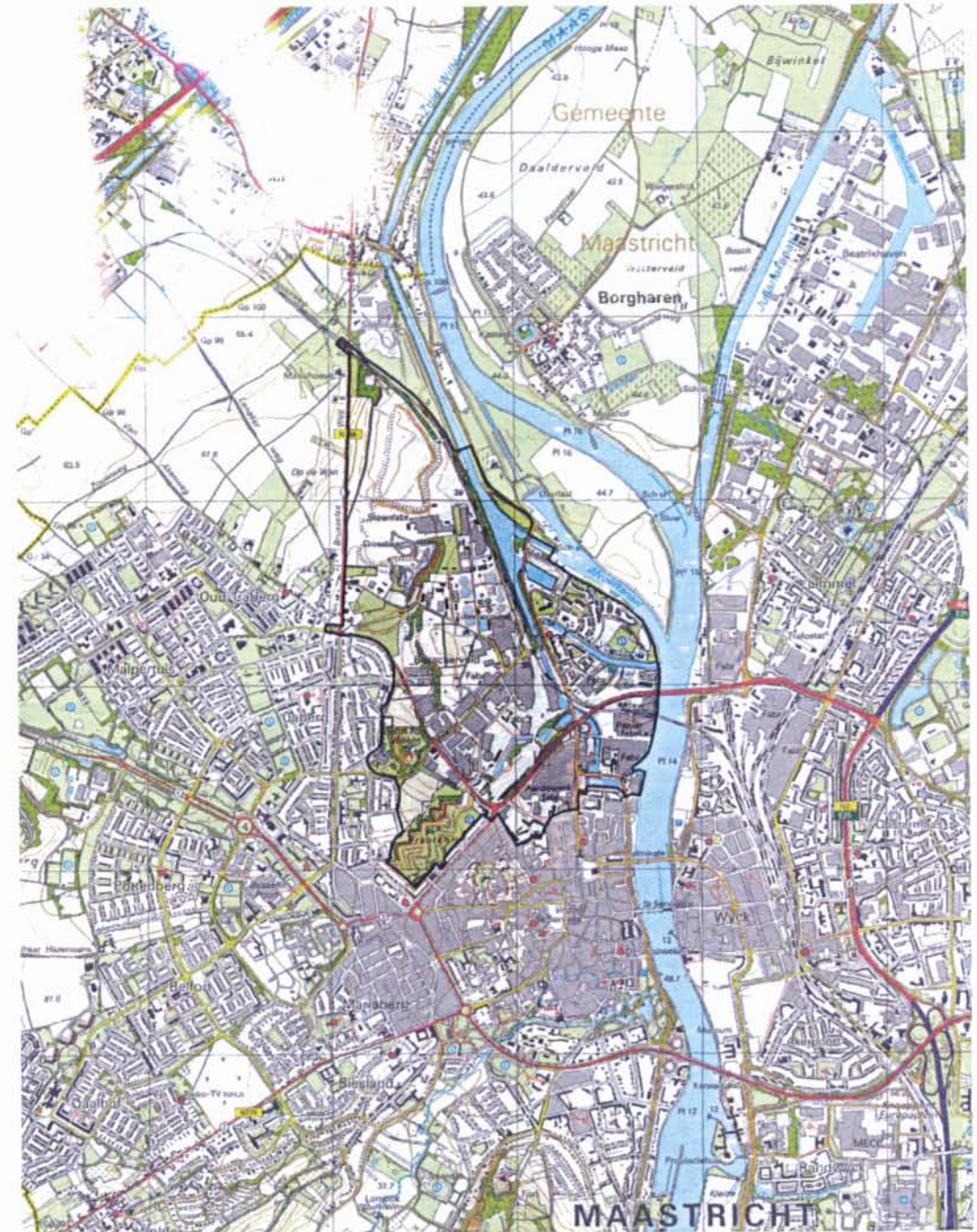
Het ruimtelijk ontwerp concentreert zich op de infrastructuur en de openbare ruimte. De aspecten stedenbouw, verkeer, milieu, groen en cultuurhistorie zijn hierin geïntegreerd. Het schetst geen tot in detail uitgetekend eindbeeld, maar legt de toekomstige structuur van het gebied - voor zover mogelijk - op hoofdlijnen vast. Binnen die hoofdlijnen zal in de toekomst de programmatische invulling (wonen, werken, voorzieningen etc.) op een flexibele manier kunnen plaatsvinden. Om een indruk te krijgen van de kansen van het gebied zijn in dit Masterplan wel schetsen opgenomen van mogelijke invullingen en uitwerkingen.

Met betrekking tot de programmatische invalshoek is in de Startnotitie beschreven welk programma in het plan een plaats moet vinden. De stedelijke en regionale vraag en de ruimtelijke mogelijkheden van het plangebied zijn daarbij voortdurend aan elkaar getoetst. Bij de programmatische invulling wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke flexibiliteit. De streefgetallen uit de Startnotitie dienen daarbij als referentie: 3500 tot 4000 woningen, 100.000 tot 150.000 m² kantoren, 30.000 tot 40.000 m² voor (nieuwe) vormen van detailhandel, en een niet nader gespecificeerde hoeveelheid nieuwe en bestaande bedrijvigheid. Een uitgebreide verantwoording van de programmatische aspecten is weergegeven in het afzonderlijke deelrapport 'programma'.

Met betrekking tot de financiële invalshoek is gedurende het planproces meerdere malen toegelicht dat het vanwege het specifieke karakter van de opgave niet mogelijk is om bij de start een sluitende grondexploitatie te presenteren. Bij Belvédère zal er sprake zijn van een dynamische grondexploitatie waarbij de belangrijkste elementen met bandbreedtes in beeld blijven. Gedurende de looptijd van het project kan hiermee worden gespeeld.

Het Masterplan Stedenbouw is gemaakt door Palmboom & van den Bout Stedenbouwkundigen, in opdracht van het eerder vermelde samenwerkingsverband van de gemeente Maastricht, ING Real Estate en BPF Bouwinvest, en in zeer nauwe samenspraak met de gemeentelijke diensten, de private partijen en externe betrokkenen.

De volgende stappen in het planproces Belvédère zijn uiteengezet in de PPS-Kadernota. Het afronden en vaststellen van de MER en het EEO, en het opstarten van de nodige nieuwe bestemmingsplannen maken hier deel van uit.



plangrens



overzicht

2. planfilosofie.

gebied.

Belvédère is een gebied vol contrasten: markante hoogtes en diep gelegen waterpartijen; drukke verkeersaders en oases van rust; stedelijk leven en intieme landelijkheid; industrieën en solitaire woongebieden; historische vestingwerken en spontaan gevormde natuurgebieden. Een gebied dus met veel gezichten, dat een contrast vormt met de overzichtelijkheid van andere delen van de stad. Belvédère vormt als het ware de rommelzolder van Maastricht. Door de eeuwen heen zijn grote delen van het gebied gebruikt voor functies, waarvoor in andere delen van de stad geen plek was, omdat ze bijvoorbeeld voor te veel overlast zorgden.

Belvédère vertoont weinig samenhang met de rest van de stad; het ligt min of meer in het verborgene. Het gebied kent nogal wat hindersituaties, maar biedt door zijn informele karakter ook ongekende mogelijkheden voor herorientatie en ordening, met een maximaal gebruik van aanwezige waarden.

dynamiek.

Belvédère is een levend en levendig stuk Maastricht. De sterke en de zwakke plekken, de voor- en de achterkanten wijzigen voortdurend van karakter. Er zijn talloze initiatieven van een veelheid aan partijen. Bedrijven groeien en krimpen, verdwijnen of verhuizen; er is een herwaardering van de historische en natuurlijke relictten van het gebied; woningen worden in een permanente stroom gerenoveerd en bijgebouwd; wegen slibben dicht en krijgen een andere functie; leegstaande gebouwen verloederen; de natuur wordt gekoesterd maar ook verwaarloosd. Deze veranderingen tonen de vitaliteit van het gebied, maar maken het ook kwetsbaar. Omdat veel initiatieven los van elkaar tot stand komen treedt er vaak onderlinge hinder op en dreigt de versnippering van het gebied toe te nemen. De dynamiek vraagt dus om een sturing, die duidelijke keuzes maakt en een koers naar de toekomst uitzet. Deze sturing moet de samenhang tussen de vele initiatieven binnen Belvédère bevorderen en een dreigende stagnatie of neerwaartse ontwikkeling tegengaan. Maar in de eerste plaats is sturing nodig om de ongekende en veelal onbekende mogelijkheden van het gebied te kunnen benutten. Belvédère biedt - ondanks alle tekortkomingen en belemmeringen van dit moment - door de ligging, de ruimte en het landschap binnen Maastricht unieke kansen voor de toekomst.

kansen.

Kansen en mogelijkheden voor de ontwikkeling van het gebied liggen op wandelafstand van de historische stadskern van Maastricht, terwijl ook de meest noordelijke delen van het gebied gezien niet ver weg ligt en in principe een goede verbinding met het centrum, maar ook met Maastricht-west en de A2 zou kunnen worden. De relatie met andere delen van de stad is een sterk punt, mits er wordt gegeven aan wandel-, fiets- OV- en autoroutes.

Belvédère kent een weefsel van natuurlijke waarden in de vorm van schootsvelden, vestingwerken, monumenten, gebouwen en ensembles. Er zijn gecultiveerde en ongecultiveerde natuurwaarden in het gebied aanwezig, soms in een parkachtige omgeving, soms in een overwoekerde en voortwoekerende vorm; met onder meer belangrijke populaties van de muurhagedis.

De gedeeltelijk afgegraven berg Belvédère, waaraan het hele gebied zijn naam ontleent, zorgt voor grillige reliëfs met een weids uitzicht over stad en verre omgeving.

Water is een van de aantrekkelijke elementen in het gebied: van de binnenhaven 't Bassin, via de Zuid-Willemsvaart tot aan de Maas.

Het feit dat het gebied zoveel verschillende gezichten heeft vormt een extra kanskaart van het toekomstige Belvédère: de vraag naar gevarieerde, onorthodoxe, informele en authentieke woon- en werkmilieus sluit op een soepele manier aan bij het contrastrijke karakter van het gebied.

ambitie.

Maastricht heeft een lange traditie op het terrein van de stadsvernieuwing en de stadsontwikkeling, waarin het begrip kwaliteit centraal staat. De stad heeft hier ook een naam hoog te houden. De combinatie van duurzaamheid en vernieuwing staat daarbij boven in het vaandel. Het plan moet een spiegel zijn van de tijd, maar ook waarde hebben voor de toekomst: het moet eigentijds en tijdsbestendig zijn. Het moet inspelen op de nieuwste ontwikkelingen op het vlak van technologie en ecologie, van economie en cultuur, van stedelijkheid en rust. Tegelijkertijd moet het de lange duur trotseren. Met andere woorden: het plan moet ver vooruit durven te kijken maar ook ver terug. De verankering in en de herkenbaarheid van het verleden zijn minstens zo belangrijk als de blik over de tijdshorizon.

De combinatie van duurzaamheid en vernieuwing moet in alle facetten van het ontwerp terug te vinden zijn, maar moet eerst en vooral tot uitdrukking komen in de aanpak van het planproces.

strategie.

Het maken van een tijdsbestendig plan vraagt om de bepaling van een helder streefbeeld. Daardoor ontstaat er op hoofdlijnen een voor vele jaren geldend houvast. Tegelijkertijd moet een tijdsbestendig plan voldoende flexibiliteit in zich dragen om snel en adequaat te kunnen inspelen op maatschappelijke veranderingen, die zich voordoen in de loop van de tijd. Het plan moet ruimte bieden aan dynamiek en hem in goede banen leiden.

De looptijd van het plan is zo lang (25/30 jaren) dat het onmogelijk en ook onwenselijk is om nu al een blauwdruk voor het eindbeeld te presenteren. Het plan moet een strategisch plan zijn: het moet een aantrekkelijk perspectief bieden voor de toekomst en de voorwaarden scheppen voor een langdurige ontwikkeling. Het plan moet intelligent inspelen op bestaande gegevens; het moet bij iedere ontwikkelingsfase een bepaalde mate van afronding kennen en het moet steeds de kansen en de mogelijkheden naar de toekomst openhouden. Het plan moet bovenal inspelen op de vele onzekerheden die er nog zijn. De kunst is om te beslissen wanneer dat nodig is, en zaken open te houden wanneer dat nog kan. Fasering en flexibiliteit zijn essentieel, niet alleen in de uitvoering, maar ook in de besluitvorming.

raamwerk.

Als gevolg van deze strategie wordt in het plan Belvédère een onderscheid gemaakt tussen raamwerk en invulling. Het raamwerk is het geraamte van het plan, het legt de structuur op hoofdlijnen zoveel als mogelijk vast. Daar waar een definitieve keuze nog niet mogelijk of nodig is, wordt tenminste aangegeven binnen welke bandbreedte een oplossing gevonden moet worden.

Het raamwerk schept vervolgens de voorwaarden voor de verdere invulling van het plan, zonder deze volledig aan banden te leggen. Voor de bouwlocaties en de bouwvolumes wordt het 'programmatische etiket' zo lang mogelijk flexibel gehouden. Het programma zal immers, gezien de lange ontwikkelingsstijd, onderhevig zijn aan verschillende conjuncturele invloeden. Er moet mee 'gespeeld' kunnen worden. Zoals het raamwerk de hardware vormt van het plan, zo vormt het programma de software ervan. Daarnaast zijn er uiteraard nog de financiën, die een toets vormen voor de haalbare combinaties van raamwerk en programma. Dit Masterplan Stedenbouw richt zich met name op het eerste aspect, het raamwerk dus.

Het raamwerk is geen schema van abstracte lijnen, pijlen en vlekken, maar een concreet ruimtelijk ontwerp voor de infrastructuur en de openbare ruimte, inclusief

de landschappelijke elementen als reliëf, water, groen en cultuurhistorie. Het ontwerp voor het raamwerk moet een autonome kwaliteit en een sterke uitstraling hebben. Het moet zorgen voor de inbedding van het gebied in de totale omgeving; het moet de relaties en verbindingen markeren tussen de vaak sterk contrasterende onderdelen in het plan; en het moet zorgen voor de leesbaarheid en herkenbaarheid van het geheel.

stadsontwerp.

Het raamwerk is slechts het begin. De stad wordt pas tot leven gewekt door de combinatie van de hardware met de software: het raamwerk voor de lange termijn, gecombineerd met de geleidelijke invulling van de bouwlocaties. Zowel de architectuur als de functies van de bebouwing hebben een beslissende invloed op de uiteindelijke kwaliteit. Het Masterplan legt de invulling niet vast, maar schetst wel de contouren ervan: de karakteristiek of sfeer, de stedenbouwkundige typologie en de bijbehorende volumes. Het plan draagt daarmee de kiemen voor een driedimensionale, architectonische expressie in zich mee. Deze komt tot uiting in schetsen en impressies, die een doorkijk bieden naar de mogelijke invulling van de deelgebieden. Het zijn bouwstenen voor het stadsontwerp: de visualisering en verkenning van de architectonische dimensies en de functionele mogelijkheden van het plan. Dit stadsontwerp is een momentopname; het geeft de stand van het denk- en ontwerpwerk op dit moment weer. Het dient als onderzoek naar en illustratie van wat ooit een eindbeeld kan worden. In de loop van het planproces zal dit stadsontwerp worden bijgesteld en verfijnd en zo steeds concreter vorm krijgen.

masterplan.

De kern van het Masterplan Stedenbouw is het ruimtelijk concept. Het is samengevat in twee tekeningen in hoofdstuk 4, een schema en een vogelvluchttekening, die samen zowel globaal als beeldend zijn. In dat hoofdstuk wordt de verhouding van het raamwerk en de mogelijke invulling compact weergegeven. In hoofdstuk 5 wordt het raamwerk vervolgens in tekst en tekening uitgelegd. De nadruk ligt nog niet op een precieze definitie, maar op het weergeven van de intenties van het plan en een aantal cruciale details.

Hoofdstuk 6 biedt de doorkijk naar de deelgebieden. Hier geldt nog sterker dat intenties en mogelijkheden worden weergegeven. Zij dienen als prikkel voor de verdere uitwerking van het plan en voor de discussie daarover.



binnenstad en volumestudie Belvédère



3. analyse.

regionale inbedding.

Maastricht leunt tegen zijn eigen stadsgrenzen aan. De stad is nauwelijks uitgebreid. Het is een constatering die al wordt gemaakt in de "Structuurvisie 1990-2000". Benutting van de schaarse binnenstedelijke en randstedelijke ruimte is een van de belangrijke opgaven bij de verdere ontwikkeling van de stad in het nauw. Het adagium vanaf 1990 is: "Maastricht, compacte stad in een weids landschap". Op verschillende locaties in de stad vindt inbreiding plaats. Dat is enerzijds een bewuste keuze (de hechtheid van het stedelijk weefsel vraagt op sommige plekken om een verdichting), anderzijds pure noodzaak (de ruimte voor vrijelijke uitbreiding in het buitengebied is er immers niet). Zo maakt Maastricht van een ogenschijnlijk nadeel een voordeel: het bouwt aan een verbetering van de stad binnen de stad. Maar de grenzen blijven knellen: België aan de westkant, Eijsden aan de zuidkant, de Molenweg aan de oostkant, de Landgoederenzone en Meerssen aan de noordkant.

Belvédère is binnen deze stedelijke begrenzingen en beperkingen een gebied waar de stad zich nog kan ontwikkelen en kan intensiveren. Tussen de bestaande woon- en werkgebieden van Belvédère bevinden zich nog grote onontdekte en onontgonnen gebieden die een enorme kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen.

Belvédère staat voor uitzicht, voor weidsheid. Vanaf de hoogtes van de Steilrand en de Belvédère-berg (de voormalige vuilstort) ontvouwt zich een panoramisch uitzicht op de binnenstad van Maastricht en lijkt de zuid-Limburgse heuvelrug niet verder dan een steenworp afstand verwijderd. De Maas en het toekomstige natuurgebied van de Grensmaas vormen de oostelijke begrenzing van Belvédère, terwijl in de rand van het gebied een stelsel van deels bevaarbare waterwegen voor een hoge kwaliteit zorgt. Hier komt het landschap in direct contact met de stad. Het plangebied zelf is onderdeel van een uitgestrekt verstedelijkt gebied, dat zich met enkele onderbrekingen voortzet tot voorbij Lanaken in België. Daarbinnen duiken echter ook tal van landschappelijke elementen en relictten op. Het weidse landschap laat zijn sporen na binnen de compacte stad. Zo biedt de ontwikkeling van Belvédère kansen om stad en landschap op nieuwe, onverwachte manieren met elkaar in verbinding te brengen.



Plangebied Belvédère

regionale inbedding

stedenbouwkundige structuur.

De stedenbouwkundige structuur van Belvédère is gedeeltelijk natuurlijk ontstaan, maar voor een zeer groot deel door mensenhanden gevormd. Deze structuur wordt hier geanalyseerd als ware het een anatomische les. De structuur van het bestaande Belvédère wordt ontleed, waardoor er inzicht ontstaat in de vitaliteit van het gebied. Welke kwaliteiten kunnen in de toekomst worden benut en een leidende rol en positie krijgen in het plan? Kunnen zwakke plekken worden omgevormd tot sterke elementen? Het gebied Belvédère draagt in deze zin zelf belangrijke bouwstenen aan voor een structuur waarlangs het plan zich in de komende 25 tot 30 jaren kan ontwikkelen.

De leidende elementen zijn de verbinding met het stadshart van Maastricht, het reliëf van Steilrand en de Belvédère-berg, de waterwegen in het gebied, de historische relicten en de verkeersinfrastructuur.

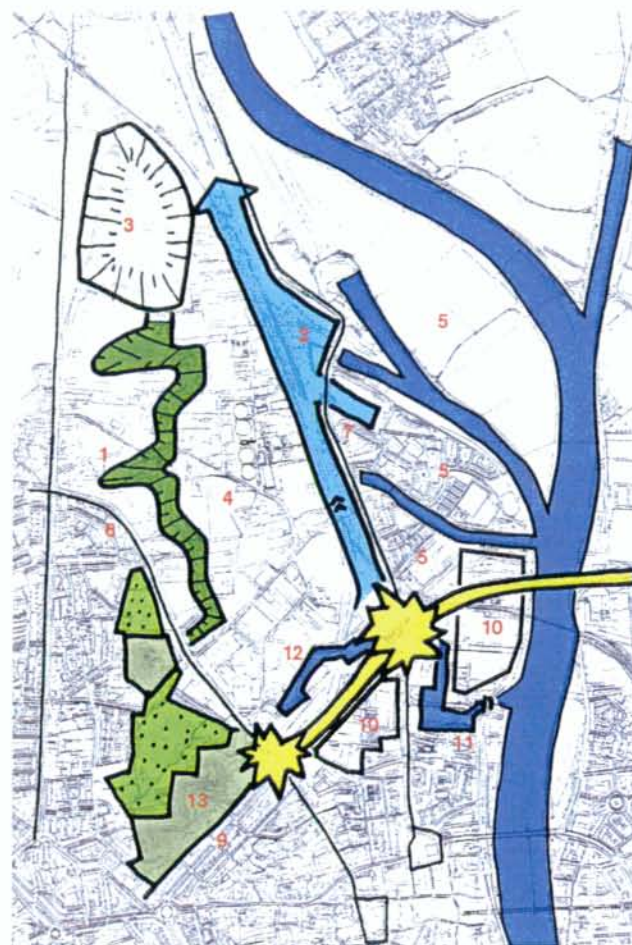
- Van west naar oost bestaat Belvédère uit 3 gebieden met een eigen karakter:
 - het langgerekte, grillige en groene gebied van Belvédère-berg en Steilrand met uitzicht over stad en ommelanden;
 - de laag gelegen middenzone van het brede Bosscherveld met het oudste industrieterrein van Maastricht;
 - het waterrijke gebied tussen Zuid-Willemsvaart en Maas met de spoordijk en de woonwijk Boschpoort.

Met name de 2 flanken (het reliëf en het waterrijke gebied) beschikken over attractieve landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten.

Van zuid naar noord is de situatie gecompliceerder. Hier wordt het gebied gekenmerkt door een opeenvolging van barrières:

- de krappe verbinding van 't Bassin met Boschpoort;
- het kluwen van op- en afritten van de Noorderbrug;
- de sterk verwaarloosde en diep gelegen Lage Fronten;
- het onoverzichtelijke industrieterrein Bosscherveld met een soms sterk vervallen bebouwing.

Hier zitten de landschappelijke, cultuurhistorische elementen en de infrastructuur elkaar in de weg. In de Startnotitie is als ambitie verwoord om enerzijds de contrastrijkdom te benutten, maar anderzijds de samenhang intern en extern te verbeteren. Infrastructuur en landschap moeten worden ontward, om nieuwe kansen voor een flexibele en gefaseerde ontwikkeling te creëren.



stedenbouwkundige structuur (startnotitie)

1. steilrand
 2. kanaalzone
 3. Belvédère-berg
 4. bosscherveld
 5. schiereilanden
 6. cabergerweg
 7. bosscherweg
 8. aanlanding noorderbrug / frontensingel
 9. statensingel
 10. industriële enclaves (sphinx, sappi)
 11. bassin
 12. lage fronten
 13. hoge fronten
- ★ knelpunten / barrières

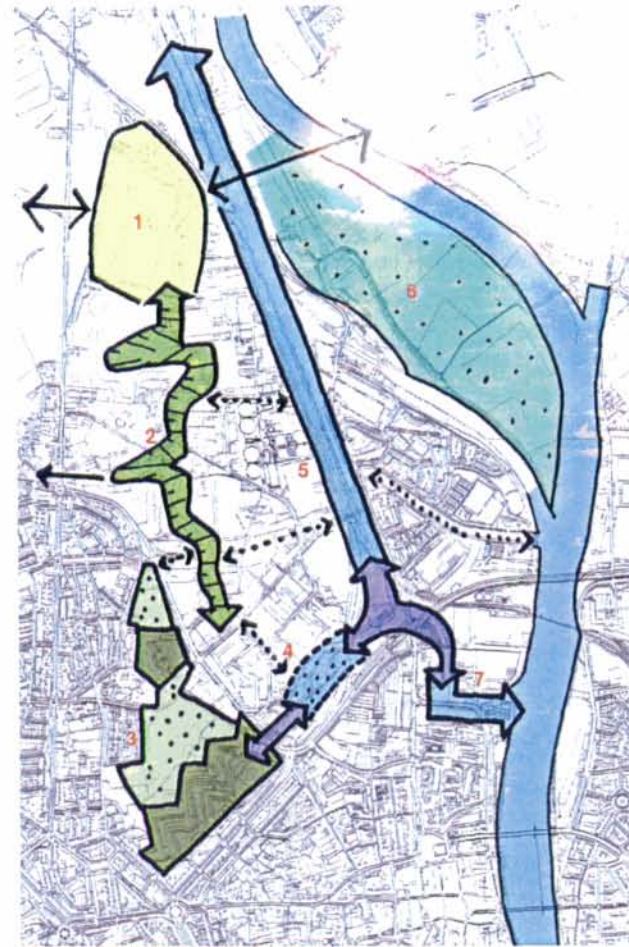
landschap, natuur en cultuurhistorie.

Belvédère kent een rijke schakering aan elementen, die de deels verborgen historie van de stad blootleggen: de afgravingen, die van de berg Belvédère het slingerende reliëf van de Steilrand hebben gevormd; het vestingstelsel met Fort Willem, de Hoge en de Lage Fronten; de spoordijk en de Zuid Willemsvaart, die als rechte strepen het gebied doorsnijden; de overblijfselen van de industriële revolutie uit de negentiende eeuw. Samen vormen ze de bouwstenen voor een 'laagdynamisch netwerk', zoals daar in het Natuur en Milieuplan Maastricht 2030 over wordt gesproken. Het zijn elementen die reeds lang aanwezig zijn, waar de tijd aan voorbij is gegaan en die een sfeer ademen van rust, van langzame ontwikkeling of van traag verval.

Landschap, natuur en cultuurhistorie zijn in Belvédère sterk met elkaar verweven. Zij volgen in hoofdzaak dezelfde structuurlijnen, zoals die zijn weergegeven op de hiernaast afgebeelde kaart uit de Startnotitie. Tegelijkertijd zijn delen ervan ook verstopt en verwaarloosd. De herontwikkeling van het gebied kan voor een nieuwe samenhang zorgen en een extra dimensie geven aan de confrontatie van stad en landschap.

In de Startnotitie is voor de aspecten landschap, natuur en cultuurhistorie de ambitie verwoord om een aaneengesloten netwerk (een parkengordel) tot stand te brengen, met optimale leefcondities voor planten, dieren en mensen, en daarbij de geschiedenis als inspiratiebron te gebruiken voor een levendige integratie van bestaande elementen (geen museumstukken). Dit alles uitdrukkelijk onder vigeur van de compacte stad gedachte, waarin intensief en meervoudig ruimtegebruik centraal staan.

Hierna worden de belangrijkste onderdelen nader beschreven.

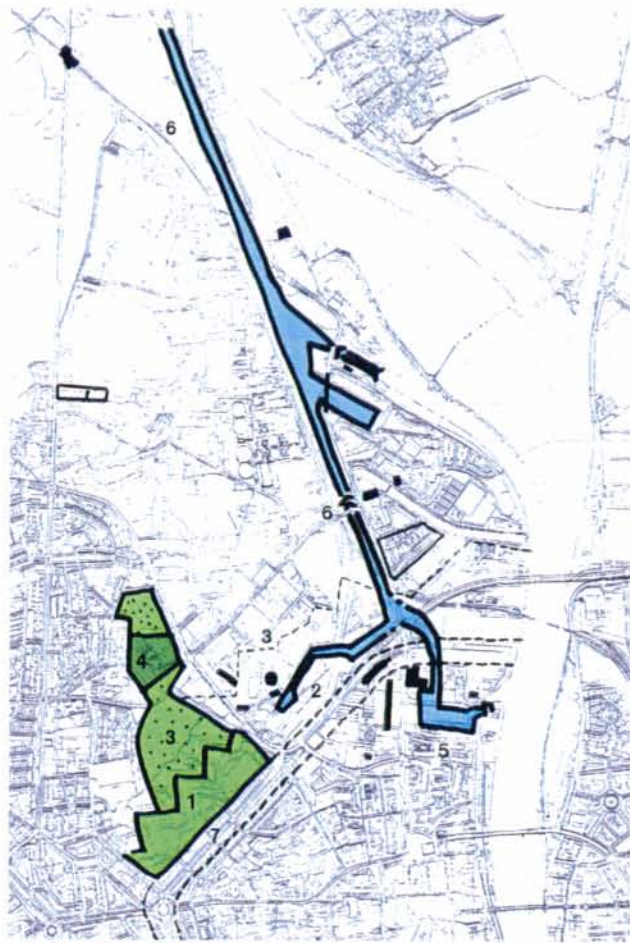


1. plateau
2. steilrand
3. hoge fronten / fort Willem
4. lage fronten
5. kanaalzone
6. (grens)maas
7. bassin

↔ gewenste verbindingen
grote landschaps-
elementen

↔ gewenste verbindingen
plateau-maasdal

⋯↔ gewenste kortsluitingen



cultuurhistorie (startnotie)

- 1. hoge fronten e.o.
- 2. lage fronten
- 3. voormalig schootsveld
- 4. fort willem
- 5. bassin en sluis
- 6. zuidwillemsvaart en sluis
- 7. singelstructuur

■ diverse cultuurhistorische objecten



vestingwerken anno 1867

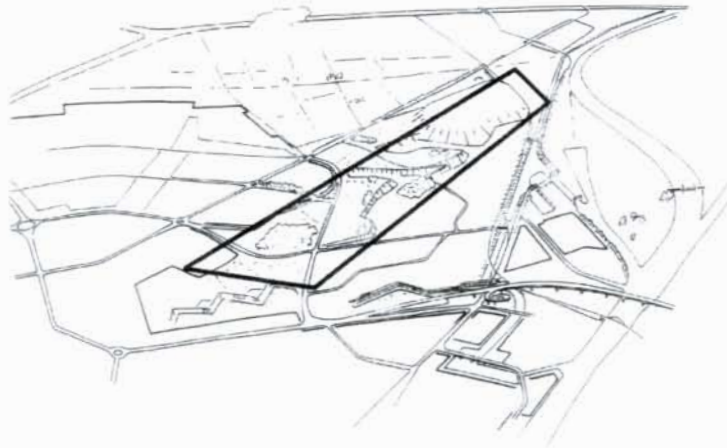


vestingwerken anno 2000

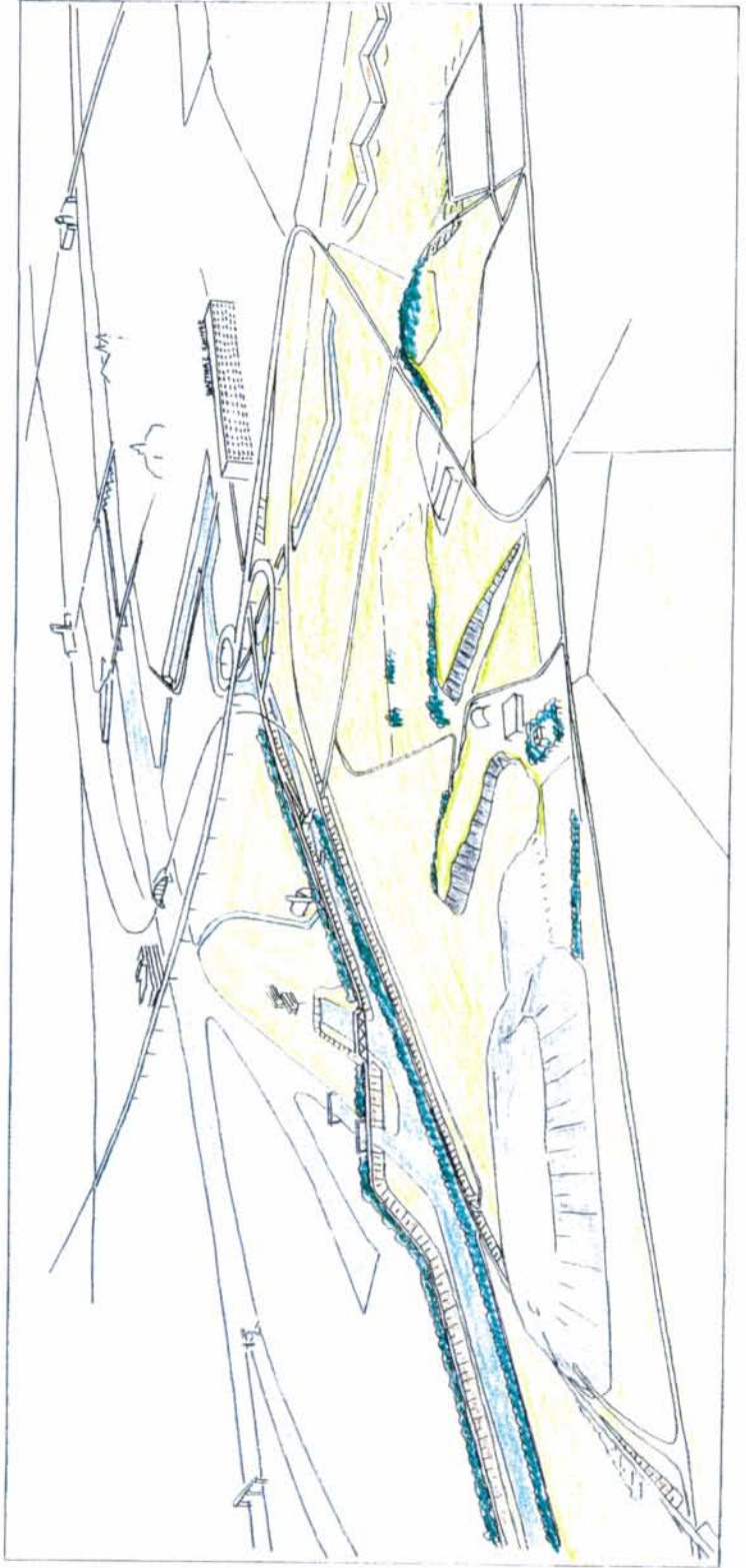
Steilrand

De Steilrand is een - noord in hoogte oplopende, slingerende reliëflijn met semi-droogdaler. - berg als hoogtepunt. De Belvédère-berg is een voormalige vuilste - dekt en binnenkort voor natuur en recreatie opnieuw wordt ingericht. - was dit werkelijk het hoogste punt met de naam Belvédère. Steent - van hier in het verleden met hun afgravingen het huidige landschap bep - rvan hebben als stortplaats gediend.

Nu is de Steilrand een p - and groengebied. In de winter -wanneer de bomen hun bladeren hebbe - biedt de Steilrand fascinerende doorkijkjes op het Bosscherveld en de Maaspoort en een panoramisch uitzicht op de stad en de overzijde van de Maas tot aan de heuvelrug van het zuid-Limburgse landschap. In de zomer kijkt de Steilrand uit op het groene dak van Belvédère en is de stad slechts hier en daar via een toren tastbaar aanwezig.



uitzicht vanaf de Sandersweg



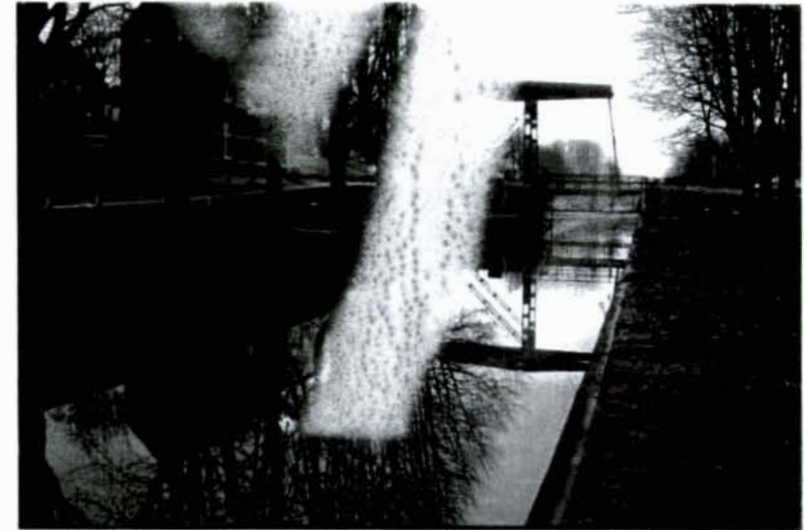
overzicht vanuit het noordwesten

Kanaalzone.

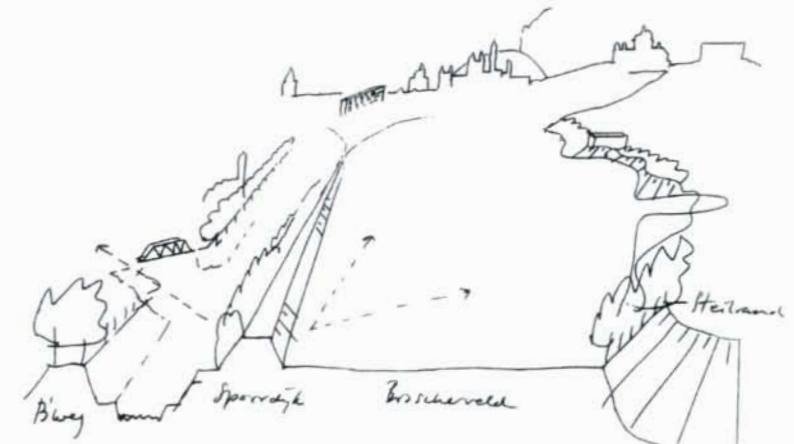
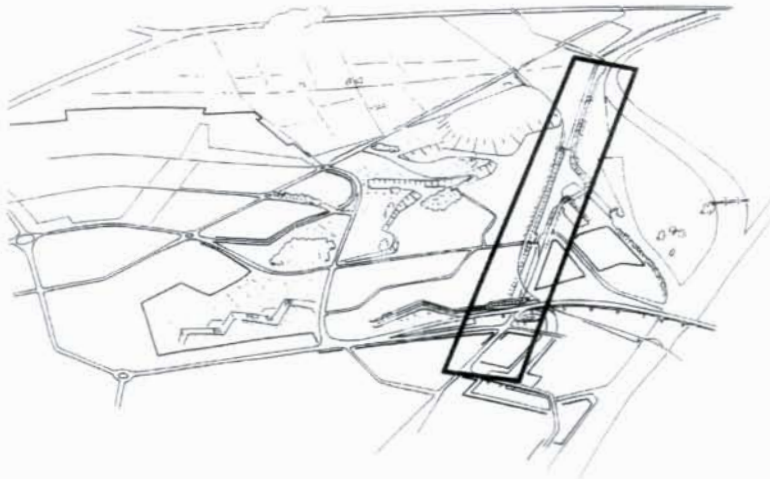
Aan de oostkant van Belvédère loopt een aantal strakke zuid-noordverbindingen: de opgehoogde spoordijk als begrenzing van het Bosscherveld, de Zuid-Willemsvaart parallel aan de spoordijk en aan de overzijde van deze vaart de Bosscherweg als verbinding tussen België, de uit schiereilanden bestaande woonwijk Boschpoort en de binnenstad van Maastricht.

Het zijn met name de in onbruik geraakte spoordijk en omgeving én de Zuid-Willemsvaart die openheid en intimiteit aan elkaar koppelen. Openheid via de vergezichten in de lengterichting, geslotenheid en intimiteit op plekken, die vanaf de weg aan het oog onttrokken zijn en die ook voor het merendeel van de Maastrichtenaren onbekend terrein vormen. Op een aantal plekken wordt op en aan het water gewoond.

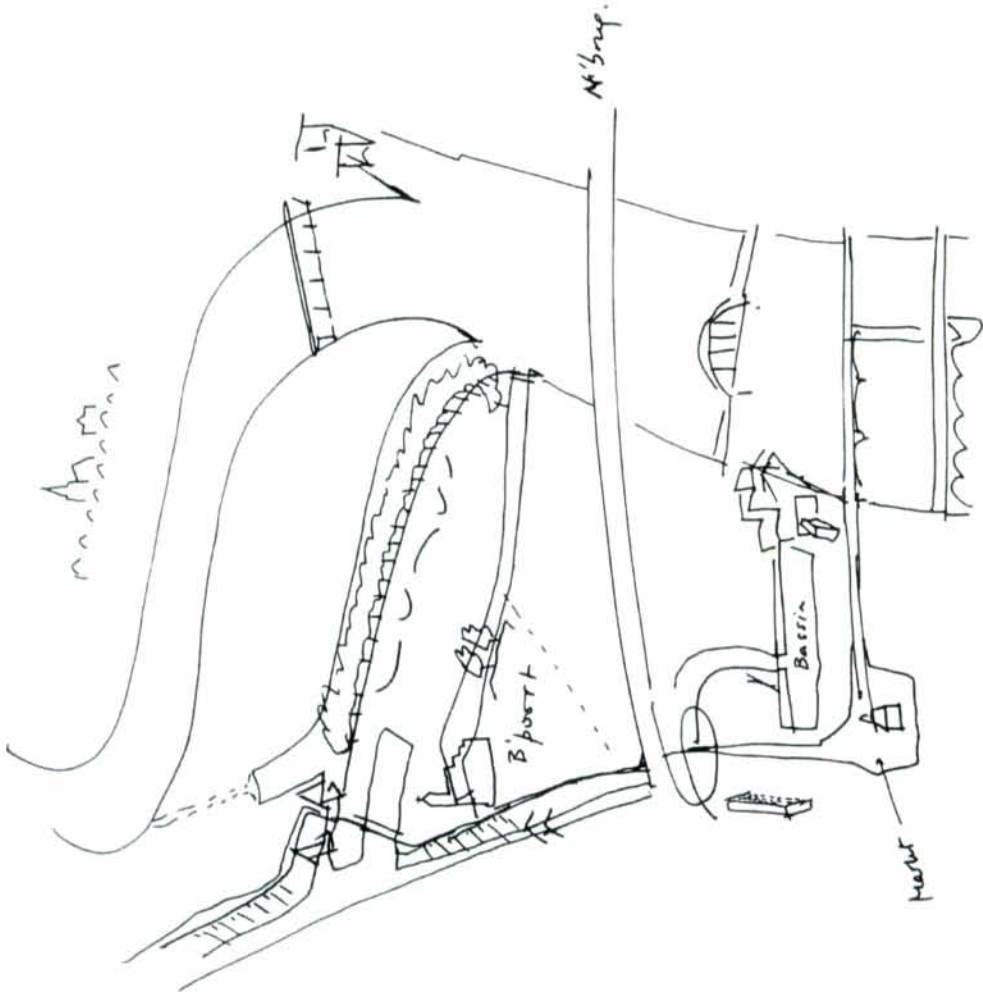
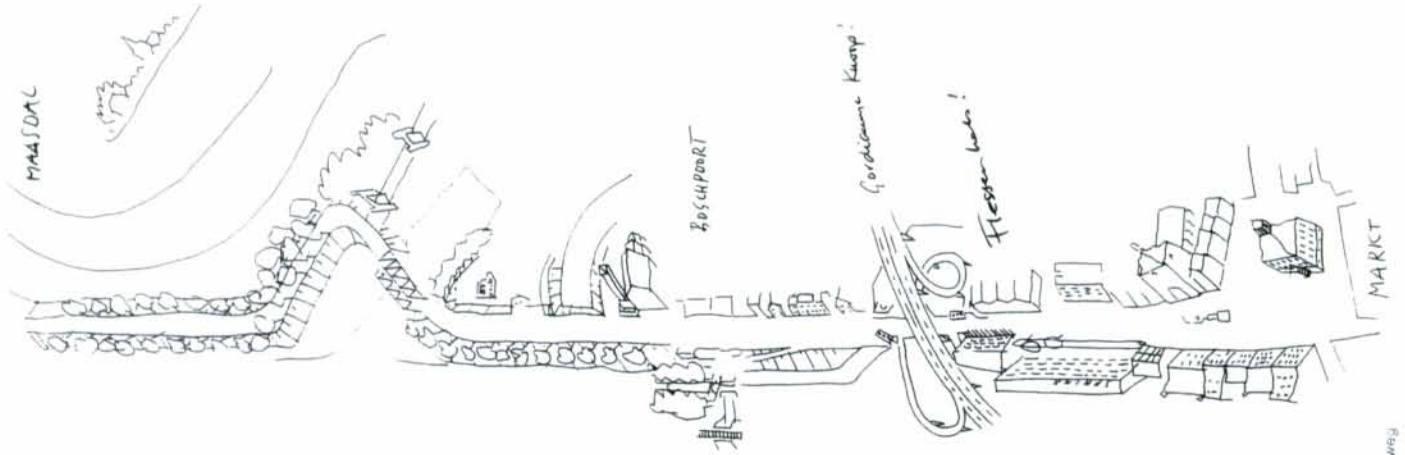
Minder idyllisch en zelfs verstorend is de confrontatie van de Bosscherweg met de op- en afritten van de Noorderbrug en de sombere route tussen de gebouwen van de Sphinx en de ertegenover gelegen voormalige Timmerfabriek.



ZuidWillemsvaart, sluis 19



Kanaalzone, Bosscherveld, Stadsrand



vestingwerken

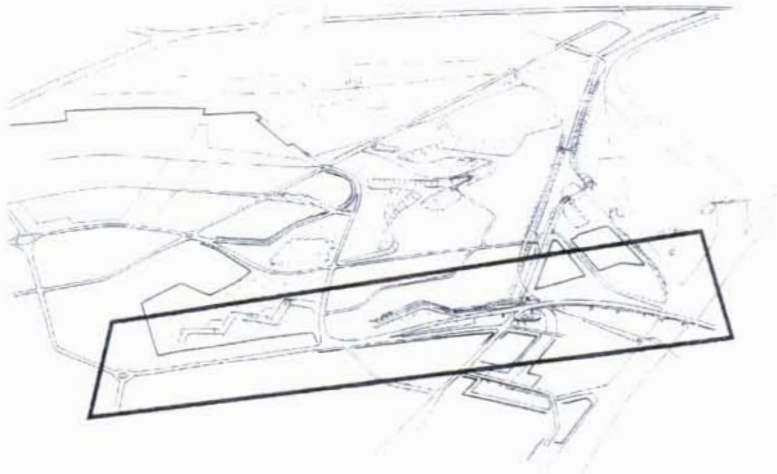
De aanwezige vestingwerken hebben een hoge cultuurhistorische waarde, maar zijn in de loop van de eeuwen veelvuldig ingrepen uit elkaar getrokken. De drukke Cabergerweg snijdt de vestingwerken aan elkaar geschakelde natte Lage Fronten en de droge Hoge Fronten, terwijl de al even drukke Fort Willemweg hetzelfde doet met Fort Willem en de Hoge Fronten. Een belangrijk gedeelte van de geschiedenis van het gebied Breda ligt in de versnipperde vestingwerken verscholen.

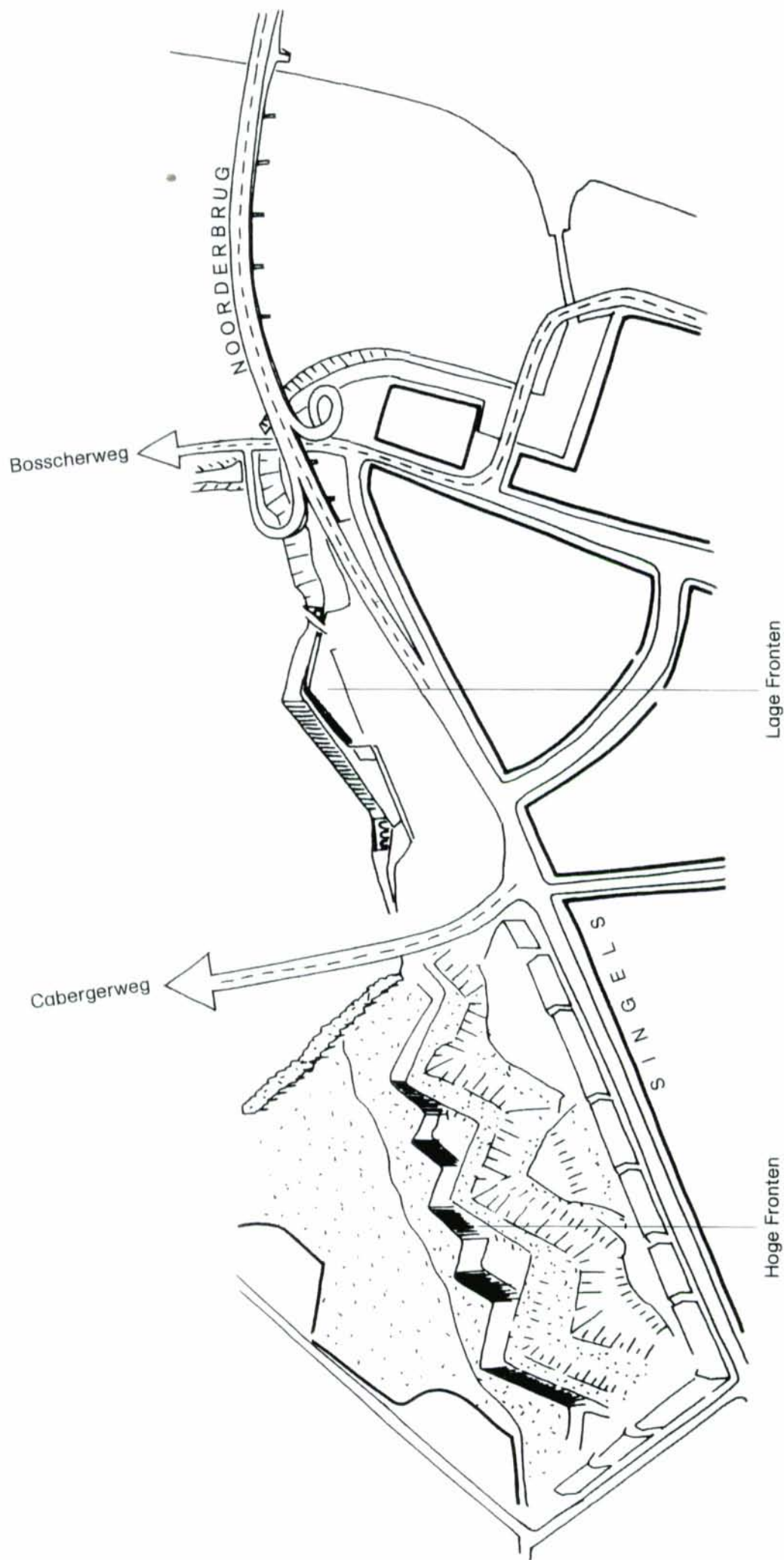
De historische verknoping van het water van de Lage Fronten met het kanaal van en naar 't Bassin en de Zuid-Willemsvaart is aan het oog onttrokken door de betonnen peilers en afritten van de overbruggen.

Omdat de vestingwerken al lang niet meer in gebruik zijn, heeft de natuur zich er geleidelijk in kunnen nestelen. Zo is er onder andere een unieke biotoop voor de muurhagedis ontstaan.



Hoge Fronten





infrastructuur.

De infrastructuur vormt in tegenstelling tot de hiervoor beschreven 'laagdynamische' elementen een bij uitstek 'hoogdynamisch' systeem. De afwikkeling van het verkeer wordt in dit plan niet louter bekeken als een technisch vraagstuk, maar als een drager van de ruimtelijke structuur en als integraal onderdeel van de openbare ruimte. Bovendien hebben de hoofdontsluitingen binnen Belvédère een betekenis die het gebied overstijgt. Zij zijn van grote invloed op de bereikbaarheid van Maastricht als geheel en Maastricht-west in het bijzonder.

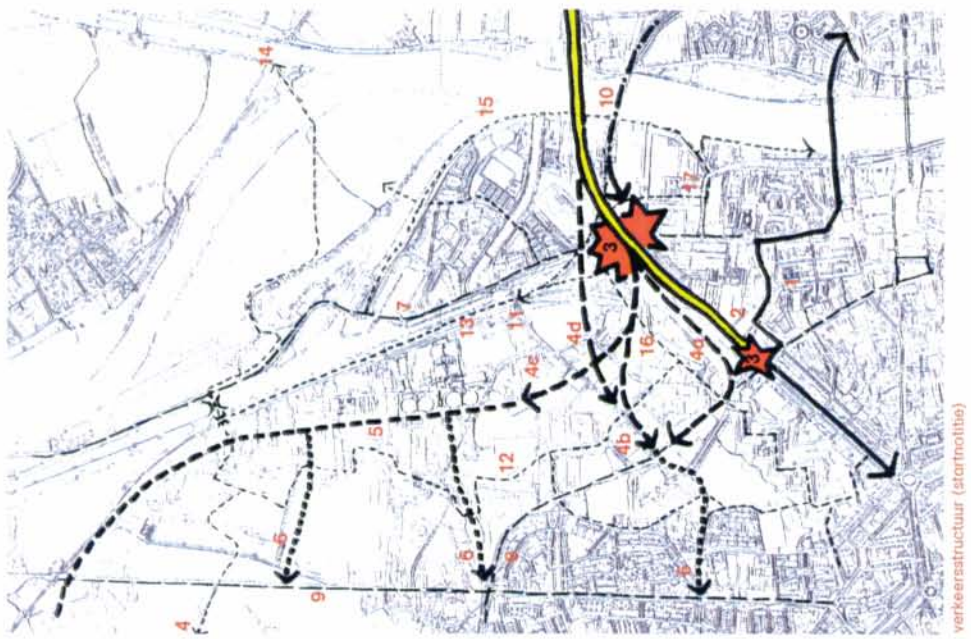
Dat alles maakt de infrastructuur tot een leidend thema in het raamwerk. Stad en gebied zijn op dit onderdeel van elkaar afhankelijk en met elkaar vervlochten. Oplossing van de belemmeringen van de huidige verkeersstructuur zijn dan ook voorwaarde voor een verdere ontwikkeling van Belvédère.

De verkeerssituatie van dit moment zorgt voor een ongezonde spanning tussen leefbaarheid en mobiliteit. Het grootste struikelblok is de aanlanding van de Noorderbrug met ter hoogte van de Bosscherweg/Boschstraat een kluwen op- en afritten, allemaal voorzien van stoplichten, en de chaotische verkeersknoop bij het Lindenkruis: de verknoping van de Noorderbrug, de Cabergerweg, de Statensingel, de Capucijnenstraat en de Maagdendries. Hier zitten het autoverkeer en de OV-as elkaar danig in de weg. De toegankelijkheid van het gebied voor fietsers en voetgangers is verre van optimaal. Fysiek en gevoelsmatig onveilige routes belemmeren een gemakkelijke langzaam verkeersstroom van en naar Belvédère.

In de Startnotitie is de ambitie verwoord om de bereikbaarheid voor alle soorten vervoer te verbeteren, om de bestaande barrières op te heffen en om de flanken van het gebied zoveel mogelijk verkeerluis te maken. De afbeeldingen hiernaast tonen de diverse opties die hiervoor in de Startnotitie zijn weergegeven en die welke daar in de Ideeëncarroussel nog aan zijn toegevoegd. Uit de evaluatie van de Ideeëncarroussel kwam model 4 naar voren als voorkeursmodel, en model 2 als de tweede keus. Behalve een andere aanlanding van de Noorderbrug maken ook de suggestie voor een nieuwe uitvalsweg richting België, voor nieuwe O.V. verbindingen (light rail) en voor een stelsel van routes voor wandelaars en fietsers deel uit van de Startnotitie.

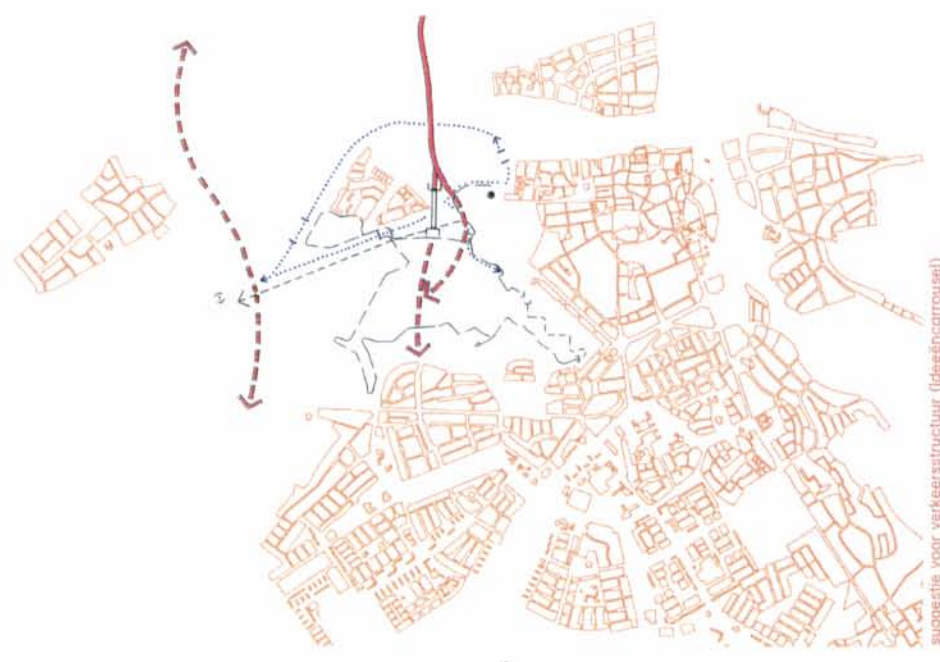


atrit Noorderbrug / Boschstraat



verkeersstructuur (startmolitie)

1. OV-as
2. noorderbrug & afrit
3. knopen: barrierewerking
4. opties verlegging noorderbrug:
 - a. opschuiven
 - b. slingeren
 - c. afbuigen
 - d. omleggen
5. nieuwe uitvalsweg België
6. spreiding verkeer maastricht-west
7. bosscherweg verkeersluw
8. cabergerweg verkeersluw
9. brusselseweg verkeersluw
10. optie light-rail
11. optie goederenspoor
12. l.v. route steilrand
13. l.v. route kanaalzone
14. l.v. route zouwadal - (grens)maas
15. l.v. route maasoever
16. l.v. route hoge fronten - lage fronten - kanaalzone
17. l.v. route zuidwillemsvaart - bassin



suggestie voor verkeersstructuur (daseëncarrousel)

onderzoek van het gebied.

Door de ligging van de kanaalzone en de vestingwerken ontstaat er een onderverdeling in eenheden, die elk hun eigen kwaliteit, identiteit en karakter

A De Steilrand is grotendeels uit een hooggelegen gebied ten westen hiervan worden de 'Belvédère' als 'Belvédère', de voormalige vuilstort in het noorden als de 'Belvédère-berg' en de Steilrand zijn vanuit het hele gebied zichtbaar. Het gebied biedt een welds panorama over het gebied, de stad en de omgeving.

B Bosscherveld kijkt omhoog naar de Steilrand in het westen en de spoorlijn in het oosten. Het is een vlak en uitgestrekt terrein. Het gebruik van het terrein is voornamelijk industrieel, variërend van intensief tot uitgesproken extensief. Het geheel maakt een soms nogal desolate indruk. Het is met name dit gedeelte van Belvédère, dat een soort achterkant van de stad vormt.

C Kanaalzone en Boschpoort kennen slechts een hoofdingang en -uitgang: Boschstraat en Bosscherweg. Daardoor ligt het gebied relatief geïsoleerd, met aan de ene kant de Maas en aan de andere kant de Zuid-Willemsvaart en de spoorlijn. Boschpoort bestaat uit een aaneenrijging van schiereilanden en lijkt een in zichzelf gekleerd stukje Maastricht. Dat isolement heeft zijn nadelen (bereikbaarheid, voorzieningenniveau, etc.), maar het maakt Boschpoort ook tot een hechte woongemeenschap, waar de bewoners zich blijkens onderzoek van hun wijk.

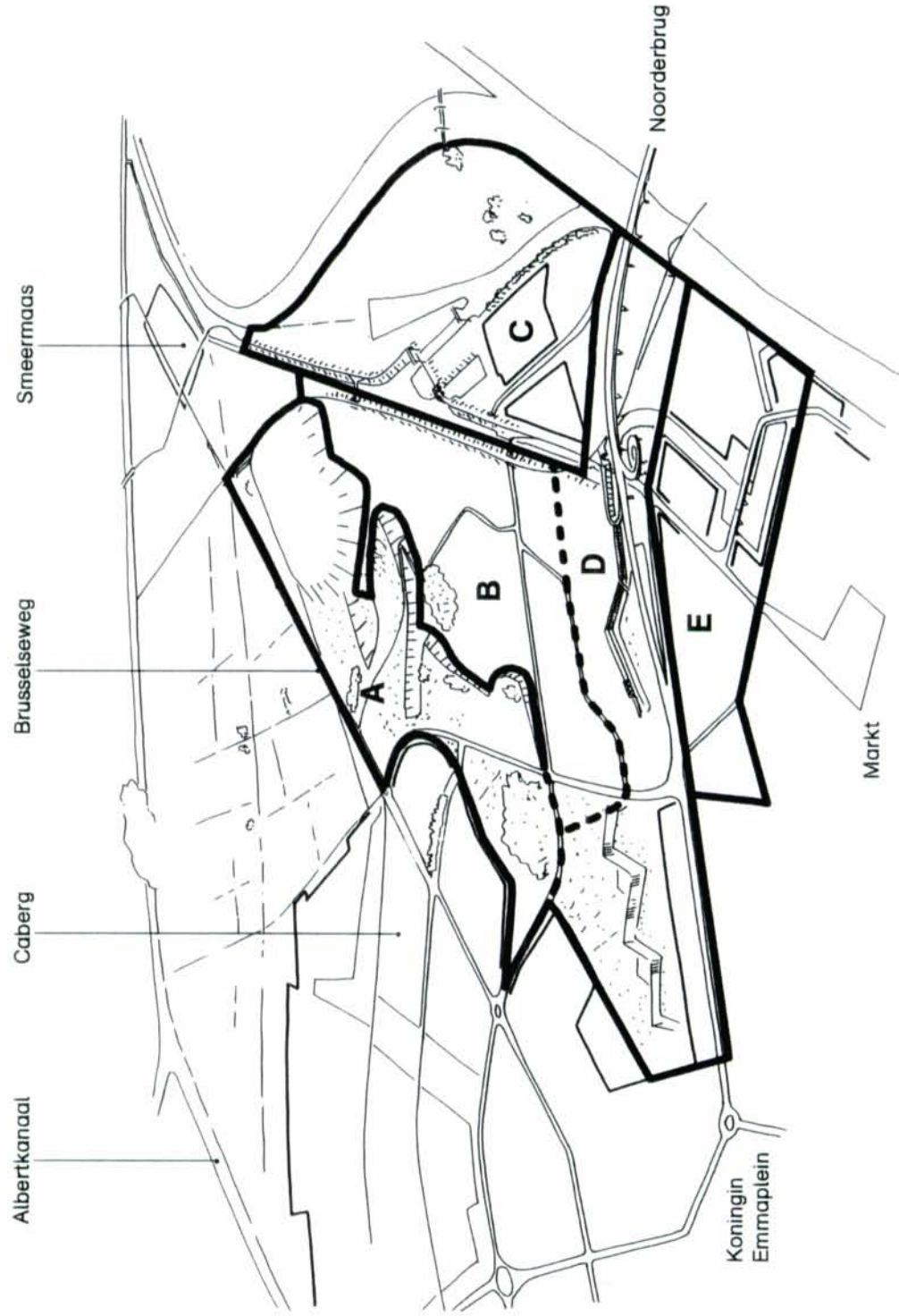
D Het gebied ter weerszijden van de vestingwerken wordt aangeduid met de naam 'Frontenkwartier'. De vestingwerken zelf liggen er ondanks hun grote attractiviteit wat verloren en hier en daar vervaarlijk bij. Zij worden gekenmerkt door diepe sleuven en omhoog stekende bolwerken (de Hoge Fronten, Fort Willem, Ravelijn), omringd door delen van het voormalige schootsveld. Het zijn opzonderlijke relictten, die ooit een eenheid hebben gevormd.

E De overgangen van en naar de binnenstad worden gevormd opnieuw in gebruik genomen binnenhaven 't Bassin, de Spoorstraat met de voormalige Timmerfabriek; de Capuïjnenstraat met de voormalige brandweerkazerne; de Boschstraat met de voormalige Timmerfabriek; de Capuïjnenstraat met de voormalige brandweerkazerne; de Boschstraat met de voormalige Timmerfabriek; de Capuïjnenstraat met de voormalige brandweerkazerne; de Boschstraat met de voormalige Timmerfabriek;

De verscheidenheid van deze gebieden vormt een kwalitatief rijk en divers landschap. Samen vertellen ze een verhaal over belangrijke geografische en historische ontwikkelingen van de stad. Deze heterogene identiteit vormt de basis voor het Masterplan. De grootste veranderingen zullen optreden rond de vestingwerken, in Bosscherveld en het gebied Boven de Steilrand. Reden waarom deze plekken in het Masterplan het eerste aandacht krijgen. Aan de inpassing van Boschpoort en de relaties met de binnenstad worden vervolgens aparte hoofdstukken gewijd. Deze volgorde verwijst niet naar een fasering, noch naar een verschil in belangrijkheid.

- Bellevue
- Boscherveld
- Boschpoort
- Frontenkwartier
- Binnensingel

- A
- B
- C
- D
- E



4. model 1.

Naar aanleiding van de discussie met de werkgroep is in 2001 een

groot aantal modellen ontwikkeld. Ze zijn ter herinnering op deze

bladzijden nog een keer gepresenteerd. Ook zoeken alle modellen een

oplossing voor de verkeersproblemen van en naar de Noorderbrug. Op dit laatste

aspect vertonen de modellen grote overeenkomsten en verschillen.

De opbouw van de modellen is in tabel 4.1 onderling vergelijkbaar op tal van

aspecten is uitgebreid beschreven in de bijlage. De situatie ideëncarroussel, waarvan de

conclusies zijn gepresenteerd op de afzonderlijke 'Stedelijke

Sessie' van 12 september 2001. De conclusies van model 4 als voorkeursmodel naar

vooren. De conclusies worden hieronder kort geresumeerd.

Model 4 is een model waarin de verkeersstructuur en

stedebouwkundige structuur in grote lijnen evenwichtig samen gaan. De

grensstructuren worden met elkaar verknoopt, en het verkeer vindt op logische

wijze zijn weg in de meest gewenste richting (Brusselse Poort en omgeving). Er

resteren twee knelpunten, waarvoor echter oplossingen mogelijk zijn: de relatie

tussen de Noorderbrugdrift en de wijk Boschpoort, en de relatie tussen de Hoge

Fronten en Fort Willem.

In model 2 is ook sprake van een logische ontwikkeling van het verkeer, maar er

wordt ook geconstateerd dat er opnieuw een conflict ontstaat tussen de

verkeersstructuur en de groenstructuur, omdat de Lage Fronten door een lang

slingerend viaduct worden doorsneden.

In de modellen 5 en 6 wordt het verkeer nog verder noordwaarts afgeleid. Dit

is verkeers technisch onlogisch en zou tot veel omliggend verkeer leiden (o.a. in

Caberg). Bovendien wordt in deze modellen de Stellrand aangetaast, is het verkeer

evenwichtig te ontwikkelen.

Model 1 en 3 velen al af aan het begin van de rit, vanwege technische

onuitvoerbaarheid of al te grote interne tegenstrijdigheden.

Omdat model 4 de meeste kansen biedt op een duurzame toekomstwaarde, is

dit model als oplossingsrichting meegegeven voor het maken van het Masterplan,

met de vraag extra aandacht te besteden aan de gesignaleerde knelpunten.

Tijdens het ideeë-

zogenoemde tunnelk-

aanleiding op de w-

maasoever door een tunnel geleid moeten worden,

onder de Zuidwille-

variant is om verke-

af redenen niet haalbaar vanwege de dan

voorkomende heil-

veiligheid van het

te garanderen. Bovendien zijn er in deze variant geen

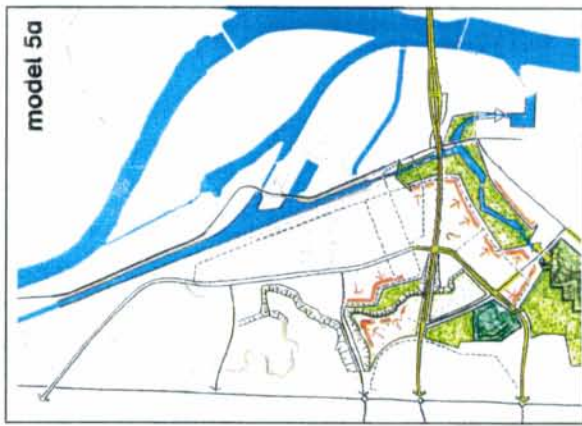
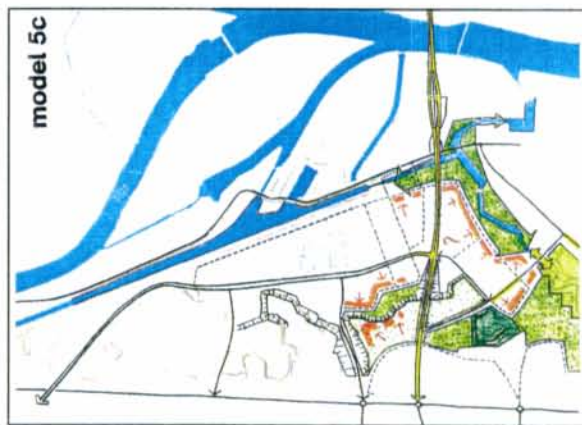
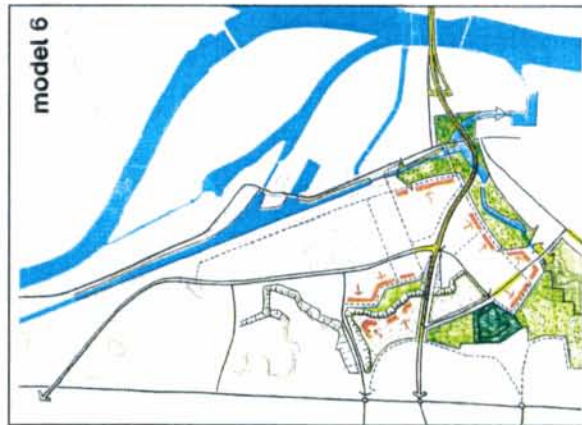
mogelijkheden te

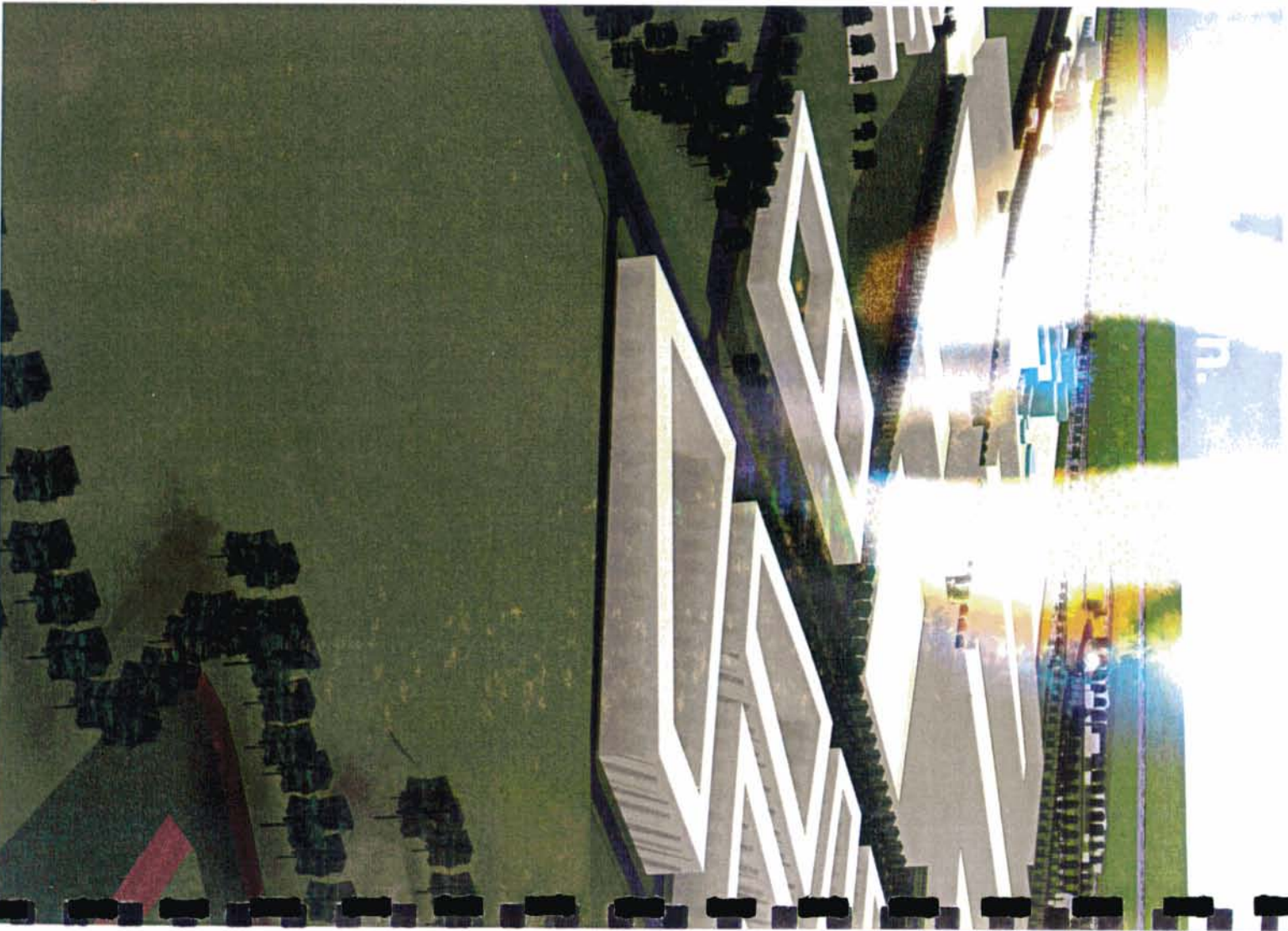
vezig om op maatniveau een aansluiting op de stad te

creëren. Tenslotte is deze variant financieel moeilijk te realiseren.

Om al deze redenen is de tunnelvariant verder niet meer in de afweging van de

verschillende modellen betrokken.





Hoge Fronten met volumestudie Bekvelders



5. concept.

uitgangspunten voor het raamwerk.

Belvédère bestaat uit een bunte, ongeordende en soms hinderlijke mengeling van verkeer, groen en bebouwing. Hoogdynamische en laagdynamische elementen liggen over en door elkaar. Het landschap en verkeer zitten elkaar in de weg. Het Masterplan wil deze kluwen ontwarren. Het beoogt de laagdynamische elementen te verknopen tot een samenhangend netwerk. Op die manier kunnen Steilrand, kanaalzone en vestingwerken bestaand én als ensemble beter tot hun recht komen.

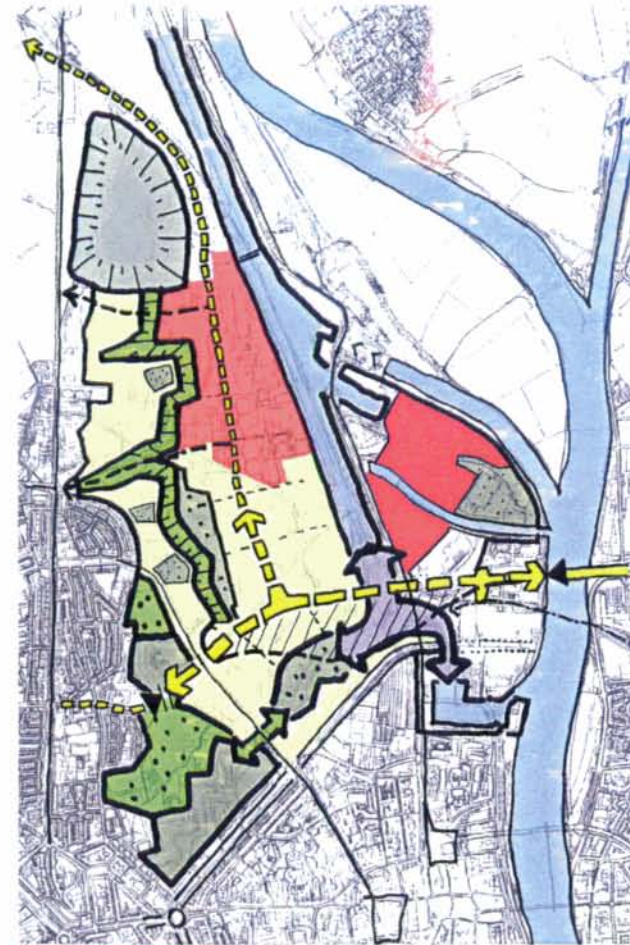
Het Masterplan beoogt het laagdynamisch systeem van de infrastructuur te streamlijnen, via een zo kort mogelijk tracé door het gebied, aansluitend op de vaste voedingspunten: de Noordbruggen in het oosten en de Fort Willemweg in het westen.

Daarom stelt het Ontwerp Masterplan voor om de aanlanding van de Noorderbrug in noordelijke richting te verschuiven. De brug en het verdere tracé door het stadslandschap volgen een logische lijn. Het betonnen viaduct zal het beeld minder domineren; de afwikkeling van het verkeer kan vlotter verlopen.

Door de verplaatsing in noordelijke richting wordt het mogelijk om de Hoge Fronten, de Lage Fronten, de Zuid-Willemsvaart en 't Bassin met elkaar te verweven tot een samenhangende groen- en waterstructuur. In en aan de randen van dit groen ontstaan stadsbuurten met een aantrekkelijk woon- en werkmilieu. Het wordt de drager van de nieuwe hoogwaardige en stedelijke invulling van het gebied.

Het samenspel van stedelijke en landschappelijke structuren wordt beter zichtbaar.

Het voorstel om de aanlanding van de Noorderbrug te verplaatsen vergt een zware beslissing, zowel in fysieke als in financiële zin. Het is verstandig deze beslissing in fases te nemen, zodat telkens ingespeeld kan worden op nieuwe kennis, nieuwe ontwikkelingen en nieuwe condities. De beslissing is pas echt nodig, als de nieuwe invulling van Belvédère een eind op streek is. Daarom is in de plantekening hiernaast de voorkeursoptelling weergegeven, maar nog niet hermetisch vastgelegd. Er wordt een terugvaloptie opengehouden. De voorkeursoptelling stemt in grote lijnen overeen met model 4, en de terugvaloptie met model 2 uit de evaluatie van de ideeëncarroussel. Zo ontstaat er een stedenbouwkundige bandbreedte of zoekruimte, waarbinnen de uiteindelijke oplossing gevonden moet worden. Ook voor het tracé van de Bosscherlaan (de nieuwe uitvalsweg richting België) is met een terugvaloptie rekening gehouden. Hier wordt verderop op ingegaan.



kaart ontwerp masterplan

- nieuwbouw Belvédère
- bedrijvigheid Boscherveld
- bestaand Boschpoort
- aansluitpunten hoofdinfra
- voorkeursoptelling
- zoekruimte terugvaloptie
- terugvalopties Bosscherlaan



ontwerp masterplan vogelvlucht

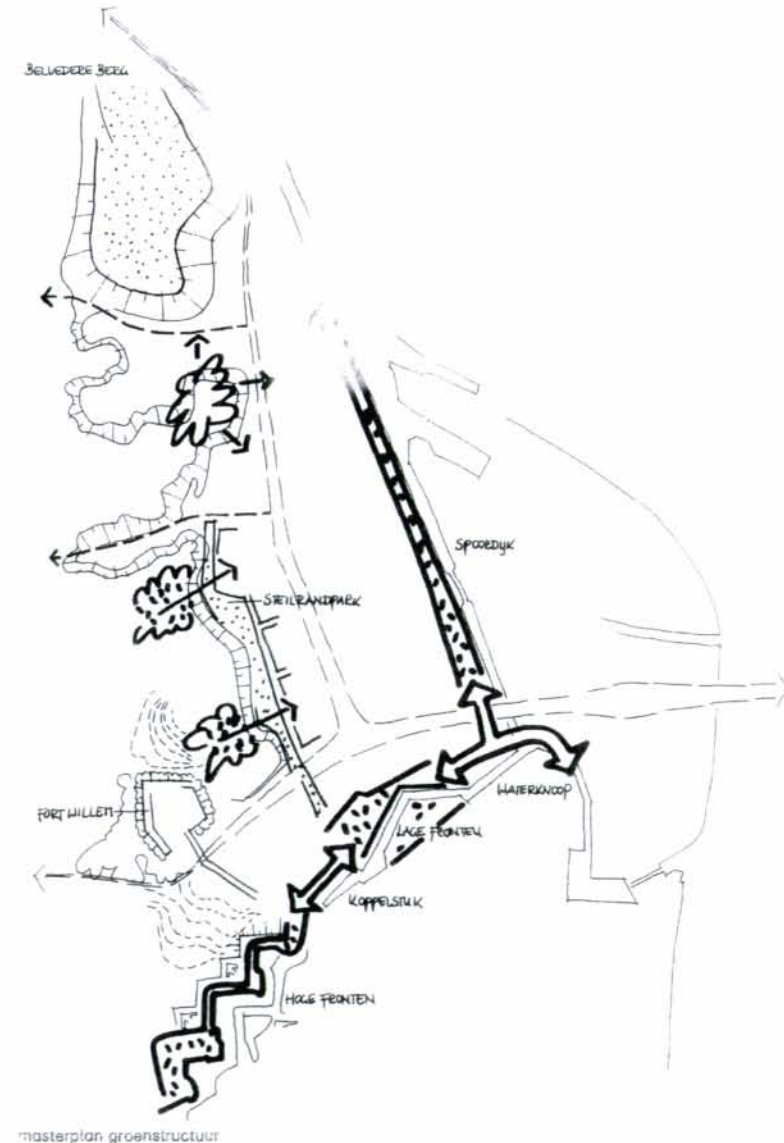
groenstructuur.

Bij het ontwerp van de groenstructuur moeten twee uitersten met elkaar in verband worden gebracht: aan de ene kant de hoge dynamiek van de stad, aan de andere kant de lage dynamiek van de natuur. Voorgesteld wordt om de diepgelegen steuven van de Hoge Fronten en de Lage Fronten aaneen te smeden tot een langgerekt natuurpark. Dit gebied kan in een stedelijk parkgebied worden ontwikkeld, waarin allerlei gebruik en beheer en gebruik - van intensief tot extensief - een plaats kunnen vinden.

Cruciaal in het ontwerp van de groenstructuur is een aantal nieuwe en/of te verbeteren verbindingen: een koppelstuk tussen de Hoge en de Lage Fronten; de waterknoop tussen de Lage Fronten, 't Bassin en de Zuid-Willemsvaart, inclusief de relatie met de spoordijk; en de relaties met Fort Willem en de omringende voormalige schootsvelden.

De cultuurhistorische relictten zoals de vestingwerken en het systeem van kanalen en sluizen, vormen een integraal onderdeel van deze groenstructuur; ze zijn mede structuurbepalend. Er wordt voortgeborduurd op een belangrijk historisch motief uit de planningsgeschiedenis van Maastricht: de parkengordel rondom de binnenstad.

Ten slotte is er o.a. in de Ideeëncarrousel gepleit voor een parkachtige inrichting van de Steilrand, die als een meander door het gebied slingert. Daarom is aan de voet van de Steilrand een langgerekt park geprojecteerd, het Steilrandpark. Het vormt de westelijke begeleiding van het Bosscherveld. De top van de Steilrand wordt gekenmerkt door een ritmering van groengebieden. Zij zorgen voor een panoramische doorkijk vanaf de bebouwde randen van het aangrenzende Caberg naar de Maasvallei.



masterplan groenstructuur

Verkeersstructuur.

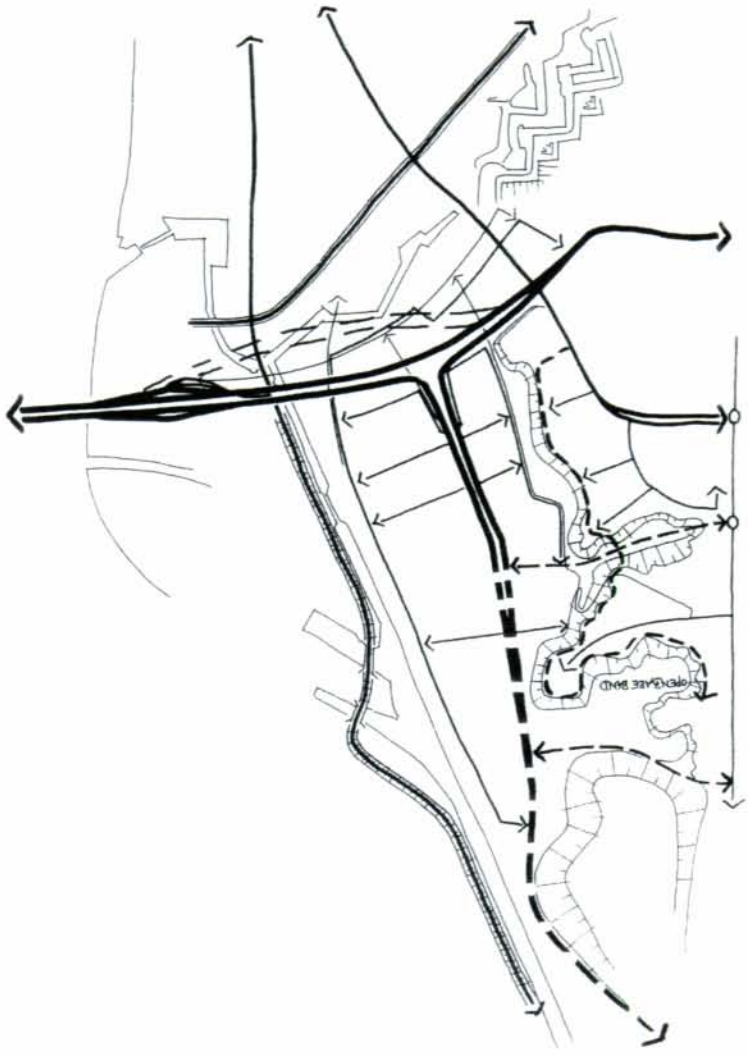
Het Noorderbrugtracé is de hoofdontsluitingsweg van en naar Belvédère en Maastricht-west. Door verlegging in noordelijke richting kan het tracé een vloeiende beweging door Belvédère maken. De aanlanding wordt verplaatst van de onoverzichtelijke en chaotische 5-sprong van Statensingel, Cabergerweg, Capucijnenstrat, Maagdendries en Noorderbrug naar een half verhoogde driesprong in Bosschereld. Bij die driesprong krijgt het nieuwe Noorderbrugtracé een aftakking in noordelijke richting naar België: de Bosscheriaan.

Door de verlegging van het tracé en de aanleg van de Bosscheriaan kan op de Bosscherweg, de Cabergerweg en de Brusselseweg de (toename van de) verkeersdruk worden tegengegaan. Tevens wordt het mogelijk om bij de Frontensingel de Maastrichtse singelstructuur in ere te herstellen.

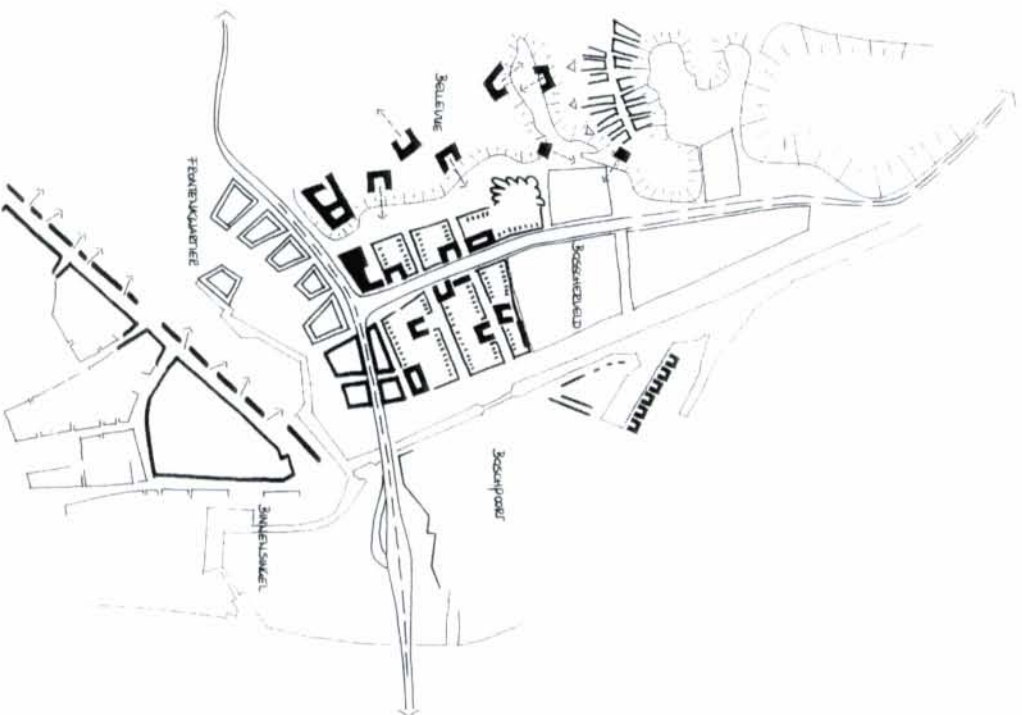
Ook de ontwikkeling van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer kan door deze ingrepen worden verbeterd. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan. Tevens wordt daar extra aandacht besteed aan de oplossing van de knepunten van model 4 bij Boschpoort en bij Fort Willem.

Voor de tracering van het noordelijke deel van de Bosscheriaan (de aansluiting op Lanaken/Belgie) is rekening gehouden met een terugvaloptie. Het voorkestracé loopt onderlangs de Steilrand en de Belvédèreberg. Dit gaat gepaard met een gedeeltelijke herschikking van enkele bedrijfsterrainen. Voor het geval dit te zijner tijd op onoverkomelijke bezwaren stuit, zijn alternatieve tracs aangegeven, waarbij het verkeer vanuit het laag gelegen Bosschereld omhoog wordt geleid naar de Brusselseweg; ofwel ter hoogte van de Postwagenstraat, ofwel ter hoogte van de Papyrussingel.

Voltooiing van dit deel van de Bosscheriaan is pas zinvol als ook de Noorderbrug naar het noorden is verplaatst. Net als bij de keuze tussen model 2 of 4 is de ultieme beslissing hierover pas nodig op langere termijn. Daarom is ook hier naast de voorkeursvariant een bandbreedte met mogelijke terugvalopties weergegeven.



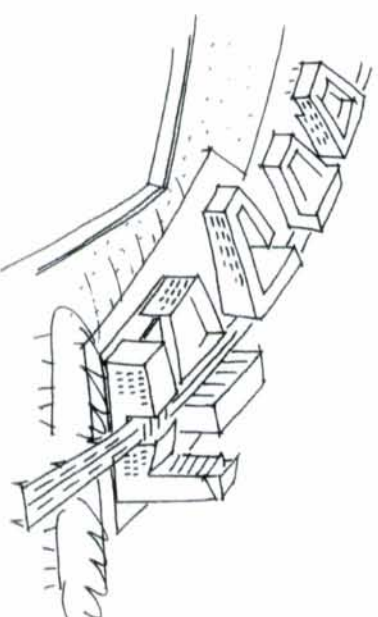
posteriori verkeersstructuur



deelgebieden.

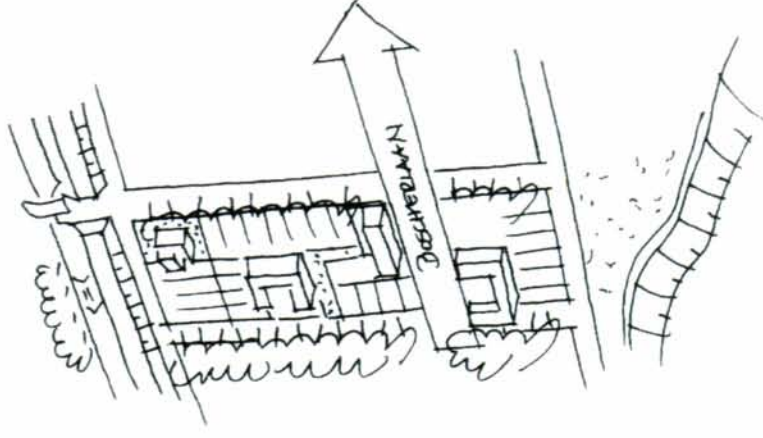
Frontenkwartier.

Rondom het Frontenpark schuiven de groen- en waterstructuur, de cultuurhistorische elementen, de infrastructuur en de nieuwe bebouwing ineen. Het gebied is de schakel waarin alle lijnen van het gebied samen komen. De invulling met nieuwe bebouwing zal van alle kanten uitermate zichtbaar zijn: vanaf de vernieuwde Noorderbrug, vanuit de parkengordel, en vanaf de vele routes van en naar de binnenstad. Deze alzijdige openbaarheid vereist een architectuur van allure en waardigheid. De bebouwing moet worden ontworpen als een subtiële driedimensionale compositie van objecten en ruimte.



Bossherfeld (zuid en noord).

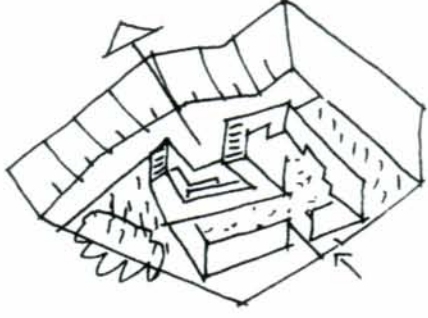
Bossherfeld is het meest uitgestrekte deel van Belvédère, met de Bossherftaan als middenas en het Stellrandpark en de spoorlijk annex groenstrook als aantrekkelijke randen. Het valt functioneel gezien in twee delen uiteen. De grens ligt ongeveer ter hoogte van de Sandersweg en de rioolwaterzuivering. Het zuidelijk deel zal geleidelijk veranderen in een nieuwe stadswijk, met ruimte voor kleinschalige, bestaande en nieuwe bedrijvigheid. Het noordelijk deel blijft bestemd voor de reeds aanwezige bedrijvigheid met eventueel enige nieuwe aanvullingen. Beeldbepalend voor het Bossherfeld wordt een eenvoudig stelsel van stevige bomenlanen, georiënteerd op het Stellrandpark en de spoorlijn. Tussen de bomenlanen is er ruimte voor een informele afwisseling van bebouwing en voor een grote menging van functies. Terwijl in het Frontenpark en omgeving allure en alzijghheid centraal staan, draait het in het Bossherfeld om een informele vitaliteit. De bebouwing vindt als het ware spontaan zijn plaats binnen het gegeven stedenbouwkundige kader.



BOSCHERVELD

BelleVue

Dit gebied ligt het meest terzijde: aan de westelijke rand, en ook nog eens opgetild. Hiern schuilt haar belangrijkste kwaliteit. De Stellrand biedt rust en uitzicht, niet alleen voor de toekomstige bewoners maar ook voor andere Maastrichtenaars. Het leidend motief voor de invulling van het gebied is het 'woonpark': ensembles van gebouwen die losjes in het openbaar toegankelijke groen zijn geplaatst. De bebouwing zal worden ontworpen als omkadering van het uitzicht, zowel van binnenuit (voor de bewoner) als aan de buitenkant (voor de wandelaar of passant). Terwijl het Frontenpark en het Bossherfeld met hun voeten in het stedelijk leven staan, wordt vanuit de Stellrand de stad meer op afstand genoten.



BELLEVue

Boschpoort en Binnensingel.

In deze onderdelen van het plan zal in grote lijnen het (her)gebruik van de bestaande bebouwing het leidend beginsel vormen. Eventuele nieuwe bebouwing moet zorgvuldig rekening houden met de bestaande gegevens. Op beide onderdelen wordt in afzonderlijke hoofdstukken nader ingegaan.

“hotspots”.

Door de andere ordening van de groen- en verkeersstructuur ontstaat er een nieuw patroon van attractieve plekken, die zich lenen voor de vestiging van bijzondere functies ('hotspots').

Een belangrijke nieuwe hotspot net buiten het plangebied is het Markt-Maasproject, dat een extra impuls zal geven aan de noordelijke binnenstad. Het bestaat uit de bouw van nieuwe winkels, kantoren, publieksfuncties en woningen, en uit het herinrichten en grotendeels autovrij maken van de oever langs de Maas.

In Belvédère zelf zijn er twee nieuwe zwaartepunten te onderscheiden, die een meer dan plaatselijke betekenis zouden kunnen krijgen.

De eerste betreft het gebied rondom 't Bassin. Het is in het verlengde van het Markt-Maasproject een nieuwe uitloper van het binnenstadsareaal, dat in Maastricht wandelend genoten kan worden: Maastricht als wandelstad.

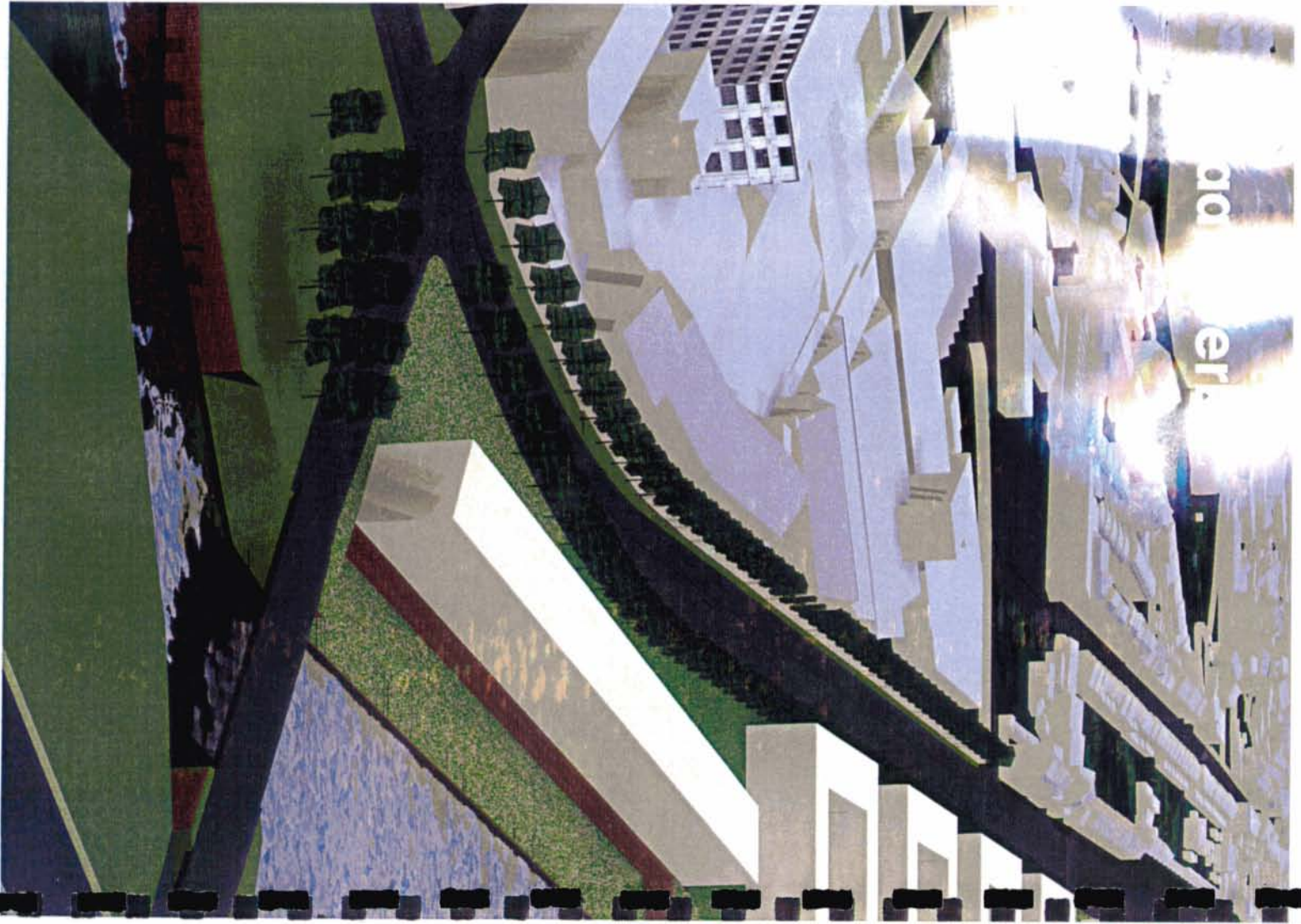
Het tweede zwaartepunt wordt gevormd door het gebied rondom de aanlanding van de nieuwe Noorderbrug op de hoek van het Bosscherveld en het Frontenkwartier. Het vormt vanaf de Noorderbrug en vanuit het Frontenpark de blikvanger van het plan. Het combineert een uitstekende bereikbaarheid vanaf de Ring met de ligging aan het park, op loopafstand van de binnenstad. Het speelt in op de dynamiek van Maastricht als bereikbare stad.

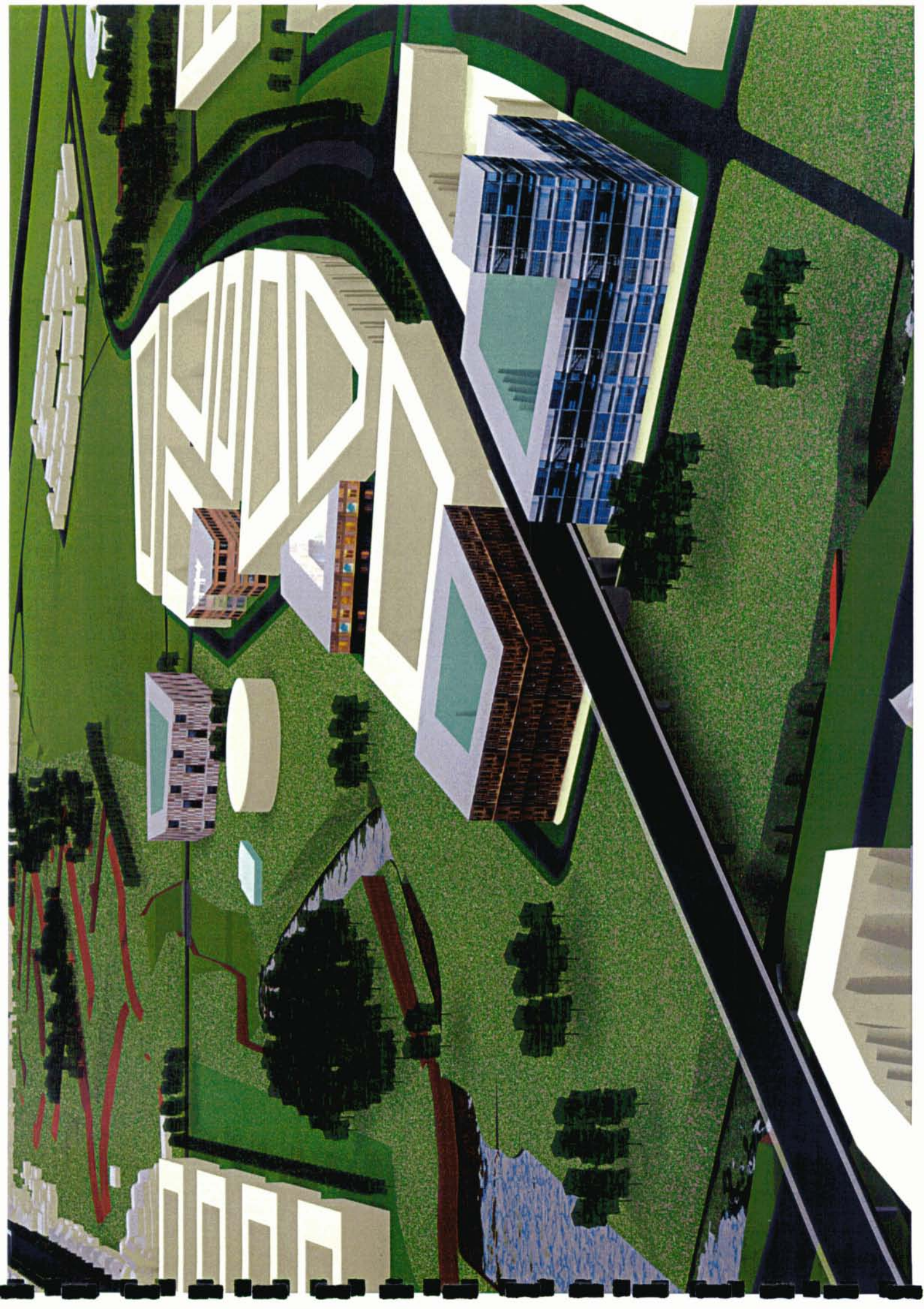
Beide zwaartepunten lenen zich niet alleen voor bovenlokale functies, maar ook voor functies die op de directe omgeving zijn gericht.

Naast de zwaartepunten zijn ook de belangrijke doorgaande routes geschikt voor de vestiging van publieksgerichte functies. Langs deze routes moeten alle begane grond verdiepingen (de 'plinten') geschikt zijn om ooit zulke functies te kunnen huisvesten.

Het ontwerp Masterplan spreekt zich nog niet uit over welke functies feitelijk op welke plek worden gevestigd. Het is in dit stadium vooral van belang dat het nieuwe raamwerk kansrijke plekken creëert om een levendige functionele invulling in de toekomst mogelijk te maken.







6. roolwerverkeer.

regionale inbedding.

Het gebied Belvédère wordt ten noordoostzijde begrensd door het Grensmaasgebied, een gebied van internationale betekenis. Naar het noorden toe bevindt zich het Belgisch gebied dat zich uitstrekt tot ver in het Belgische Maasland.

Door de nieuwe Bosplanlijn en een reeds geplande omleiding rondom Smeermaas te verbinden met de Nieuwe Ontgating Maasmechelen ontstaat een nieuwe invalsweg vanuit het Belgische Maasland naar Maastricht. Deze nieuwe weg zal de Brusselse weg, de Bosscherlaan, helpen om van Smeermaas ontlasten van doorgaand autoverkeer. Tevens wordt het op Nederlands grondgebied nog met maximaal 40 hectare uit te wisselen bedrijfsterrein bij Lanaken, zoals eerder gesteld zijn voor het noordelijk deel van de Bosscherlaan twee alternatieve tracés (terugvalopties) voorhanden. In dat geval behoudt de Brusselseweg een zwaardere verkeersfunctie.

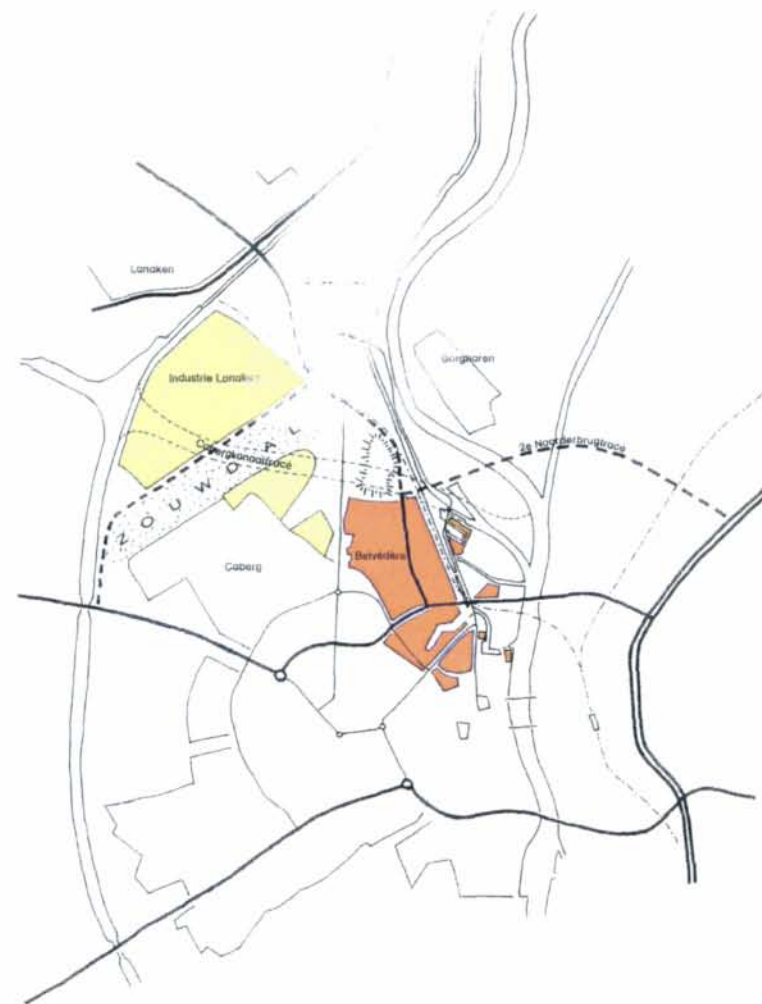
Het Zouwdal krijgt de functie van een belangrijke groene buffer tussen de woongebieden Caberg en Malberg en het industrieterrein van Lanaken en Maastricht. De groene buffer speelt in op het aanwezige reliëf en vormt de verbinding met het Maasdal.

Het plateau (het voormalige vuilstort) is het scharnierpunt tussen Steilrand, Zouwdal en Grensmaas.

Daarnaast is er sprake van een drietal reserveringen voor de lange termijn.

Ten eerste is er een reservering voor een tweede Noorderbrug. Uit onderzoek is gebleken dat een spoedige aanleg van een tweede Noorderbrug geen soelaas biedt voor de problemen die zich nu reeds op de bestaande Noorderbrug voordoen, en ook de knelpunten ten gevolge van de realisering van Belvédère niet helpt op te lossen. Niettemin zijn nut en noodzaak van een tweede Noorderbrug op de zeer lange termijn niet uit te sluiten. Het zou onverstandig zijn realisering ervan door het plan Belvédère onmogelijk te maken. Daarom is er in het uiterste noorden van het gebied rekening gehouden met de mogelijkheid ooit een aansluiting van een tweede Noorderbrug op de Bosscherlaan te realiseren. Ook een verdere voortzetting in westelijke richting als rondweg rondom Maastricht-west moet mogelijk blijven.

Een tweede reservering betreft een eventuele reactivering van de spoorverbinding richting België, ofwel voor goederenvervoer naar het industrieterrein Lanaken, en/of voor personenvervoer richting Hasseit. Verderop in



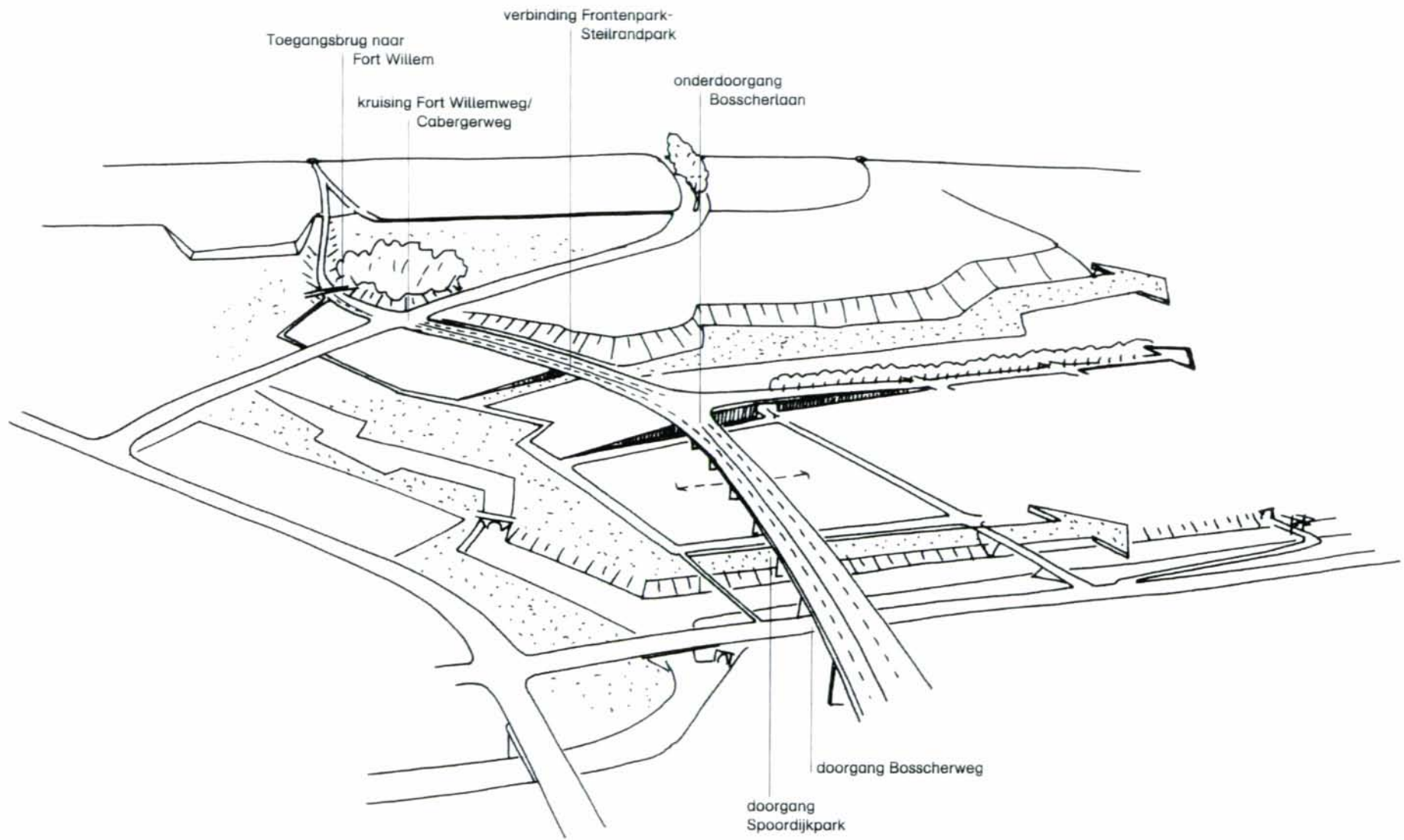
regionale inbedding

dit hoofdstuk wordt aangegeven onder welke voorwaarden een dergelijke reactivering denkbaar is.

Een derde reservering betreft het Cabbergkanaal. Dit betreft een kortsluitende waterverbinding tussen het Albertkanaal op Belgisch grondgebied en het Juliaan- kanaal.

Hiervoor is op basis van een afspraak tussen de Belgische en de Nederlandse regering een tracé gereserveerd dat vast ligt in een tractaat. Dit tracé blijft in ruimtelijke plannen opgenomen. Overigens heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in mei 2003 enige ruimte geboden om op deze reservering onder voorwaarden bebouwing toe te staan.

Voor al deze reserveringen geldt dat ze de structuur van het plan niet wezenlijk beïnvloeden. Reactivering van de spoorlijn betreft alleen het gebruik van een aanwezig tracé. Beide andere reserveringen liggen in het uiterste noorden van het plangebied, buiten de werkelijk voor nieuwe ontwikkelingen in aanmerking komen.



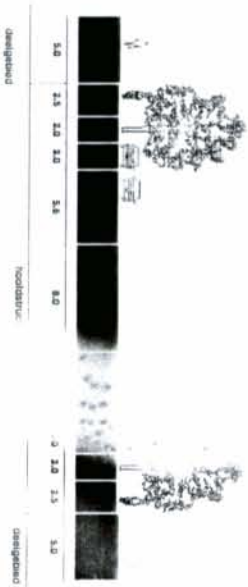
profielen.

Het ontwerp voor de verkeersstructuur vormt nog geen definitief ontwerp. Wel is in voorstudies nauwkeurig onderzocht of de intenties van het plan ook fysiek

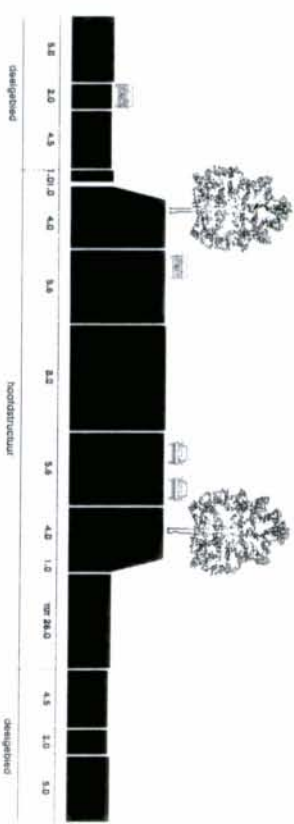
waargemaakt kunnen worden. Bekijken is of alles er in past, rekening houdend met hoogteverschillen, hellingshoeken, wegbreedtes, de omvang van de kruispunten, de voorziene verkeersstromen, de capaciteit van verkeerslichten, etc.

Waar dat ook maar enigszins mogelijk is zijn de wegen zo vormgegeven dat ze ook voor fietsers en voetgangers bruikbaar zijn en dat er adressen aan gestueerd kunnen worden (dus met de mogelijkheid om even te stoppen en kort te parkeren,). Dit zijn belangrijke voorwaarden om tot levendige stadsstraten te kunnen komen.

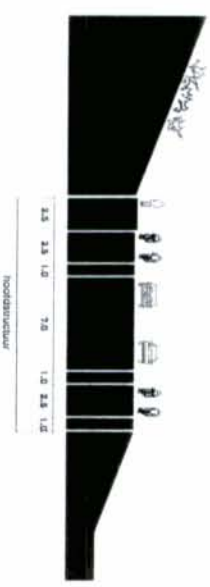
Voor de belangrijkste profielen zijn hiernaast de voorstudies afgebeeld. De profielen worden pas definitief vastgesteld als het Masterplan in afzonderlijke deelplannen verder wordt uitgewerkt.



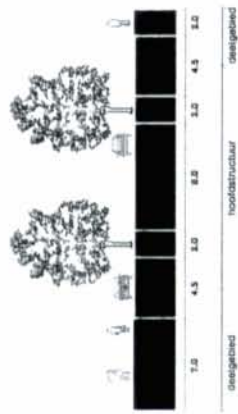
A Bosscherlaan



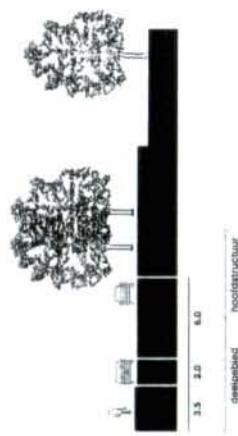
A' Bosscherlaan



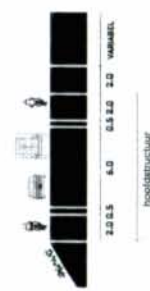
B langs het Plateau omhoog/omlaag



F Frontensingel



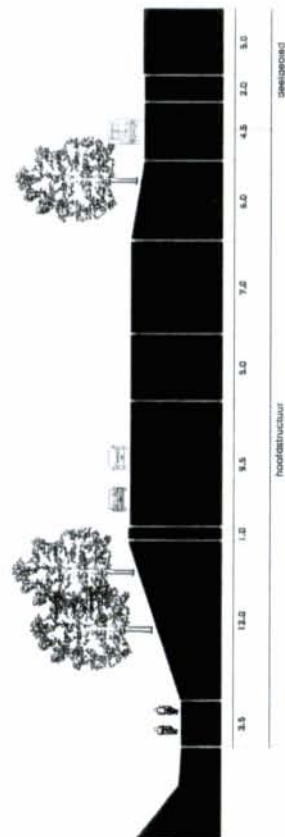
H rand Frontenpark



G Bosscherweg



C langs droogdal omhoog/omlaag



D' verlengde brugtracé



J langs het Steilrandpark

openbaar vervoer.

Facilitering van het autoverkeer betekent niet dat andere vormen van infrastructuur in het plan Belvédère ondersneeuwen. Integendeel. Juist dankzij de nieuwe verkeersstructuur ontstaat er ruimte voor betere langzaam verkeer relaties en voor een betere afwikkeling van het openbaar vervoer.

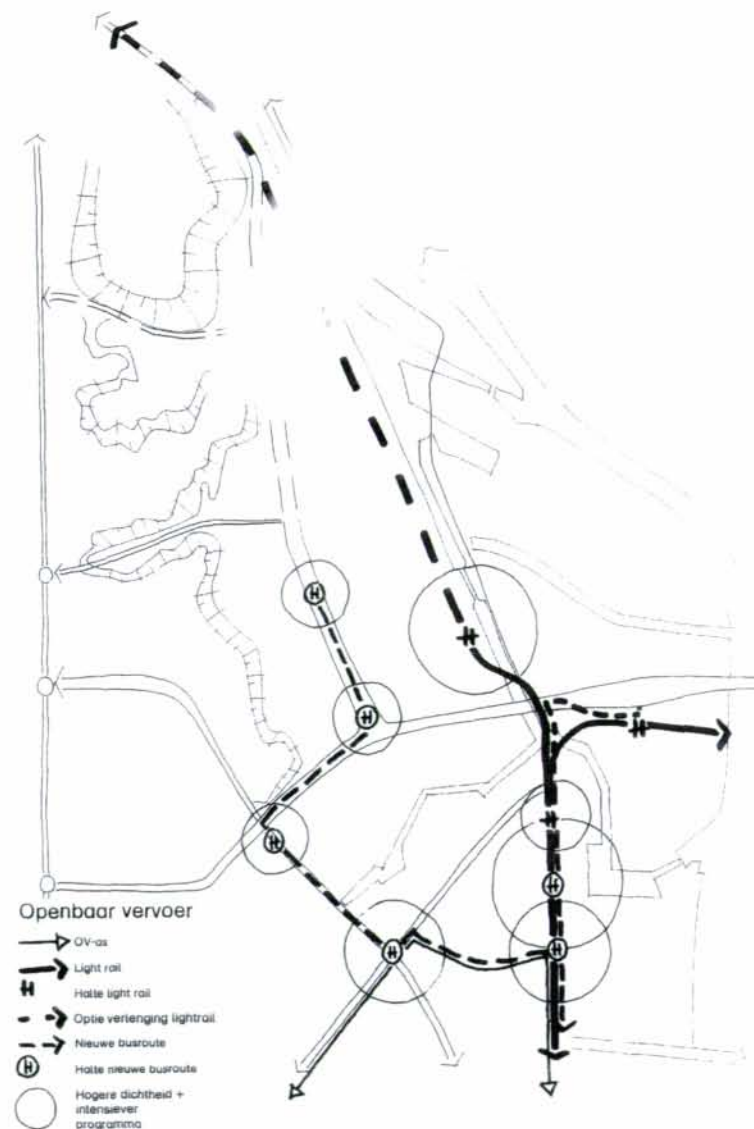
De bestaande openbaar vervoersas station-Markt-Brusselse Poort kan beter functioneren omdat de hoofdstroom van het autoverkeer 'naar buiten' is verschoven. De Statensingel kan als O.V.-as blijven dienen; de oplossing bij het Lindenkruis kan worden verbeterd.

Er kan aanvullend een nieuwe vorm van O.V. worden gerealiseerd: een light-rail verbinding vanaf het NS-station via de bestaande spoorbrug over de Maas. Deze kan worden doorgetrokken over de Boschstraat richting Markt. Deze light-rail verbinding wordt in onderzoek zeer kansrijk geacht; hij dient vooral het openbaar vervoer op regionaal niveau.

Een verdergaande optie is reactivering van de spoorlijn richting België, eveneens voor light-rail, met een eigen halte t.b.v. Belvédère ter hoogte van Boschpoort. In hetzelfde onderzoek wordt deze optie overigens alleen realistisch geacht als de lijn ook werkelijk doorgetrokken wordt tot Lanaken of verder en op die manier een regionale betekenis krijgt. Belvédère op zich is te klein van omvang om een aparte railverbinding met een halte te rechtvaardigen.

Voor openbaar vervoer binnen Belvédère ligt busvervoer het meest voor de hand. Via de Cabergerweg en de Bosscherlaan kan dit door het hart van het gebied worden gevoerd. Het definitieve lijnennet kan pas worden bepaald bij de uitwerking van het masterplan, in samenhang met de fasering.

Rondom de haltes zijn hogere dichtheden en aantrekkelijke publieksgerichte programma's op hun plaats.



fietzers.

Binnen het gebied van van het gebied naar andere delen van de stad is er een fijnmazig netwerk van loop- en fietsroutes gepland.

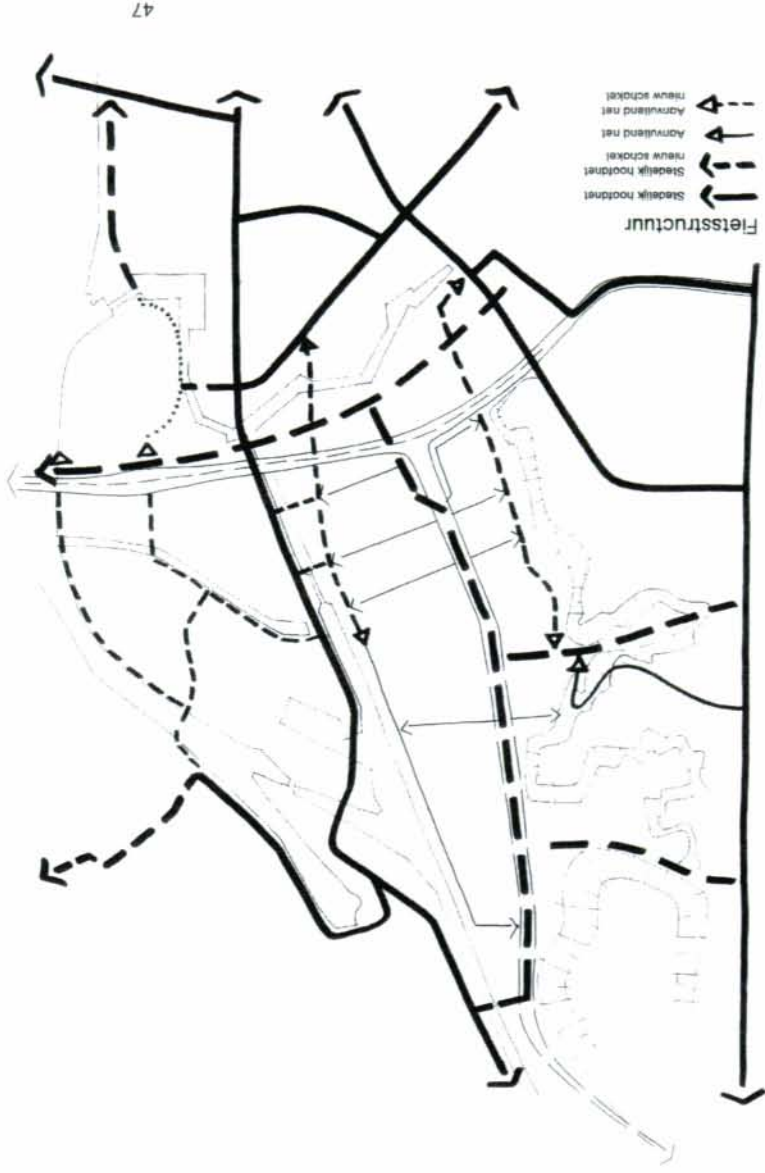
Onder andere vanuit de Ideeëncarrusel is de suggestie gedaan om het fietsverkeer zo weinig mogelijk parallel aan het autoverkeer over het Noorderbrugtace te laten plaatsvinden. Dat is mogelijk door na de oversteeek van de Maas meteen een aftit voor fietsverkeer te maken. In het verlengde hiervan wordt er aan het stedelijk hoofdnet een route door en langs het Frontenpark toegevoegd. Vanat die route kunnen aansluitingen op bestaande fietspaden worden gemaakt, dan wel nieuwe fietsverbindingen worden aangelegd die het gebied Belvédère op verschillende plaatsen ontsluiten. Daarvoor is een aantal ongelijkvloerse kruisingen met het Noorderbrug tace voorzien: bij de Bosscherweg, Stellrandpark.

In de uiterste noordpunt van Belvédère, bij het tunneltje onder de spoorlijn, kan een brug over de Zuid-Willemsvaart ervoor zorgen dat een fietstocht rond (b)na) de hele stad mogelijk wordt. De aanleg van deze brug kan vanuit de Ideeëncarrusel op grote steun rekenen.

Het hoofdnet is een geïntegreerd net, waarbij er mede vanwege de sociale veiligheid sprake is van menging met andere verkeersstromen. De hoofdroutes lopen langs de Singels, de Bosscherweg, de Bosscherlaan, de Cabbergerweg en de Fort Willemsweg.

Het aanvullend net is meer recreatief van aard. Er worden nieuwe schakels toegevoegd, die zoveel mogelijk de lineaire groen- en waterstructuren van Belvédère en Boschpoort volgen. Het aanvullend net beweegt zich vrijwel uitsluitend door 30 kilometerzones.

Als de spoorlijn richting België niet wordt gereactiveerd, dan ontstaat hier de mogelijkheid tot de aanleg van een zeer aantrekkelijke recreatieve fietsroute de stad uit.



voetgangers

Een groot gedeelte van de Masterplan is gericht op de verbetering en voltooiing van de voetgangersroutes (Steltrandpark, Zuidoostpoort), Een wijk met een goede voetgangersroute is een voorwaarde voor succesvolle woonwijken. De sprake is van vijf verschillende routes die worden aangelegd in het gebied van de muren van de stad. Wel zal bij verschillende routes worden gekeken naar de mogelijkheden om deze routes te verbeteren.

parkeren.

In de Startnotitie is de wijk opgedeeld in verschillende zones die worden gebruikt voor verschillende soorten activiteiten. Grote delen van het gebied zijn bestemd voor woonvoorzieningen. Geconcentreerde woonvoorzieningen worden aangelegd in de nieuwe woonwijken (dubbel grondgebruik) op de hoek van Bosscherwaard en Frontenkwartier; onder de bebouwing van de Frontensingel tegenover het Sphinx-terrein; en op locaties binnen de huidige singels. Vanuit deze mogelijke parkeerplekken ligt de binnenstad op loopafstand. Ook voor de bewoners van Belvedere zelf kunnen zij een belangrijke rol vervullen.

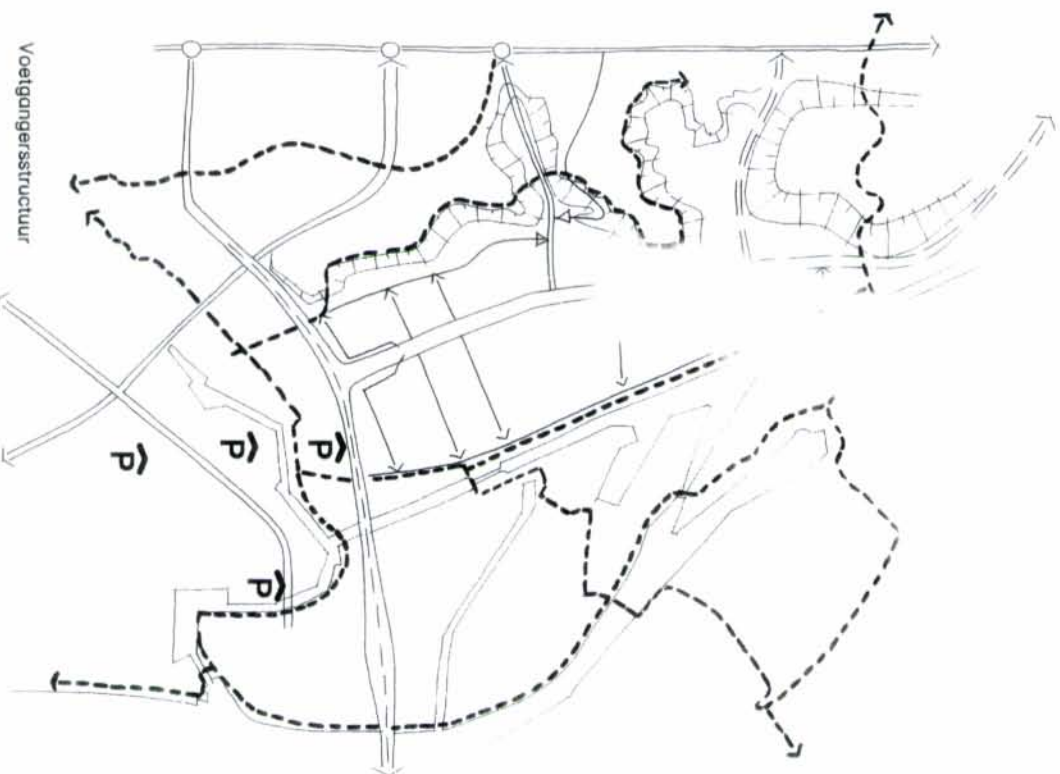
De locatie keuze zal in het vervolgtraject plaatsvinden waarbij de beschikbaarheid van de verschillende plekken mede in relatie tot gewenste realisatiegraad een rol zal spelen.

Overigens is er in dit Masterplan vanuit gegaan dat al het parkeren voor bewoners en bedrijven op eigen terrein en merendeels in of onder de bebouwing plaatsvindt. Parkeerplaatsen op straat zijn uitsluitend bestemd voor bezoekers.

In het Masterplan is voor Belvedere zelf uitgegaan van de voor vergelijkbare gebieden gangbare parkeernorm in Maastricht (gemiddeld 1,5 parkeerplaats per woning). Binnen de bouwvolumes is het niet onmogelijk om een hogere parkeernorm te realiseren.

Belvedere is uitermate geschikt voor continuering van de aanleg van wandelwegen. Een aantal wandelwegen worden aangelegd parallel aan de fietsroutes worden aangelegd in het gebied van de muren van de stad, de groenstructuren en waterstructuren in het gebied van de muren van de stad en naar de binnenstad over het Sappi-terrein is aangelegd. Bij de fietsers kan voor voetgangers/wandelaars ook worden gekeken naar de mogelijkheden om deze routes te verbeteren. Kleinerscholigheid: zij kunnen de kieren en richels van de bebouwing van de Steltrand, het pad langs het gebied van de muren van de stad, de groenstructuren en waterstructuren, de fietsroutes en voetgangersroutes nadrukkelijk te verbeteren. (sociale) veiligheid, zoals bij oversteeplekken.

De Masterplan is gericht op de aanleg van wandelwegen. Een aantal wandelwegen worden aangelegd parallel aan de fietsroutes worden aangelegd in het gebied van de muren van de stad, de groenstructuren en waterstructuren in het gebied van de muren van de stad en naar de binnenstad over het Sappi-terrein is aangelegd. Bij de fietsers kan voor voetgangers/wandelaars ook worden gekeken naar de mogelijkheden om deze routes te verbeteren. Kleinerscholigheid: zij kunnen de kieren en richels van de bebouwing van de Steltrand, het pad langs het gebied van de muren van de stad, de groenstructuren en waterstructuren, de fietsroutes en voetgangersroutes nadrukkelijk te verbeteren. (sociale) veiligheid, zoals bij oversteeplekken.



eventuele reactivering van de spoorlijn.

Naar aanleiding van het voorontwerp Masterplan uit februari 2002 is gevraagd de diverse opties voor het gebruik van de spoorlijn richting België nader te onderzoeken. Het is onder meer van belang om het gebruik als goederenspoor, vooral op instigatie van Sappi, en het toelaten van een lightrail verbinding.

Overigens wordt erop gewezen dat het wel of niet in gebruik nemen van de spoorlijn voor onder meer goederenvervoer geheel los staat van het plan Belvédère.

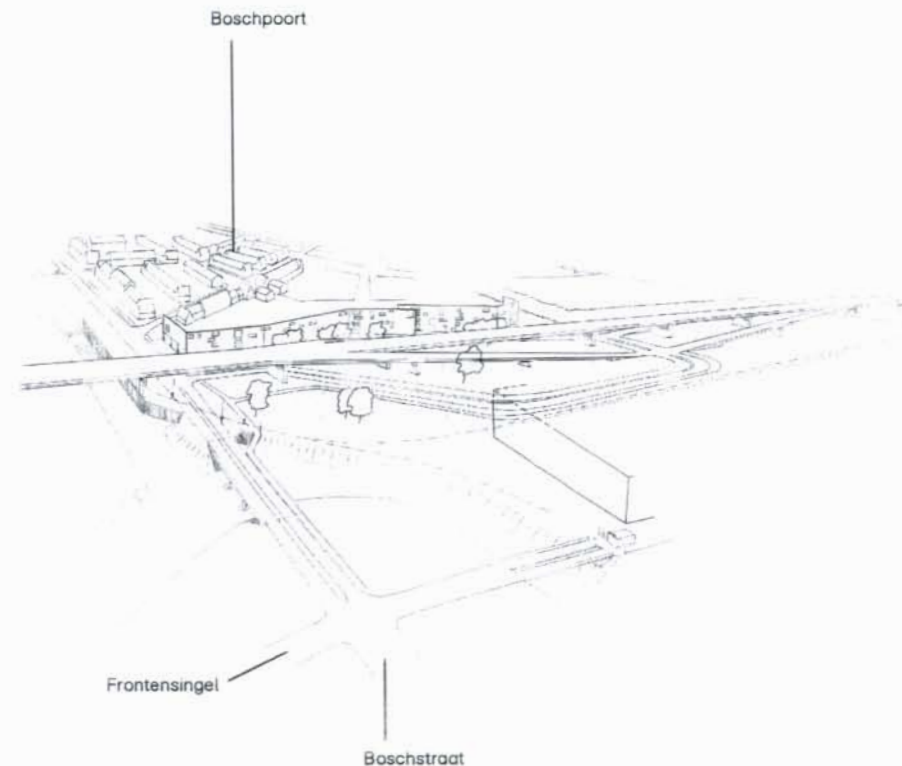
Uit voorgaande oriëntatie is reeds gebleken dat reactivering van de spoorlijn richting België bouwkundig gezien alleen mogelijk is als er gelijkvloerse kruisingen mogelijk zijn. Ongelijkvloerse kruisingen leiden tot structureel onacceptabele situaties, zowel met als zonder realisatie van het plan Belvédère. Immers, gezien de hoge ligging van de Noorderbrug is de enige mogelijkheid dan om de Bosscherweg via een tunnelbak onder de spoorlijn door te voeren. Deze tunnelbak zou het isolement van Boschpoort en de onoverzichtelijkheid van de relatie met de binnenstad dramatisch versterken. Indien een dergelijke tunnelbak het net bevaarbaar gemaakte water van de Zuid-Willemsvaart. Het leidt tot een aantasting van de natuur- en cultuurhistorische waarden op deze plek. Ter verduidelijking is dit schrikbeeld weergegeven in de illustratie op de volgende bladzijde. Dit is een ongewenste situatie.

Sinds februari 2002 is hierover intensief overleg gevoerd met tal van technische disciplines, waaronder Railned.

Hieruit blijkt dat gezien de voorziene frequentie, snelheid en lengte van de goederentreinen een gelijkvloerse kruising haalbaar is, mits deze niet teveel door autoverkeer wordt gehinderd. Om dit mogelijk te maken worden de spoorrails bij de kruising met de Bosscherweg een aantal meters naar het zuiden verschoven. Op de vrijgekomen plaats komt een T-kruising van de Bosscherweg met de weg naar de nieuwe op- en afritten van de Noorderbrug. Zie hiervoor ook de afbeelding op de vorige bladzijde. Deze oplossing is door Railned akkoord bevonden.

Over de vraag of goederenvervoer ook uit milieutechnisch opzicht inpasbaar is (geluidshinder, veiligheid e.d.) geven de eerste onderzoeksresultaten een positief beeld te zien, op basis van de gestelde randvoorwaarden met betrekking tot geluidsfrequentie, snelheid, materieel, etc. In het kader van de MER zal dit aspect verder worden onderzocht.

Met het oog op de opties voor een lightrail verbinding is de opzet van het plan enigszins aangepast. Omdat ruime bochtstralen zijn vereist, is op de plek waar nu



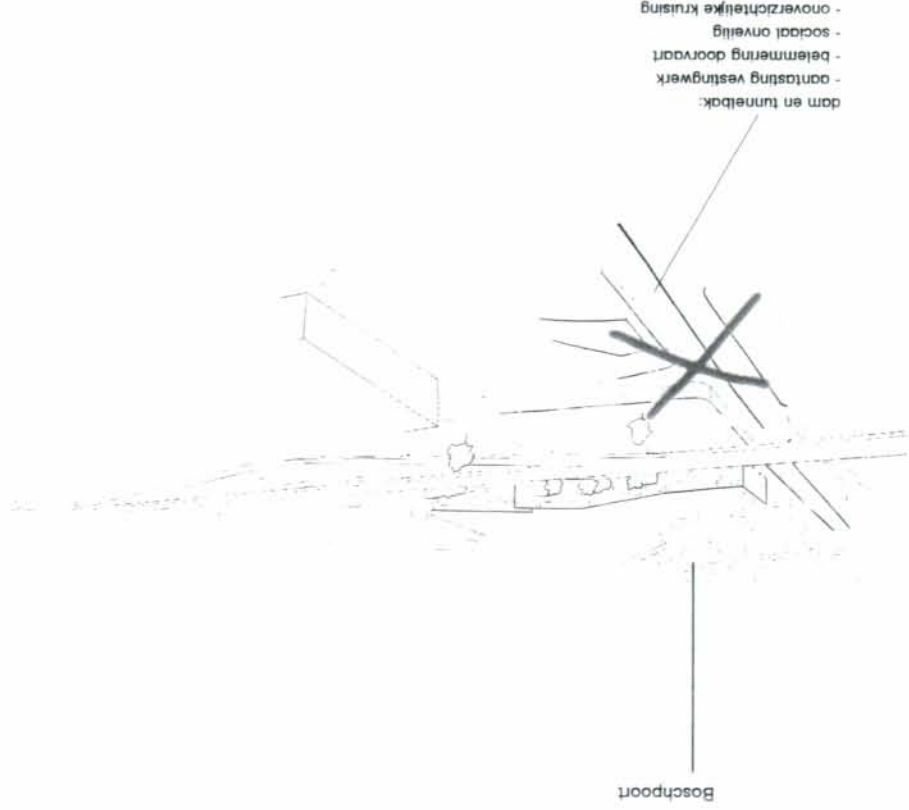
Tracé spoorlijn en lightrail (gelijkvloerse kruising)

de wakkelvormige oprit van de Noorderbrug ligt, een aparte brug over de Zuidwilliemsvaart nodig. Hierover kan een lichttraalispoor vanaf de bestaande spoorbrug over de Maas naar de Boschstraat en de Markt worden geleid. Het verwijderen van de 'wakkel' is hiervoor onontkoombaar.

Na de genoemde planaanpassingen zijn de beschreven opties voor hergebruik inpasbaar in het ruimtelijk ontwerp. De structuur van het Masterplan wordt niet wezenlijk beïnvloed door het al of niet reactiveren van de spoorlijn. De structuur van het plan blijft hetzelfde, maar het gebruik verandert.

Dit gaat niet meer op als nog verder strekkende opties in het spel komen, zoals gebruik voor echte personenreinen en zelfs intercittyreinen naar bijvoorbeeld Hasselt. Het spoorlijntracé is vroeg in de 19e eeuw aangegleed in een toen nog magdelijk terrein, met een enkelspoortracé en gelijkvloerse overgangen. Nu ligt het midden in de stad, in een buitengewoon complex knooppunt, zowel in de huidige situatie als in de voorgestelde toekomstige situatie. Voor een structureel gebruik als schakel in het hoofdnet van spoorwegen is dit deel van het tracé ten emenmale ongeschikt, nog onafhankelijk van de vraag of daaraan nu of op lange termijn behoefte is. Resumerend kan worden gesteld dat het Masterplan Belvédère voorziet in de mogelijkheid dat de spoorlijn wordt gereactiveerd ten behoeve van goederenvervoer, en dat een licht rail verbinding tot de mogelijkheden behoort.

Als de lijn *niet* wordt gereactiveerd kan de spoorlijn zonder bellemmeringen worden inggericht als langgerekt groengebied met een zeer aantrekkelijke fietsroute de stad uit. De kortsluitroute van de nieuwe Noorderbrugritten naar de Boschstraatweg kan eenvoudiger worden vormgegeven. Ook kunnen dwarstrelaties tussen Boschpoort en Belvédère zonder bellemmeringen worden gerealiseerd. Voor de kwaliteit van het wonen in Boschpoort en Belvédère is dit toekomstbeeld het meest aantrekkelijk.



7. raamwerk groen.

Frontenpark.

Het Frontenpark vormt het meest centrale element in de groenstructuur.

Tegelijkertijd is het spanningsveld met het beginsel van de compacte stad hier het grootst. Enerzijds maken de uitstekende bereikbaarheid, de nabijheid van de binnenstad (loopafstand) en de aanwezigheid van de waardevolle natuurlijke en cultuurhistorische elementen zelf het gebied geknipt voor intensivering en

meervoudig grondgebruik. Het zou zonde zijn hier niet zoveel mogelijk mensen van te laten genieten. Hiernauw bij elkaar schuilt een groot maatschappelijk belang.

Anderzijds gedijen een aantal cultuurhistorische elementen juist bij een zekere verstilling. Ook waardevolle en zeldzame planten en dieren, zoals met name de muurhagedis, zijn gebaat bij rust, in een areaal dat bij voorkeur aaneengesloten moet zijn.

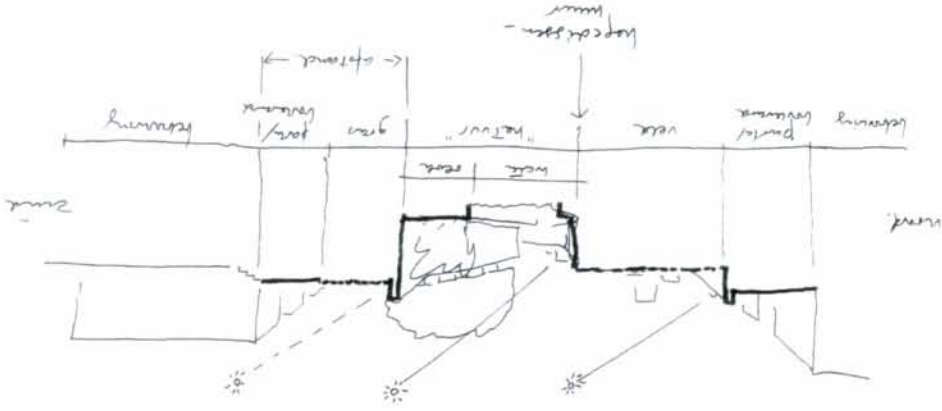
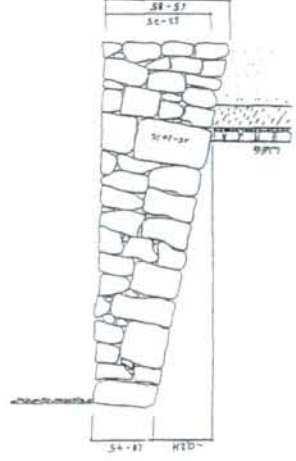
De basisgedachte bij de vormgeving van de groenstructuur draait om de begrippen zonerings en verbinding. Zonerings betreft het onderscheiden van gebieden met een verschillende mate van toegankelijkheid. De afbakening hiervan moet plaats vinden met 'natuurlijke' middelen, dus met zo min mogelijk

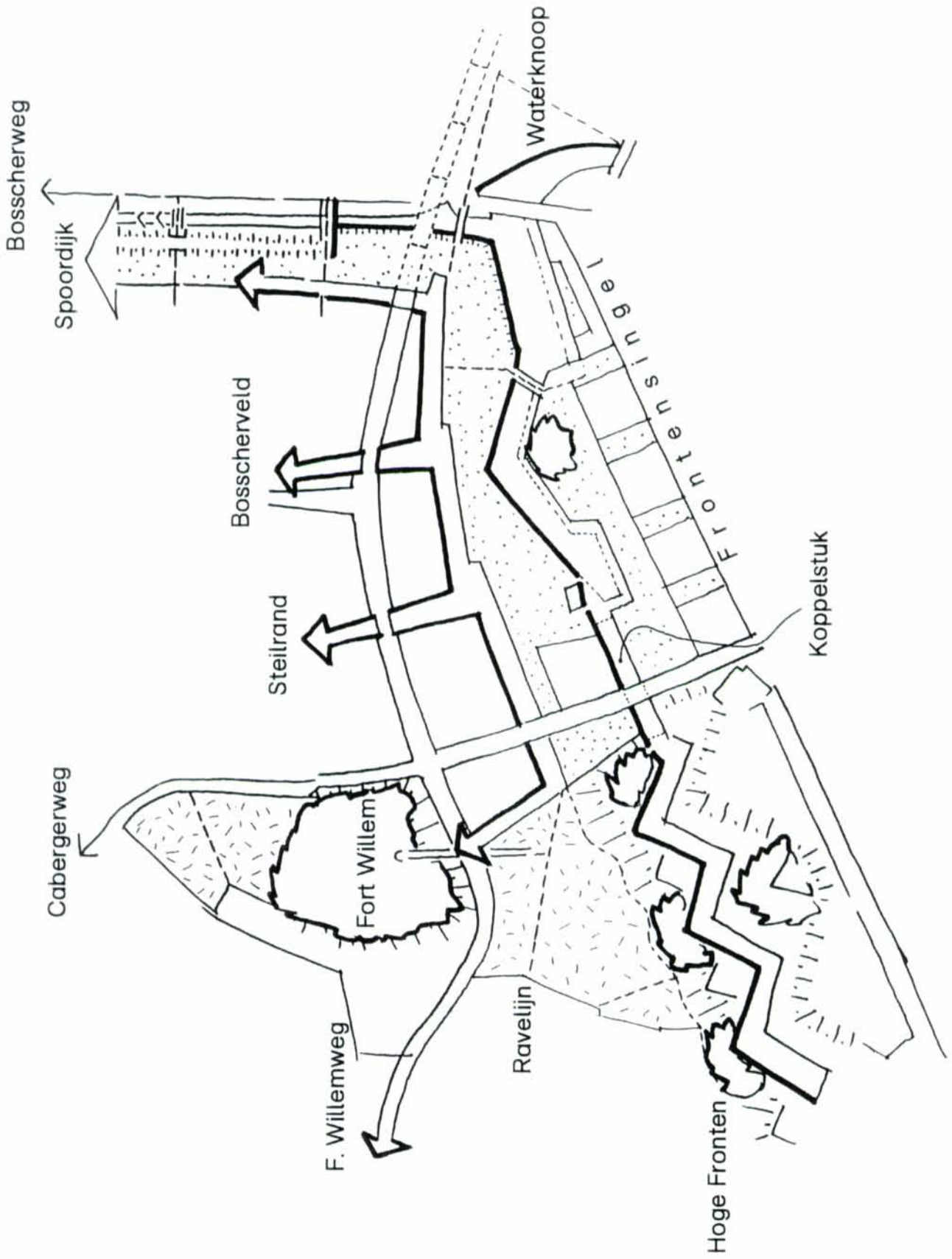
afstasteringen en verbodsborden. In het ontwerp zijn daarvoor de in het gebied aanwezige scherpe hoogteverschillen benut. De diep gelegen steuven van de Hoge en Lage Fronten kunnen een aaneengesloten, langwerpig natuurgebied vormen, midden in de stad en op een reguliere manier toegankelijk voor de stedeling.

In de diepe steuven liggen met name de noordelijke muren goed in de zon, waardoor ze een ideale biotoop voor de muurhagedis vormen. Via het nieuwe maken koppelsstuk bij de Cabergerweg en de waterkroon bij Boschpoort kunnen deze condities worden voortgezet tot aan de spoorlijn annex groenstrook langs de Zuid-Willemsvaart. Zo wordt dit natuurgebied enigszins afgezonderd van de stad,

maar tegelijkertijd verbonden met waardevolle elementen in de omgeving. Deze opzet vraagt overigens om een passend en ingetogen gebruik van de in het gebied nog aanwezige kazematten.

Het hoger gelegen maaielandniveau rondom de Lage Fronten hoort in principe bij de stad. Hier kan een parkgebied worden gerealiseerd met een inrichting die varieert van minder tot meer gecultiveerd: natuurpark, 'greens', cultuurhistorische constructies en grondwerken, stukken stadspark, plantsoenen, pleinen en tuinen. Bij de situering van de bebouwing ten zuiden van de Lage Fronten wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bezonning van de zuidelijke randmuren, omdat ook die van belang zijn als biotoop voor de muurhagedis.





koppelstuk Hoge en Lage Fronten.

De historische verbinding tussen Hoge en Lage Fronten kan ter hoogte van de Cabergerweg op een eigentijdse manier vorm worden gegeven door middel van een nieuw koppelstuk.

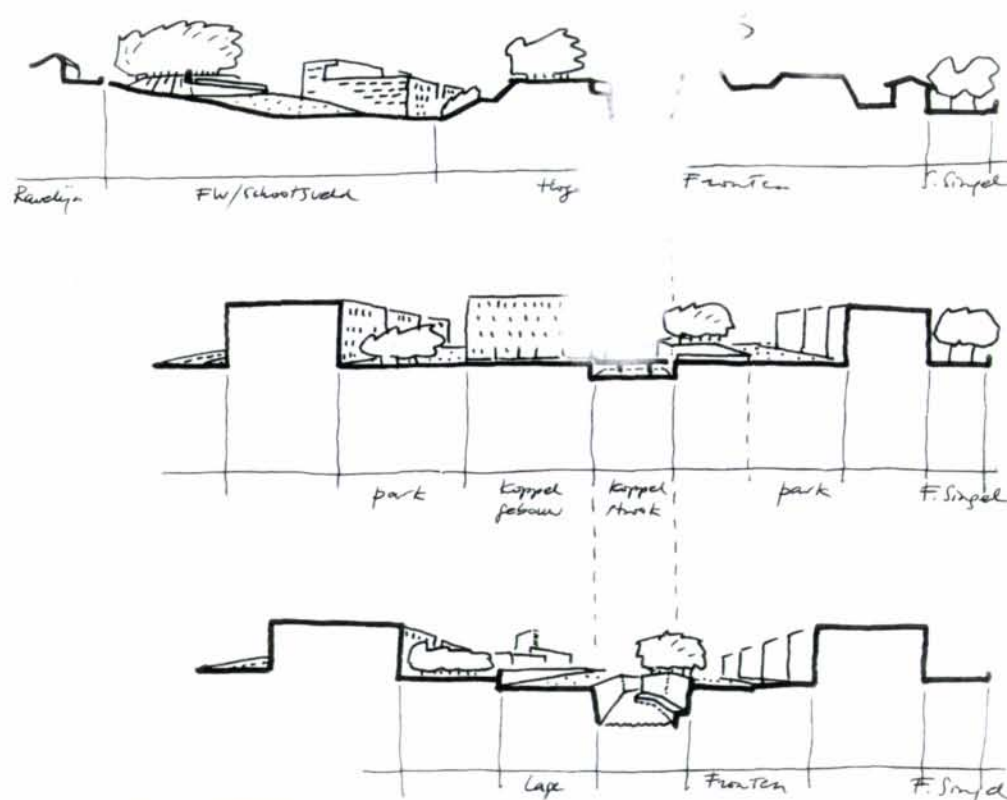
Het koppelstuk is opgebouwd uit elementen, die de relatie tussen beide Fronten blootleggen en die inspelen op de spanning tussen de drukke stad en de rustiger parkzones.

Een van die elementen kan bestaan uit een halfverdiepte baan - een 'droge gracht' - onder de Cabergerweg door, die in het verlengde ligt van de diepe sleuven van de Hoge Fronten en die uitkomt op het diep gelegen water van de Lage Fronten. De vegetatie van de Hoge Fronten kan zich hier voortzetten. De droge gracht wordt begeleid door twee parallelle keermuren, die door hun constructie en materiaalkeuze als leefwereld voor de muurhagedis dienst kunnen doen. De Cabergerweg krijgt op deze plek wildroosters, die een bezonning tot op de bodem van de baan mogelijk maken. Via de droge gracht kan de schaapskudde zich ongemoeid van de Hoge naar de Lage Fronten begeven. Hij maakt de verborgen wereld van de beide Fronten vanaf de Cabergerweg in het voorbijgaan wel zichtbaar.

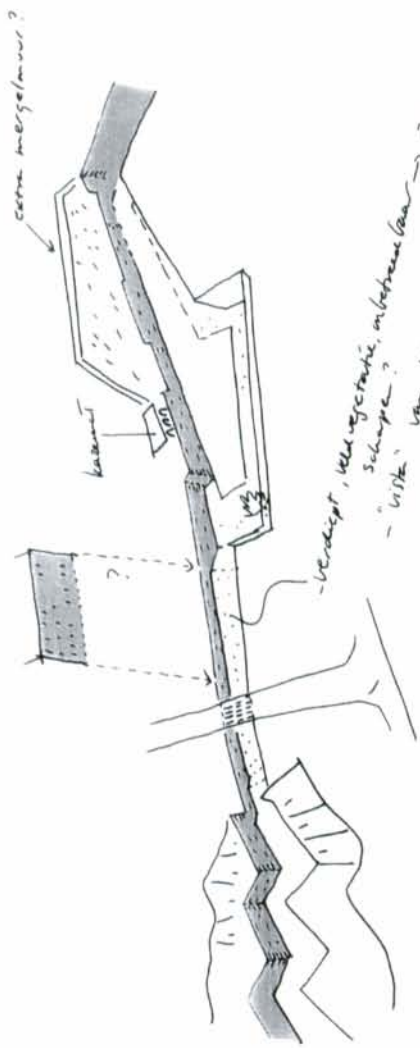
De droge gracht volgt in de schetsen geen historisch tracé. Het koppelstuk is een eigentijds element, dat de historische relictten uit diverse tijdperken met elkaar verbindt en hun verscheidenheid zichtbaar maakt. Relictten die in de loop van de tijd onder de grond bedolven zijn geraakt, kunnen in de droge gracht weer aan de oppervlakte worden gebracht, zoals in een proefsleuf bij archeologische opgravingen.

Een ander element van het koppelstuk kan bestaan uit een gebouw bij of aan de noordelijke keermuur van deze droge gracht; een gebouw dat van hetzelfde materiaal is gemaakt als de keermuren en dat als los element in het Frontenpark ligt. De integratie van de bebouwing en de keermuren kan worden vergeleken met de bebouwing van Onze Lieve Vrouwewal bij het Stadspark. Het gebouw vervult meerder functies tegelijk. Een woongebouw op deze plek beantwoordt aan de vraag naar dichtheid bij de openbaar vervoerhaltes van het Lindenkruis. Het kan een functie hebben in de sociale controle op de route vanaf de binnenstad door het Frontenpark naar Caberg. Door zijn unieke positie leent het zich ook voor openbaar toegankelijke functies. Het geeft uitdrukking aan het stedelijke en eigentijdse aspect van het koppelstuk. Stad, natuur en cultuurhistorie worden maximaal verweven.

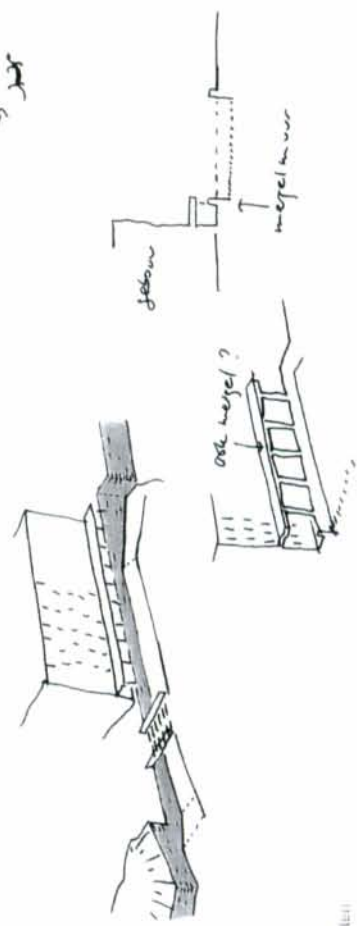
Als het Masterplan te zijner tijd in deelplannen wordt uitgewerkt, kunnen veel suggesties die tijdens de Ideeëncarrousel en in het overleg naar aanleiding van het Voorontwerp (februari 2002) zijn gedaan verder worden meegenomen.



Wanda (waaiprofielen) Frontenkwartier



- Verdicht, veld vegetatie, onbepaalde laag → 2 m diep
 - "vilt" van HP → LF
 van Sangerweg → LF
 HP → LF
 - mergelmuur elangs, op de 2m →



schets van de dammen (Hogé en de laag fronten)

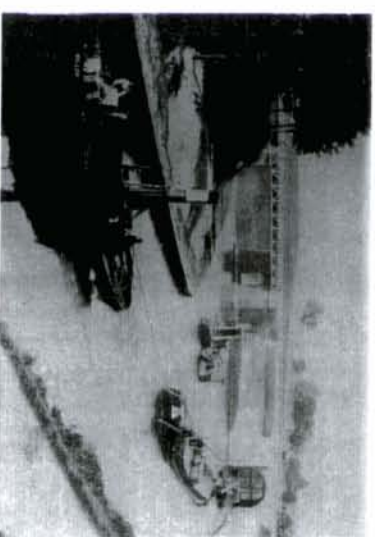
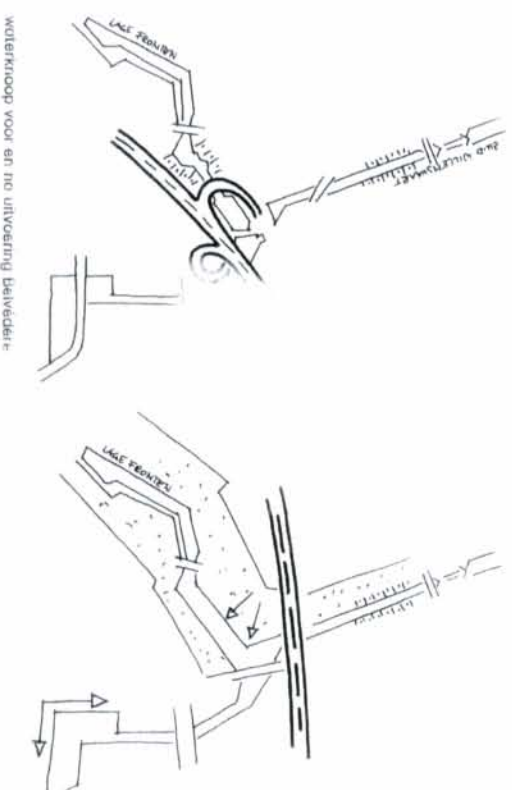
waterknoop Lage Fronten/ Zuid Willemsvaart.

De verbinding vanaf t Bassin naar de Zuid-Willemsvaart (met de aftakking naar de Lage Fronten) vormt een watergebied, dat op dit moment vrijwel volledig aan het oog wordt onttrokken door de fly-over van de Noorderbrug en de wirtwar van op- en afritten. Door de verplaatsing van de brug in noordelijke richting (model 4) worden de waterverbindingen vanaf de oever weer zichtbaar. Tegelijkertijd opent zich over het water het zicht op het nieuwe Frontenpark en de bebouwing van het Frontenkwartier.

De verlegde Noorderbrug gaat hoog over de Bosscherweg, de Zuid-Willemsvaart en de spoorlijn/groenstrook heen en laat de Lage Fronten ongemoeid. Ten zuiden van de verlegde Noorderbrug is een nieuwe fietsbrug voorzien, enerzijds als schakel in het Maaskruisend fietsverkeer, anderzijds als verbinding tussen Belvédère, Boschpoort en binnenstad.

Kamend vanuit Boschpoort voert de rit naar de binnenstad door een stedelijk parkgebied, dat vergelijkbaar is met de zuidelijke rand van de Maastrichtse binnenstad (Stadspark e.o.). Net als langs de Cabergerweg wordt ook langs deze route waar mogelijk nieuwe bebouwing toegevoegd om de sociale controle te verhogen en voldoende dichtheid te realiseren.

In de vormgeving van dit gebied wordt aansluiting gezocht bij relictten uit verschillende historische periodes: het voormalig Bolwerk, de Zuid-Willemsvaart, de voormalige Insteeekhoven in de Lage Fronten, de verschillende civieltechnische kunstwerken. De nieuwe bebouwing, de nieuwe fietsbrug over het kanaal en de nieuwe parkinrichting vormen hierop een eigentijdse toevoeging.



waterknoop omstreeks 1900

spoorlijk.

De spoorlijn wordt opgevat als een uitloper van het groen in en rondom het Frontepark. Hij legt de verbinding met het landschap ten noorden van de stad. Voor de inrichting van de spoorlijn zijn in overleg met belanghebbenden de volgende voorstellen geformuleerd.

Spoorwegterreinen en -bermen vormen vanwege de specifieke milieumstandigheden belangrijke refugia en verbindingswegen voor

karakteristieke planten en dieren. Door de grote variatie in de opbouw van de

bodem (grind, zand, verharding etc.) is er ook een grote variatie in flora en fauna.

Deze is er bij gebaat dat aan de bezonnde zijde, het zuidelijke talud van de dijk,

spontane bebossing wordt tegengegaan.

Uitgangspunt is dat de variatie in de bodemopbouw en de lage vegetatie

zoveel mogelijk behouden blijft. Aan de voet en op de kruin van het talud kunnen

lage muren of schanskorven worden aangebracht die een extra leefmilieu voor de

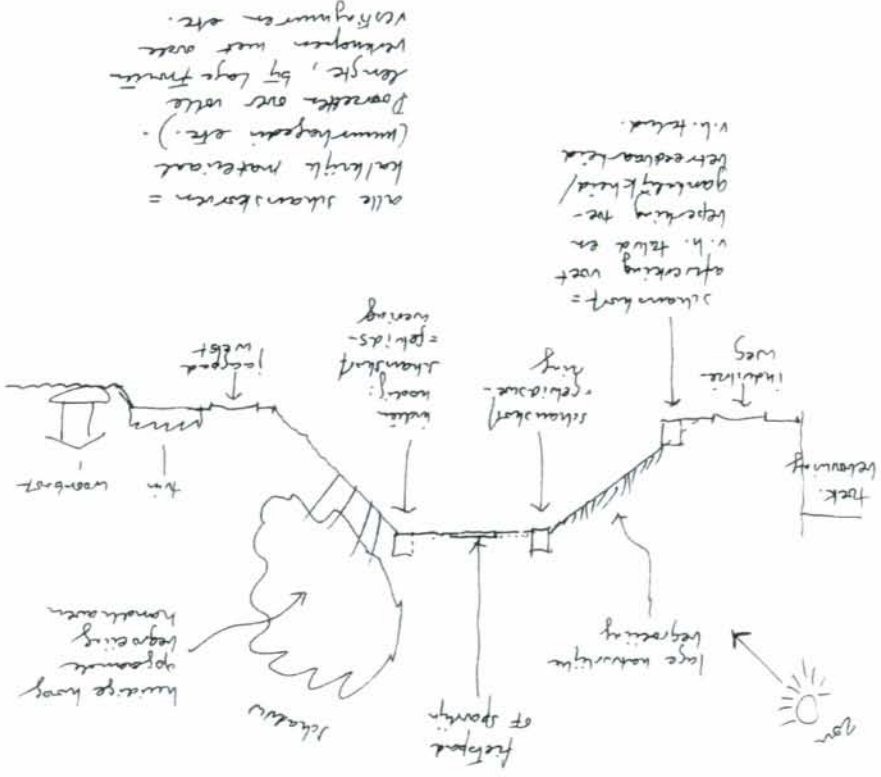
muurhagedis creëren met migratiemogelijkheden tussen de Lage Fronten en de

om bij hergebruik van de spoorlijn de geluidshinder voor de omgeving te reduceren.

Er is geen tegenstrijdigheid tussen deze potentie als ecologische verbinding en

het (her)gebruik van de dijk als spoorlijn of als fiets- en wandelroute. De structuur

is gegeven, het gebruik kan wisselen.



Steilrand

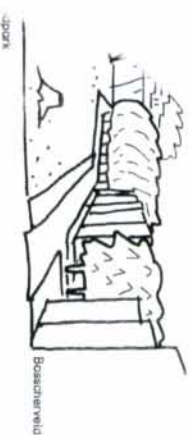
Een nadrukkelijke keuze is de ideeëncarrrousel is het uitbouwen van de Steilrand tot een woonwijk (soms lang) dat het landschap binnen de stad voelbaar maakt. Het Steilrandpark is een antwoord op die wens. Het park ligt aan de onderzijde van het steile Boscherveld.

Karakteristiek voor de wijk is dat zijde is het langgerekte open karakter, waardoor het zicht op het relier niet zijn vergroeiing maximaal tot zijn recht komt en een fraai coulisse-effect (dieptewerking) kan ontstaan. Het park is ook uit- en overloop van het Boscherveld.

Via een onderdoorgang onder de half opgetilde Noorderbrug kan het park kruisingsvrij worden gekoppeld aan het Frontenpark en omgeving. Het Steilrandpark wordt zo een schakel in de route van het Boscherveld naar de binnenstad.

Aan de bovenzijde van de Steilrand loopt het groen over in een "woonpark" en strekt het zich verder uit tot aan de Cabergerweg en de Carel Smulderssingel, met onderweg los in de ruimte geplaatste wooncomplexen.

Het relier van de Steilrand zelf wordt gekarakteriseerd door een afwisseling van open plekken en begroeiing in plaats van de nu overal aanwezige dichte beplanting. Zo ontstaat er een visueel spel van voorgrond en doorzicht, een wisselende gewaarwording van veraf en dichtbij.



Steilrand in noordelijke richting



Uitzicht Steilrand 19e eeuw (tekening van Gulpen)

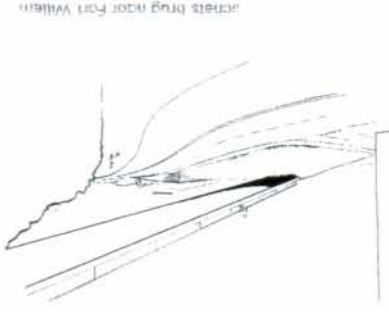
Fort Willem en de Schootsvelden.

Door de discussies in de ideeëncarroussel is de aandacht extra gericht op de positie van Fort Willem, in een onlosmakelijke samenhang met de Hoge Fronten en de voormalige schootsvelden. Zij vormen samen een cultuurhistorisch monument, maar ook een (potenteel) natuurareaal, dat door Natuurmonumenten en andere instellingen beheerd zal gaan worden. In visueel opzicht vormen de voormalige schootsvelden mooie open ruimtes, die het landschappelijk reliëf laten zien en die in verschillende richtingen het zicht op de stad openen. Fort Willem zelf herbergt een aantal bijzondere recreatieve voorzieningen (m.n. de grote speeltuin met zwembad), die voor de wijde omgeving van belang zijn.

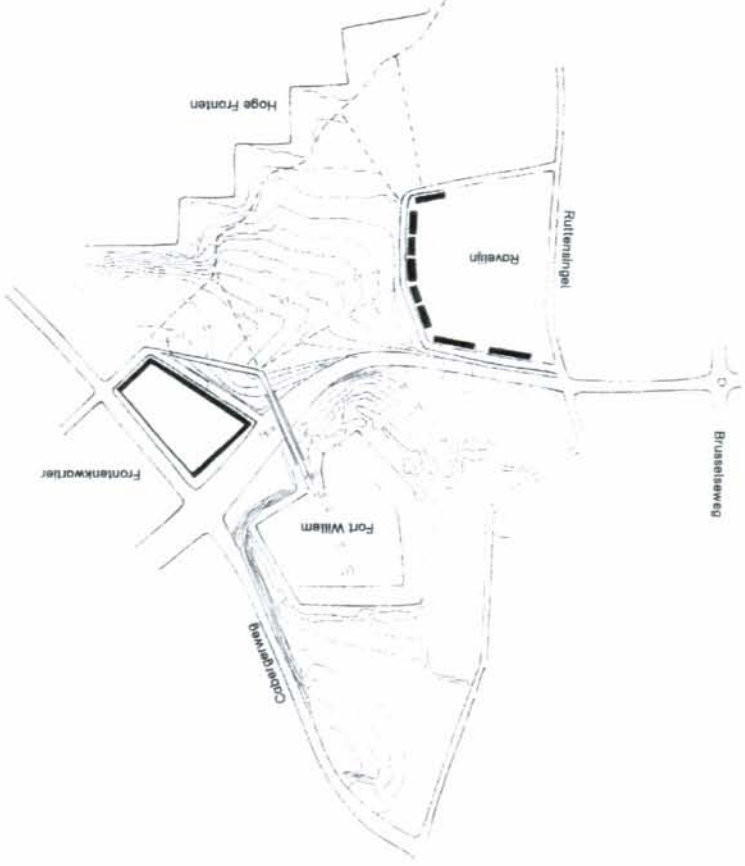
In het Masterplan wordt voorgesteld de Fort Willemweg qua hoogteligging zo te modelleren, dat hij ten opzichte van het schootsveld half verdiept komt te liggen. De visuele relatie tussen Fort Willem en de Hoge Fronten wordt daarmee versterkt. Ook wordt het mogelijk om over de Fort Willemweg een toegangsbrug annex ecoduct tot het fort te maken, zodat het vanuit de omgeving (o.a. de woonbuurt Ravellijn) kruisingsvrij toegankelijk wordt. Voor de exacte positie van deze brug en voor de wijze van uitvoering (breedte, materiaal, toegankelijkheid voor dieren) zijn in het overleg naar aanleiding van het Ontwerp Masterplan diverse suggesties gedaan. Deze kunnen te zijner tijd bij de uitwerking in deelpannen verder worden meegenomen en afgewogen.

De schootsvelden zelf (nu nog gebruikt als landbouwgrond) zullen een meer natuurlijke inrichting krijgen. Vanwege hun positie in de stad is het gewenst dat hun openheid blijft bestaan en dat er een paar wandelpaden doorheen gelaid kunnen worden, zowel voor recreatief gebruik als voor het lopen van en naar de binnenstad. Te denken valt aan een inrichting zoals de 'greens' in sommige engelse steden en dorpen: open velden in de stad, doorsneden door rechte voetpaden, al of niet achter een klaphek, ingericht als grasveld of bloemenweide, en soms begaasd door schapen. De paden dienen door hun tracé het verband tussen de omliggende gebieden tot uitdrukking te brengen.

De omvang van de in te passen schootsvelden is geënt op de relicten die nu nog aanwezig zijn. Vanuit het aspect cultuurhistorie is gepleit voor het weglaten dan wel verwijderen van de bebouwing ten westen van de Cabergerweg, vanwege het open zicht op Fort Willem vanuit het zuiden. Deze suggestie is niet gevolgd omdat dit ten koste gaat van een bestaande bedrijfslocatie en een mogelijk in de toekomst zeer aantrekkelijke en kostbare woon- werklocatie.

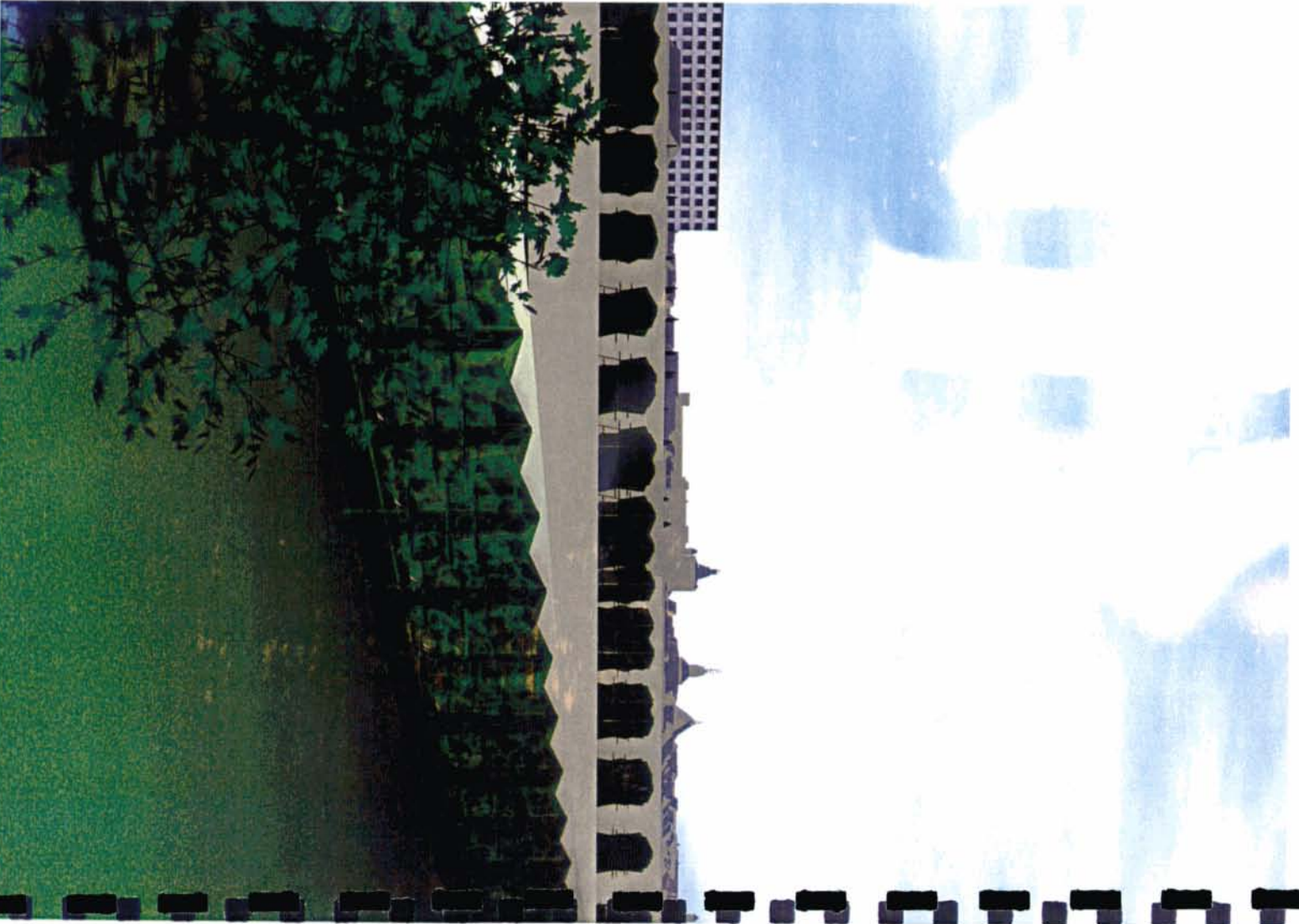


Schets brug naar Fort Willem.



Schootsvelden rondom Fort Willem.







8. Frontenkwartier.

Het gebied rondom het Frontenkwartier heet het Frontenkwartier. Hier komen de lijnen uit het hele plan samen. De Hoge Fronten in het westen en de Bosscherweg in het oosten. De Frontensingel in het zuiden en de vernieuwde Noorderbrug aan de noordzijde. Het gebied is de blikvanger van Belvedere, zowel voor het verkeer van de Noorderbrug, als voor de bewoner of bezoeker vanuit het park of vanaf de talrijke routes die het gebied doorkruisen.

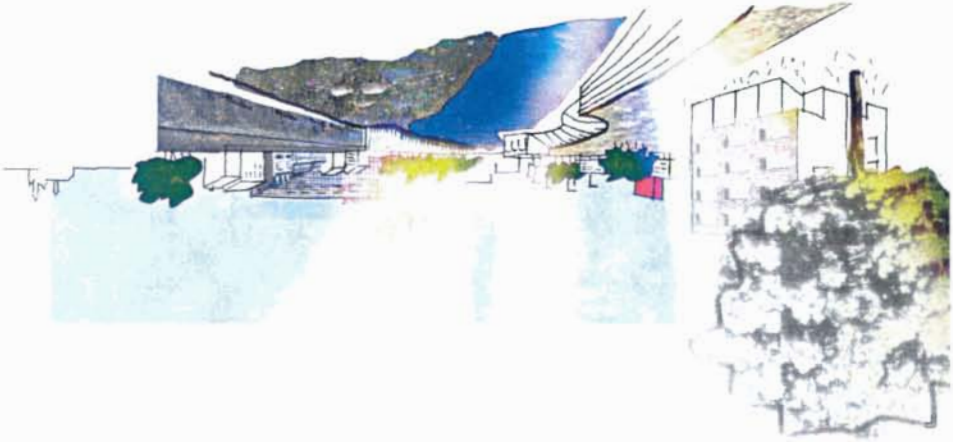
De bebouwing van het Frontenkwartier ligt ter weerszijden van het Frontenpark. Zoals eerder al is beschreven wordt de ruggegraat van het park gevormd door de diepe sleuf en het water van de Lage Fronten. Het hoge niveau is een stadspark, met de grootste maat aan de noordzijde.

Aan de noordkant knikt en vouwt de bebouwing met de grote parkruimte mee. Naar het westen loopt de bebouwing uit op het voormalige schootsveld, in het oosten zet hij zich noordwaarts voort langs de spoorlijk annex groenstrook. Daartussen liggen enkele belangrijke schakels naar het Bosscherveld: één gericht op het Steilrandpark, en één gericht op de Bosscherlaan.

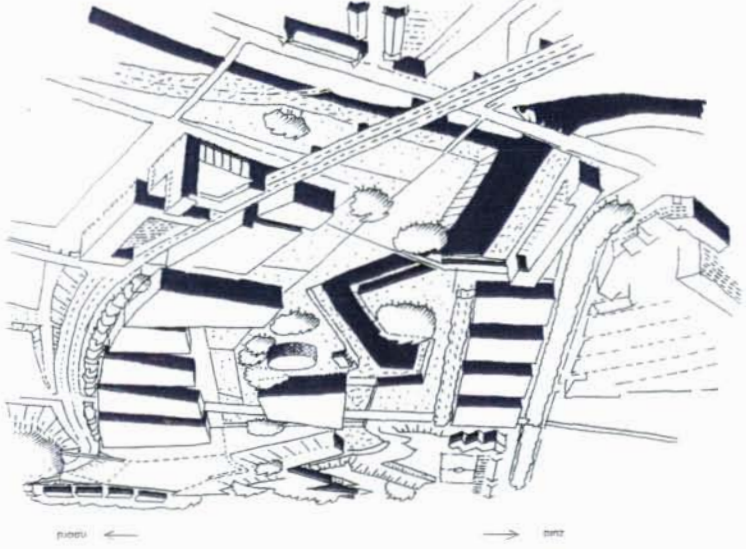
Aan de zuidkant is de bebouwing langs de parkrand minder expressief vormgegeven. Hij houdt eenige afstand tot de rand van oude vestingmuren, mede met het oog op de bezonning van de zuidrand van de Lage fronten (muurthegedis). De bebouwing volgt een rechte lijn, zodat de karakteristieke kniklijn van de bolwerken maximaal tot zijn recht komt. De bebouwing wordt regelmatig door groene schakels onderbroken, die ruim doorzicht bieden van de Frontensingel naar het Frontenpark.

Het grootste overzicht over het parkgebied wordt geboden vanaf de routes in de flanken, de Cabergerweg en de Bosscherweg. Van hier af ontvouwt het panorama zich in de lengterichting van het park, met een maximaal perspectiefisch effect. Ook het diep gelegen natuurpark is dan in de volle lengte zichtbaar. Bij de bebouwing van het gebied moet er overzicht over de parkruimte blijven bestaan. Een zekere transparantie moet het park zichtbaar maken in de stad, en bovendien een aantal zichtlijnen open houden waardoor vanaf de Steilrand delen van het binnenstadssilhouet zichtbaar blijven.

Impressie (stortnochtie)



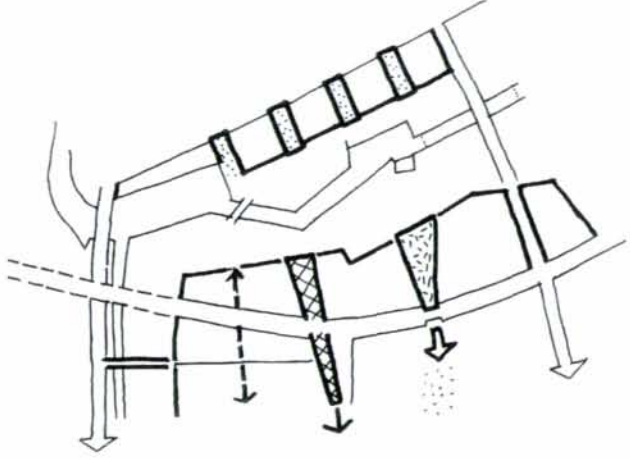
schets Frontenkwartier naar het zuidwesten



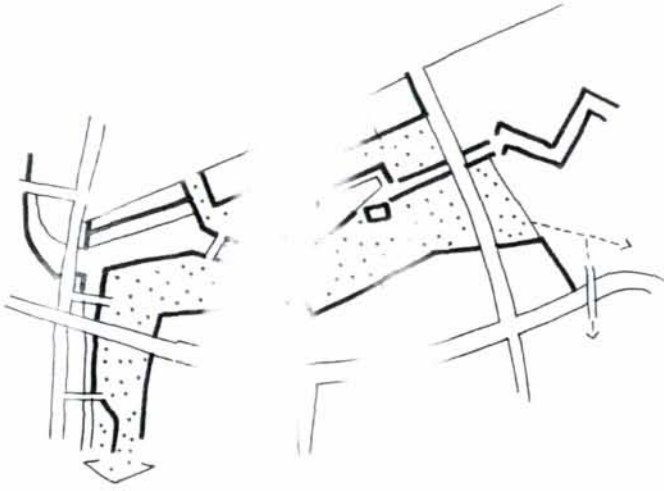


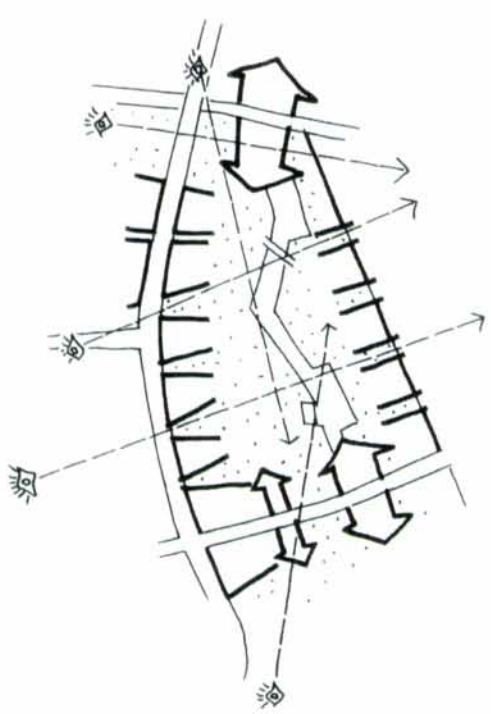
De bebouwing langs het park combineert een prachtig uitzicht met een - in hoortadk - goede bezonning. Dit pleit voor een sterke gelding van de bebouwing, waardoor zoveel mogelijk woningen hiervan kunnen profiteren. Tegelijkertijd moet een serieuze rekening worden gehouden met de geluidshinder en luchtkwaliteit van met name de Noorderbrugweg. Dit mag niet leiden tot een aaneengesloten muur effect. De woningbouw moet voldoende afstand houden tot de bebouwing, maar ook voldoende openbaarheid van het veld behouden. Het park moet voldoende openbaar (stedelijke) park is niet te voorkomen. De bebouwing wordt daarom in een aantal strategische plekken verkoopt met het park respectievelijk de bebouwing. Bij de Cabergerweg is een solitaire bebouwing bij het park mogelijk. Het park moet voldoende openbaar (stedelijke) park is niet te voorkomen. Frontensingel en de vroegere bebouwing is een vergelijkbaar gebouw denkbaar. Beide voorstellen introduceren een 'opening stone' in de relatie tussen de bebouwing en de omringende stad. Het park vormt de verbinding met de voldoende dichtheid te realiseren. Een tegenpool van deze verbinding is de bebouwing op de hoek van het infrastuur, op de plek waar de Noorderbrug aanlandt op de hoek van het Bosscherheid en het Frontenkwarter. Omdat de weg hier hoog ligt, kan de bebouwing zich onder de brug door voortzetten (vergelijk het 'Libertel' gebouw in Céramique). Hier kan een zeer intensieve bebouwing komen, met dubbel grondgebruik en geïntegreerde parkeervoorzieningen. De plek leent zich ook voor bijzondere (niet-wonen) programma's, die zowel belang hebben bij een uitstekende bereikbaarheid per auto als bij de relatieve nabijheid van de binnenstad. Hoewel deze programma's zich op korte termijn wellicht nog niet aandienen, kan deze locatie worden gezien als een reservegebied voor de toekomst. De hoogte van de bouwvolumes moet in een goede verhouding staan tot de ruimte van het park en van de grote straten en moet daarom minimaal 4 à 5 ruimtebouwlagen bedragen. Op logische plekken zijn uitschieters in de hoogte zeer wel denkbaar. Er mag echter geen massief hoogbouwblok ontstaan dat de omgeving zwaar domineert en de zichtlijnen op de stad blokkeert.

schakels

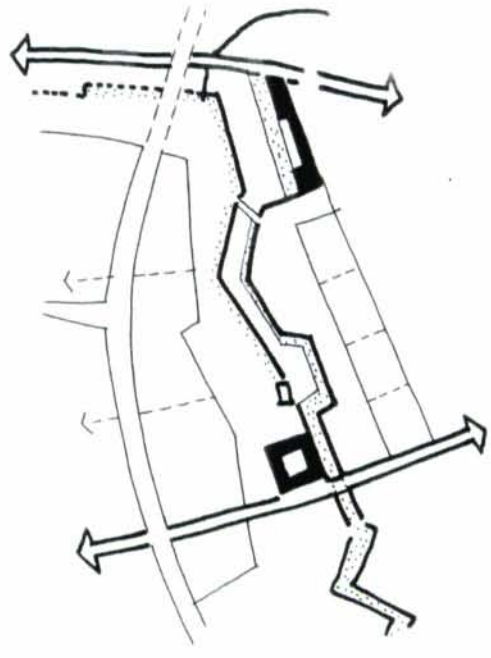


stadspark / natuurpark

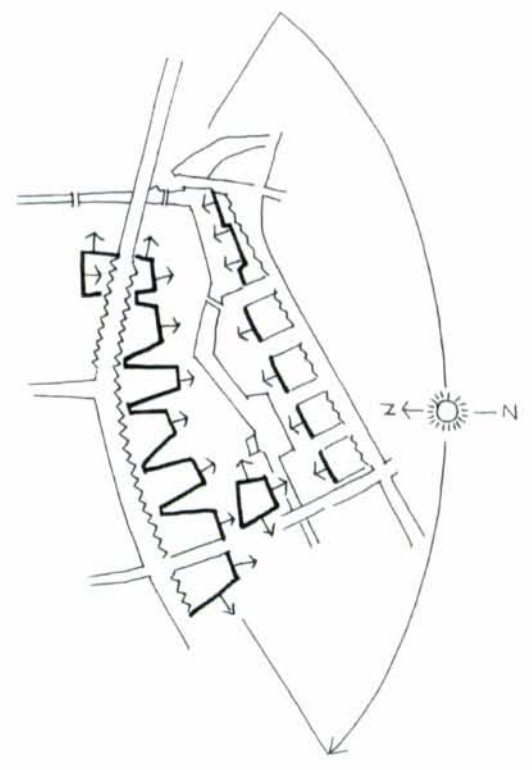




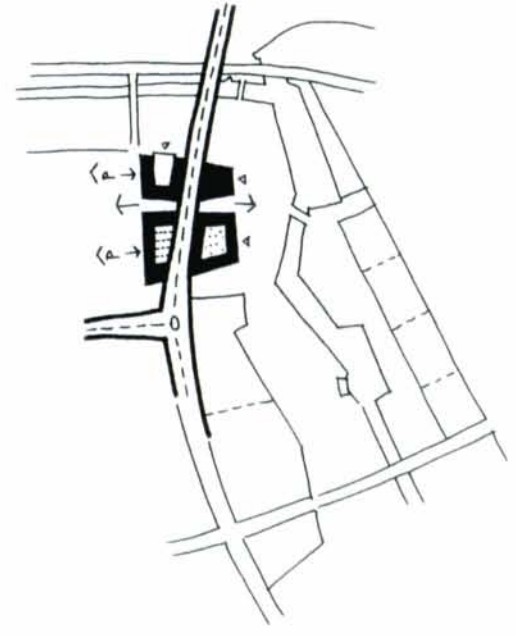
overzicht en transparantie



verknoping met groenstructuur



zon, geluid, uitzicht



verknoping met infrastructuur

9. Bosscherveld.

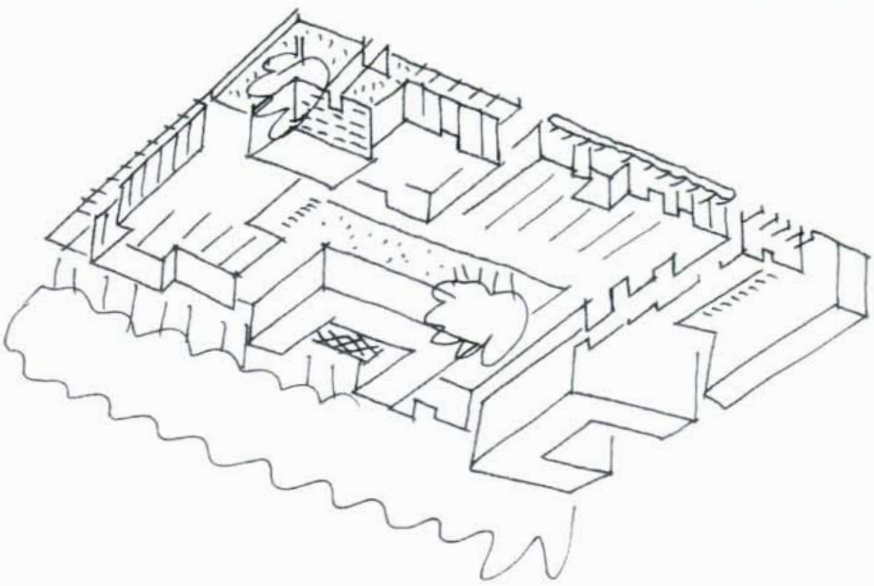
Boscherveld omvat het hele gebied, begrensd door de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug in het zuiden tot aan het Plateau (voormalige vultort) in het noorden, en door het Steilrandpark in het westen tot aan de spoorlijn annex groenstrook in het oosten. Het gebied wordt ontstoken door de nieuw aan te leggen Boschertaan, die in noord-zuidrichting centraal door Boscherveld loopt. Dwaars op deze laan is een aantal straten voorzien, waarvan één in het verlengde van de bestaande brug over de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van sluis 19. Deze dwarsstraten spannen het gebied op tussen het Steilrandpark en de spoorlijn annex groenstrook.

Binnen Boscherveld wordt een nieuw gebied aangebracht tussen het zuidelijk en het noordelijk deel. In het zuidelijk gedeelte wordt de nadruk op wonen, gemengd met niet hinderlijke bedrijvigheid (kantoren, commerciële werkplaatsen, werk aan huis). In het noordelijk gedeelte wordt meer aandacht besteed aan handhaving en upgrading van de huidige en eventueel nog nieuw toe te voegen bedrijven. Een intensivering en herindeling van de terreinen van Ciba Geigy, Essent, WML en omgeving behoren hier tot de mogelijkheden. De grens tussen beide delen loopt over de zuidrand van de Zuiveringsinstallatie en over de, gedeeltelijk iets noordwaarts verschoven Sandersweg.

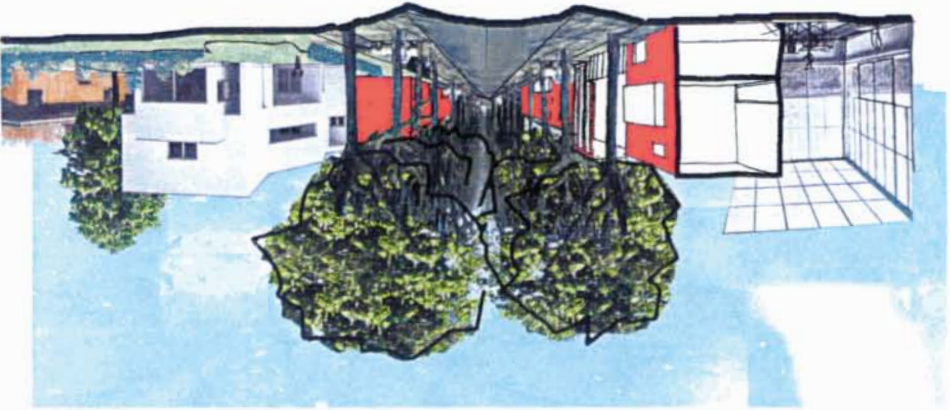
De Boschertaan en de dwarsstraten worden uitgevoerd als brede

bomenlanen. Tussen deze straten ontstaan ruim opgezette stratenblokken, met daarin ruimte voor secundaire routes, binnenhoven, achterstraten, stegen, kleine groengebieden of collectieve tuinen, etc. Zo ontstaat een verrassingseffect voor degenen die dieper in het gebied doordringt. Langs de Boschertaan bevinden zich appartementen en kantoren, die ook zorgen voor de werving van het verkeersgeluid. Samen met een beperkt aantal verspreide grotere gebouwen vormen zij ankerpunten in de verkaveling. De tussenliggende delen van de stratenblokken bestaan uit een veld van kavels van allerlei maten en verhoudingen. Hierop kan een grote variëteit van typen gebouwen en typen gebruik een plaats vinden. Desgewenst kan deze bebouwing voor het overgrote deel grondgebonden zijn. Er is ook ruimte voor vormen van individueel opdrachtgeverschap, zij het onder stringente voorwaarden in verband met de nagestreefde dichtheid.

impressie Boscherveld



impressie (starcroche)

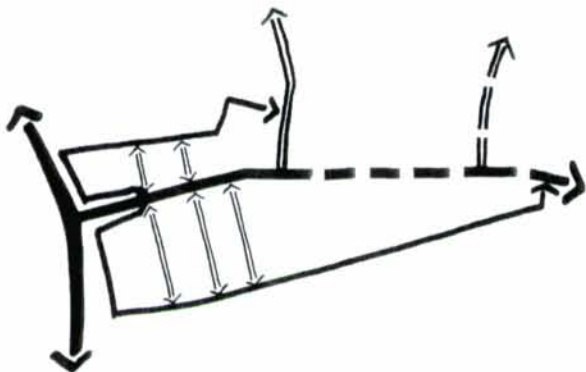




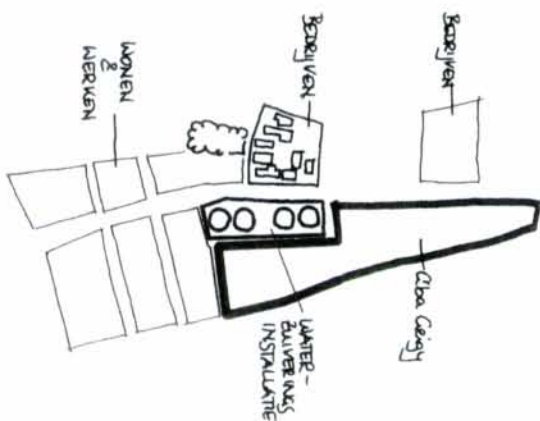
Door de ruime en gevarieerde maatvoering moet het mogelijk zijn dat er ook in de binnenterrainen voldoende ruimte is om af en toe een monumentale boom tot volle wasdom te laten komen. De informele menging van begroeiing en bebouwing komt ook aan de straatzijde tot uiting. Het leidend beginsel is dat de bebouwing op een eigen domein met een tuin aan de straat staat. De afwisseling van groen en bebouwing moet zorgen dat Bosscherwaard vanaf het begin een aantrekkelijk micromilieu heeft, ook als de omgeving (verkeer, industrie) nog betrekkelijk ruig van karakter is.

De hoogte van de bebouwing bedraagt minimaal drie lagen (ca. 9 meter), om ook bij de grondgebonden bebouwing een voldoende stedelijk karakter te kunnen waarborgen. De hoogte van de bebouwing langs de Bosscherlaan wordt mede beïnvloed door eisen ten aanzien van geluidswering. De afwisseling van bebouwing en begroeiing en de beperking van de maximale hoogte zorgen er voor dat het uitzicht vanaf de Steilrand voldoende aantrekkelijk blijft.

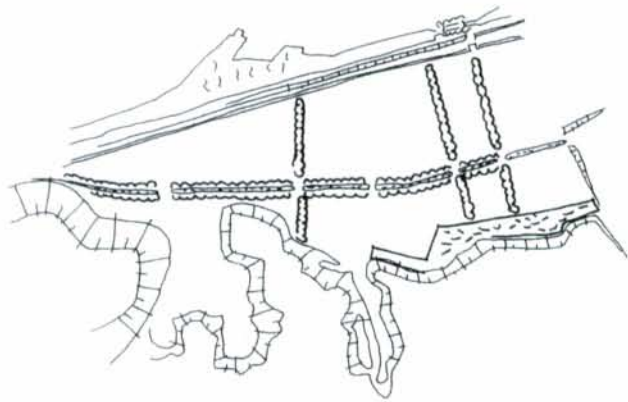
Het inspiratiebeeld hiervoor is (o.a.) ontleend aan het Villapark en delen van de buurt Sint Pieter. Ook hier treft men een robuust vormgegeven openbare ruimte aan van grote bomenlanen, met ruime stratenblokken en een gevarieerde parcellering, die ruimte bieden aan een enorme variëteit aan woon- en werkmilieus. Ook hier gaan een gevarieerde architectuur, voortuinen en overgangselementen zoals erkers, veranda's, stoepen, en lommerrijke begroeiing hand in hand.



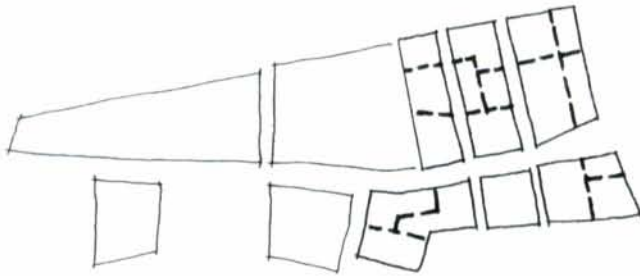
ontsluiting



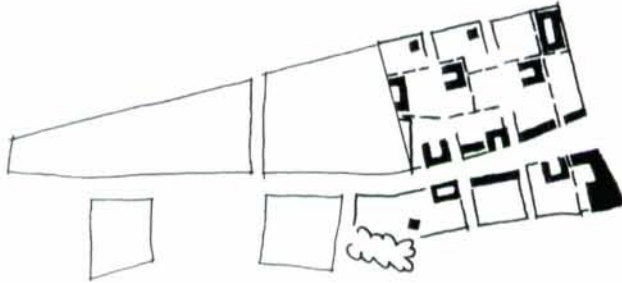
zonering



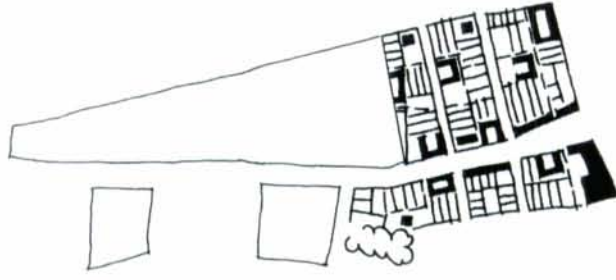
grote bomenlanen



secundaire straten en routes



grote gebouwen (ankerpunten)



gevarieerde kavels

10. Bellevue

Bellevue is de verzamelnaam voor het gebied dat zich uitstrekt vanaf de Fort Willemweg in het zuiden tot aan het Plateau in het noorden, en vanaf de bebouwing langs de Brusselseweg, de Carl Smulderssingel en de Cabergerweg in het westen tot aan het reliëf van de Steilrand in het oosten. Het gebied is gedeeltelijk nog agrarisch; andere delen bestaan uit braakland, uit voormalige stortplaatsen, uit leegstaande fabriekloodsen en uit een aantal nog functionerende bedrijven. Door haar ligging en door het huidige extensieve grondgebruik leent dit gebied zich voor een kwalitatief hoogwaardige herontwikkeling, met het accent op het creëren van een woongebied dat profiteert van de nabijheid van de stad en het landschap.

Kenmerkend voor dit gebied zijn de hoogteverschillen. Het reliëf van de Steilrand zelf wordt onderbroken door een droogdal ten noorden van de Carl Smulderssingel. Het gebied Bellevue valt daardoor te onderscheiden in een zuidelijk deel (met o.a. het Rondeel) en een noordelijk deel (met o.a. Sandersweg en motorcrossterrein).

Het zuidelijk deel loopt langzaam op van 56 meter tot 68 meter + NAP. Het noordelijk deel ligt nu op gemiddeld 65 meter + NAP. De unieke uitzichten zouden kunnen worden versterkt door het gebied nog verder op te hogen. De aanpak van de bodemsanering in het plan Belvédère biedt daartoe wellicht de mogelijkheid, door bijvoorbeeld overtollige grond van elders te verwerken en met een schone laag af te dekken. Het hoogteverschil met Bosscherveld, dat gemiddeld op ca. 46 meter hoogte ligt, neemt dus toe van 10 meter in het zuiden, naar 20 meter of meer in het noorden.

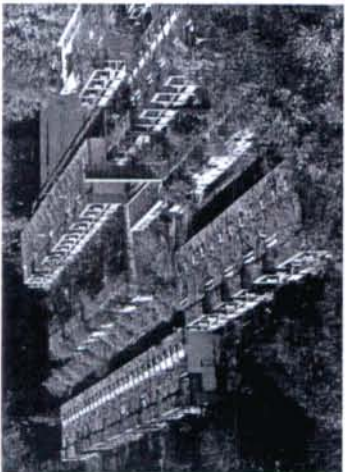
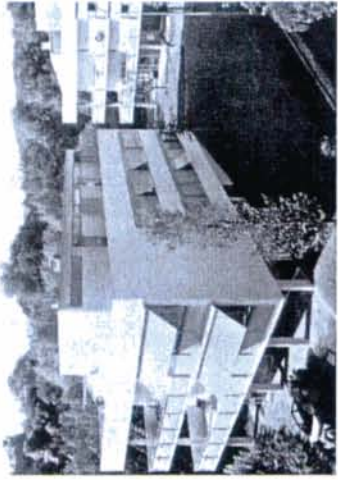
In het zuidelijk deel ontstaat door het reliëf een natuurlijke oriëntatie op Bosscherveld, de Maas en het heuvelland aan de overzijde. In het noordelijk deel kan het reliëf als een amfitheater worden gericht op het uitzicht op de binnenstad



Impressie (startmotif)



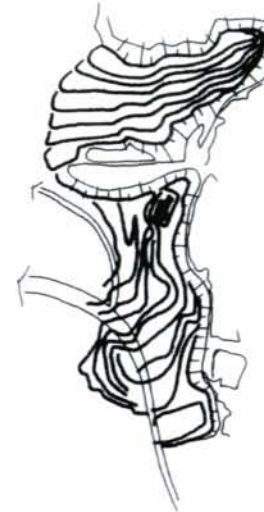
schets voorpark Boven de Steilrand (zuid)



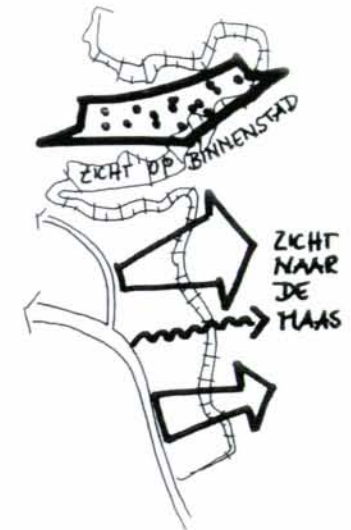
Het is gewenst om de bovenrand van de Steilrand openbaar te maken. Hier kan een aantrekkelijke wandelroute worden gecreëerd, die het voor alle Maastrichtenaren mogelijk maakt om van het uitzicht op de stad en het Maasdal te genieten. In de route is een voetgangersbrug voorzien ter plaatse van de insnijding door het droogdal. De route komt in het noorden uit op de Belvédèreberg, de grote voormalige vuilstort die geleidelijk tot wandel- en natuurgebied wordt omgevormd.

Het uitzicht mag uitdrukkelijk niet worden gemonopoliseerd door de mensen die er nieuw komen te wonen; het is een collectief goed, vooral ook ten behoeve van de huidige bewoners van Maastricht-west. Visuele transparantie is daarom het leidend beginsel bij de uitwerking van het gebied. De bebouwing wordt ontsloten door insteekstraten vanaf de Cabergerweg, de Carl Smulderssingel en de Brusselseweg ter plaatse van de huidige Sandersweg. Tevens wordt voorgesteld de Cabergerweg bij het huidige benzinestation rechtstreeks naar de Peter Huysenslaan te laten lopen. De Carl Smulderssingel wordt daarmee van doorgaand verkeer gevrijwaard; het wordt een rustige, makkelijk oversteekbare woonstraat.

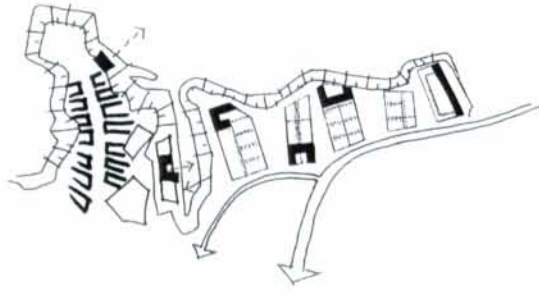
De bebouwing op het zuidelijk deel wordt opgevat als een 'woonpark'. Het bestaat uit een afwisseling van groenstroken en bebouwingsstroken. De groenstroken bieden uitzicht op de omgeving, de bebouwingsstroken bestaan uit een mengsel van appartementen en grondgebonden woningen in een compacte setting. De woningen profiteren maximaal van het reliëf en het uitzicht. Het groen is openbaar toegankelijk, maar kan desgewenst (gedeeltelijk) collectief worden beheerd. Alle voorzieningen ten behoeve van de bewoners (terrassen of buitenruimtes, toegangswegen, parkeervoorzieningen) zijn in of onder de bebouwingsstroken opgenomen.



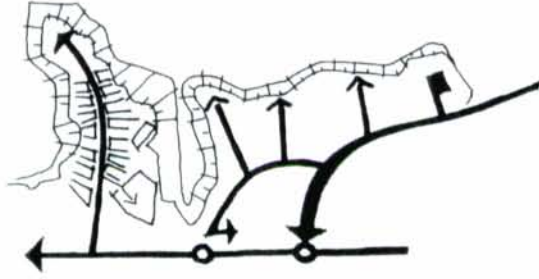
reliëf



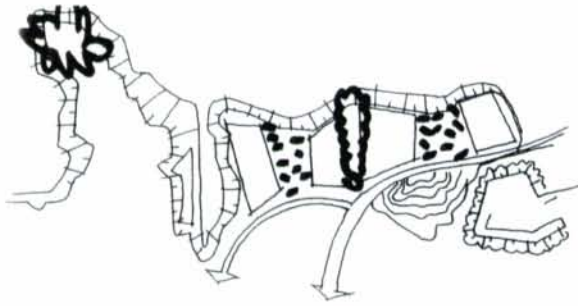
oriëntatie / uitzicht



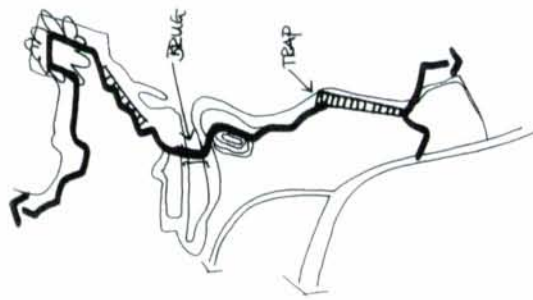
bebouwingsstroken



ontsluiting



parkstructuur

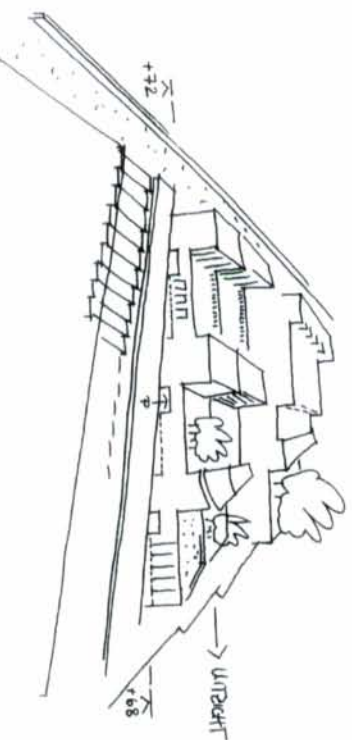


openbaar gebied

Het noordelijk deel van Bellevue ligt aan weerszijden van het hoge deel van de Sandersweg, op het huidige motorcrossterrein en ter plaatse van de groeve achter de voormalige steenfabriek. De meest oostelijke uitloper is bestemd tot groengebied annex uitzichtspunt, mede om hinder tussen de geplande woonbebouwing boven de Steilrand en de bestaande en nieuwe bedrijfsterrainen aan de voet van de Steilrand (in Bosscherveld-noord) te voorkomen.

In het noordelijk deel van Bellevue is voor een andere bebouwingstypologie gekozen dan in het zuidelijk deel. Indien aan de rand van het gebied door grondverzet een sterk nieuw reliëf wordt gecreëerd, dan kan hier een terrasvormige bebouwing van grondgebonden woningen worden gemaakt, met smalle straten en paden - gedeeltelijk in de vorm van trappartijen - die gericht zijn op het uitzicht richting binnenstad. Ook hier zal het parkeren weer in of onder de bebouwing moeten worden opgenomen. De rest van dit gebied is geschikt voor een groene woonbuurt met laagbouwoningen. Ook de groeve achter de voormalige steenfabriek kan bij deze woonbuurt worden getrokken, mits de groeve tot een voldoende hoog niveau opgevuld wordt.

Om het bij uitstek landschappelijk karakter van dit gebied tot uitdrukking te laten komen, moet er terughoudend worden omgegaan met de bebouwingshoogtes. Fors hoge bebouwing zou immers het natuurlijke reliëf van de Steilrand gaan overheersen en het als het ware 'miniaturiseren'. Daarom is uitgegaan van een gemiddelde hoogte in het zuidelijk deel van 3 à 4 verdiepingen, met een maximum van 5 (ca. 15 meter), en in het noordelijk deel een standaardhoogte van 2 verdiepingen met een incidentale uitschieter naar 4.



Lidieu landschapbouw Bellevue (noord)

11. Boschpoort.

De woonbuurt Boschpoort is nadrukkelijk onderdeel van Belvédère, zowel in ruimtelijk als strategisch opzicht. Het is een woonbuurt met een sterk eigen en otwisselend karakter, mede door het wonen aan en op het water. Er zijn meerdere kansen voor verbetering en uitbreiding. De inpassing van Boschpoort in Belvédère past binnen het gemeentelijk beleid dat uitgaat van het principe dat 'zwakke' GSB- buurten gekoppeld worden aan 'sterke' grootschalige, stedelijke projecten. Het in 2000 vastgestelde GSB-buurtplan bevat voorstellen voor de verbetering van de fysieke-, sociale en economische structuur. Voor een periode van vier jaar zijn middelen beschikbaar gesteld op basis van een uitvoeringsprogramma, met een doorkijk naar de langere termijn. Belvédère biedt kansen voor versterking van deze aanpak.

- De uitvoering hiervan heeft een hoge prioriteit. Te denken is bijvoorbeeld aan: opwaardering door functieverandering (Vernichro, Judo-haven) in de vorm van supermarkt, woningbouw, jachthaven;
- vervangende nieuwbouw ouderenwoningen aan de Voedingskanaalweg;
- verbetering van de openbare ruimte rond het Voedingskanaal.

Belvédère leidt vooral tot een structurele verbetering op langere termijn, zoals voorstellen om het isolément van de woonbuurt te verminderen. De doelstelling uit het buurtplan om Boschpoort uit zijn isolément te halen kan alleen in breder perspectief worden gerealiseerd. Het Masterplan Belvédère bevat verschillende voorstellen in dat verband.

De ruimtelijke aspecten van het buurtplan zijn voor de korte en lange termijn integraal in de afbeelding hiernaast opgenomen. Andere, meer sociale en economische aspecten van de buurtaanpak zullen bij de verdere ontwikkeling van Belvédère aan de orde komen.

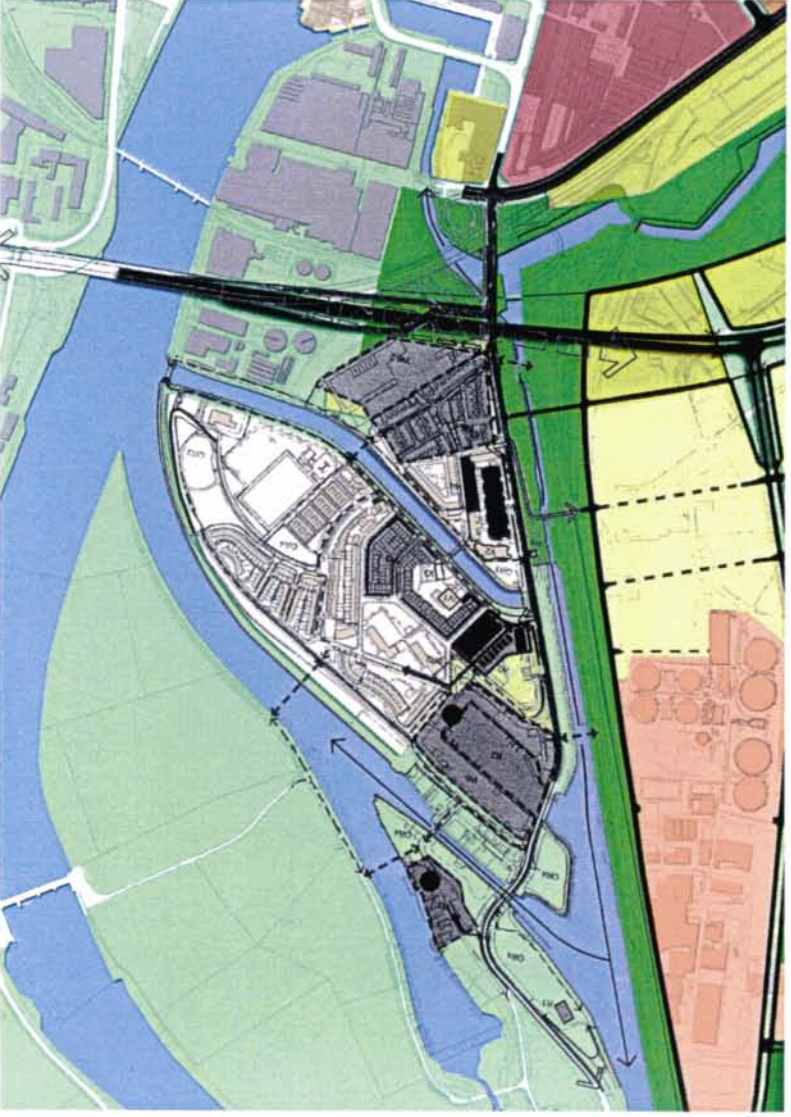
Aan de westzijde van de Zuid-Willemsvaart komt op den duur een nieuwe stadswijk tot stand, als alternatief voor de nu atschermende en soms milieuhinderlijke bedrijvigheid.

Enkele nieuwe dwarsroutes zullen voor een verbinding zorgen met het nieuwe woongebied, maar ook met de naastliggende wijken Caberg, Malpertuis en Brusselse Poort.

De verbinding met de binnenstad zal aanmerkelijk verbeteren door het overzichtelijker maken van de route Bosscherweg en het aantrekkelijker worden van de Boschstraat. Door het verdwijnen van de 'oren' van de Noorderbrug, ontstaat er zicht op het water en het nieuwe parkgebied.

De maatregelen met betrekking tot de groenstructuur in Belvédère, zoals de aanleg van het Frontenpark en van de verbindingen met het buitengebied, bieden de bewoners van Boschpoort interessante uitlooptmogelijkheden.

Aan de zuidkant, waar nu een loods op het Raccorderement-terrein de



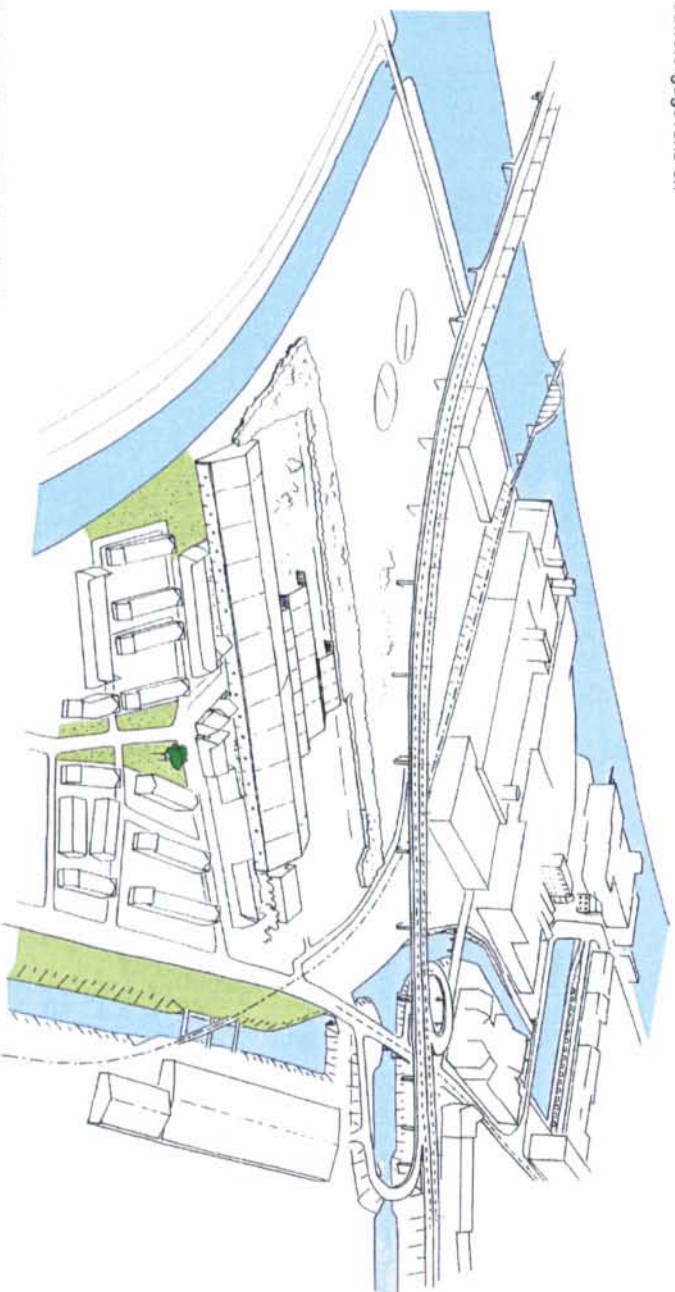
buurtplan Boschpoort in concept Belvédère

woonbuurt afgrendelt, ontstaat de mogelijkheid om bebouwing aan de buurt toe te voegen en één of meer routes voor langzaam verkeer naar de binnenstad te realiseren.

De aantakking van Boschpoort in noordoostelijke richting naar Borgharen is zeer wenselijk. Middelen om die te realiseren zijn op dit moment overigens nog niet voorhanden.

In de nieuwe stadswijk is bijvoorbeeld voorzieningen die ook aan Boschpoort ten goede zullen komen. Dit wordt bijvoorbeeld in de volgende afstemming.

In de voorkeursvariant voor de nieuwe binnenstad (model 4) komt deze drukke weg dichters langs Boschpoort te liggen. Het is gebleken dat door de realisatie van een nieuwe, afscherpende bebouwing aan geluidsschermen langs de weg, het akoestisch klimaat in de woonbuurt aanzienlijk verbeterd kan worden. De verwachting is dat deze afscherpende bebouwing een positieve uitwerking heeft op de woonomgeving. Het definitieve en onherroepelijke ontwerp van het brugtracé is overigens nog niet acuut aan de orde, maar pas over een aantal jaren. De nieuwste gegevens en normen van dat moment zullen door de bestuursorganen worden vastgesteld.

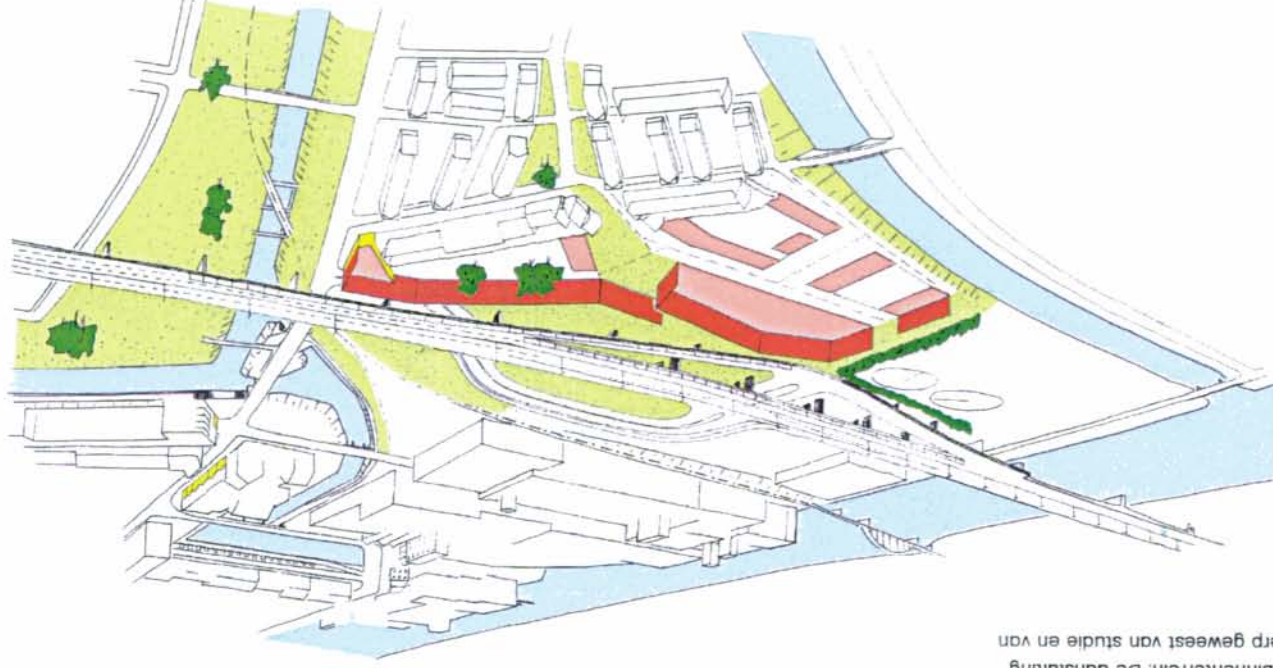


relatie Boschpoort-binnenstad (huidige situatie)

In hoofdstuk 5 is reeds aangegeven dat er voldoende ruimte aanwezig is voor de gewenste afschermbende bebouwing, met respect voor het uitzicht en de bezonning van de aanwezige bebouwing aan de rand van het vooroorlogse (Boosten)buurtje.

Stedenbouwkundig zijn er mogelijkheden om te komen tot een goed eindbeeld, met behoud van het Boostencomplex.

De nieuwe bebouwing kan op Boschpoort aansluiten met een ruim bouwblok met binnentuin. Er is voldoende ruimte om de bebouwing te knikken of te geleiden en zo een 'muureffect' te vermijden. Over de invulling van deze wand is nog nadere studie nodig. In het kader van het opstellen van het Ontwerp Masterplan heeft de buurt nadrukkelijk om een woonfunctie gevraagd. Het past in het streven de woonfunctie van Boschpoort te ondersteunen en/of uit te breiden. Het programma voor de afschermbende bebouwing zal nader worden uitgewerkt bij de ontwikkeling van dit deelplan. Daarbij zullen ook aan de orde komen: een eventuele levendige functie op de hoek van de Bosscherweg, de noodzakelijke geluidsdichte gevel aan de verkeerszijde, en een noordelijke oriëntatie op het binnenterrein. De aansluiting op de bestaande buurt is sinds februari 2002 onderwerp geweest van studie en van overleg met een vertegenwoordiging van de buurt.



relatie Boschpoort-binnenstad (toekomstige situatie)

De hier afgebeelde tekeningen geven een impressie van het ruimtelijk effect van de beschreven maatregelen. Hoewel vanuit de buurt een voorkeur bestaat voor de situering van de brug op grotere afstand, is het hier geschetste beeld in ruimtelijk opzicht niet onacceptabel bevonden. Het is zowel realiseerbaar bij het voorkeursmodel voor het Noorderbrugtracé (model 4), als bij de eventuele terugvaloptie (model 2)

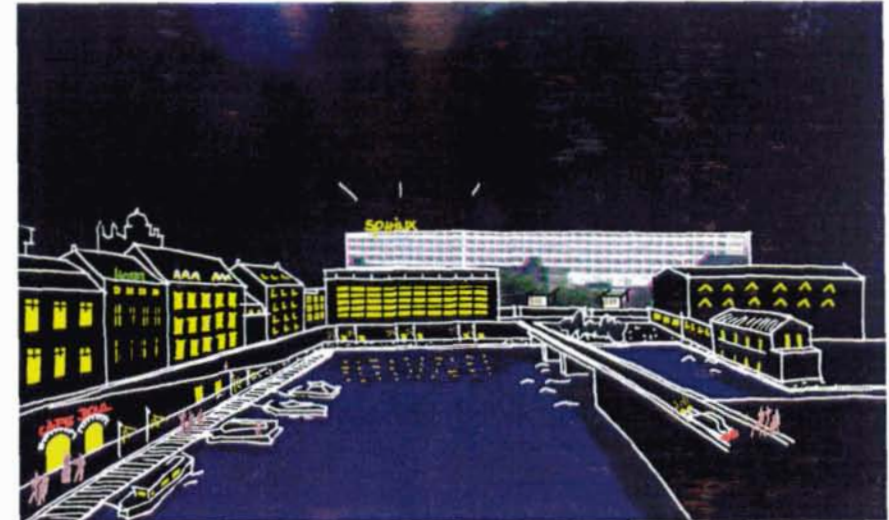
12. Binnensingel

De belangrijkste rijgdraden tussen Belvédère en het historische stadshart van Maastricht zijn de Boschstraat, de Maagdendries en de Capucijnenstraat. Dit zijn stuk routes, die op dit moment niet echt uitnodigen om de oversteek vanuit het binnenstad naar buiten te maken, maar ook in potentie stadstraten die het nieuwe plangebied uitnodigend open kunnen leggen.

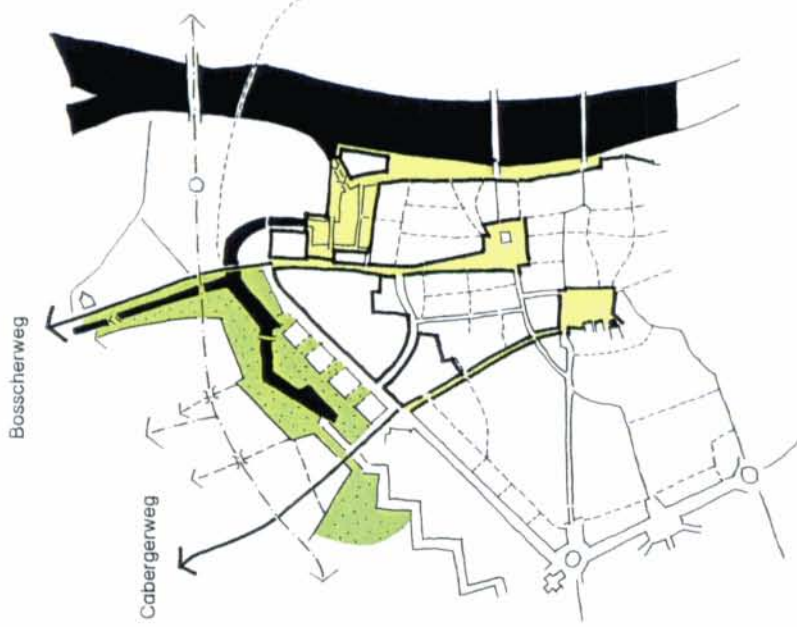
Tussen deze rijgdraden bevindt zich een aantal locaties, waar wellicht ooit nieuwe ontwikkelingen denkbaar zijn. Het betreft de locaties 't Bassin en omgeving, het Sphinxterrein en het gebied van de Nutsbedrijven.

De ontwikkeling van 't Bassin is al van start gegaan. Het betreft een vitale schakel in de openbare ruimte, die een voorwaarde is om een goede verbinding met Belvédère tot stand te brengen.

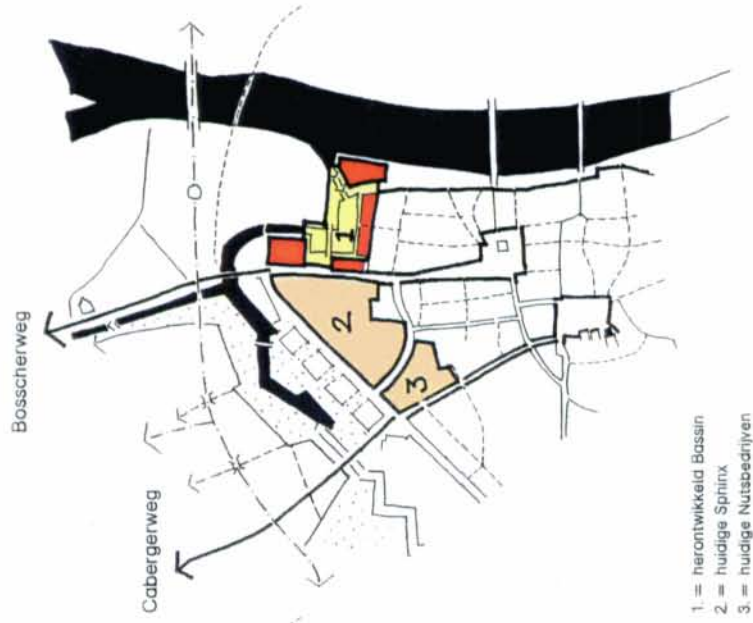
De twee andere locaties zijn particulier terrein. Zij zijn van minder vitale betekenis. Als zij niet tot herontwikkeling komen, wordt de structuur (het raamwerk) van dit Masterplan niet aangetast en kan Belvédère als geheel zonder probleem ontwikkeld worden. Als deze locaties wel herontwikkeld worden, dan zijn hierin zeker kansen besloten. De op pagina 79 afgebeelde schema's brengen beide opties in kaart. Op de volgende bladzijden is een zeer summier indicatie gegeven van de kansen die herontwikkeling van de locaties met zich mee brengen.



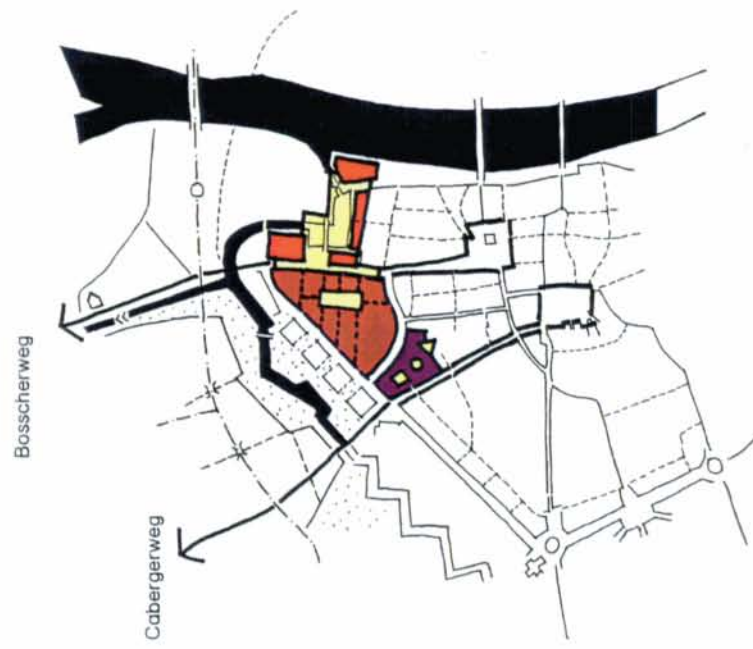
Impressie (stortnotitie)



rijgraden



lokaties minimaal ontwikkeld



lokaties maximaal ontwikkeld

't Bassin.

Vanuit het belang van een heldere schakeling van Belvédère aan de stad ligt het voor de hand om met name de Boschstraat en 't Bassin snel een nieuw gezicht en een nieuwe bezieling te geven.

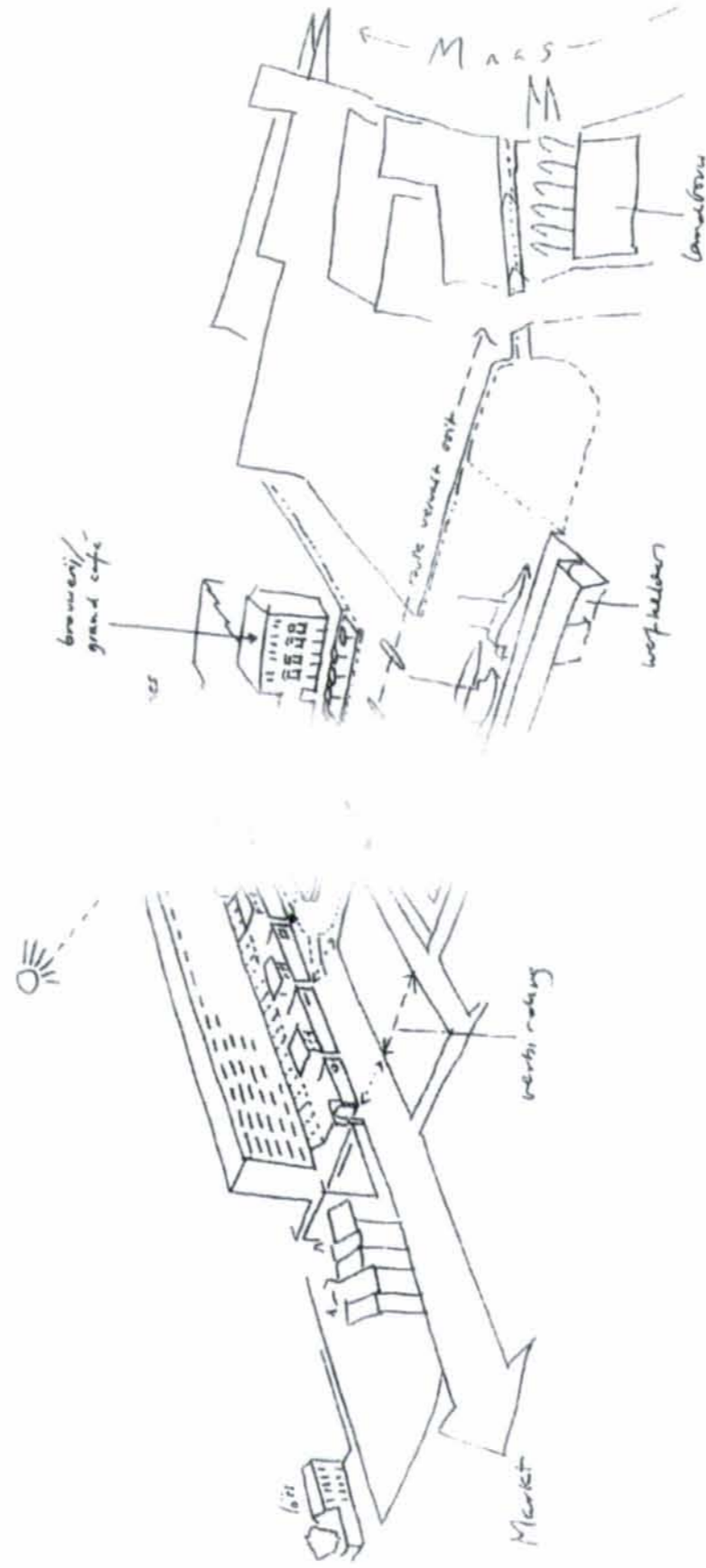
De historische binnenhaven 't Bassin en directe omgeving vormen een voorbeeld van de manier waarop de ontwikkeling van het totale plan tot stand zal komen: als afgeronde stukjes van een legpuzzel, die in de loop der jaren in elkaar geschoven zullen worden.

De binnenhaven is inmiddels uitgediept en als haven voor pleziervaartuigen heropend. In het voorjaar van 2002 zijn de diepe werfkelders in gebruik genomen als restaurant, winkel, werkplaats, etc. 't Bassin is het sluitstuk van de historische vaarroute vanaf Aker in 2002 is bij Boschpoort de vervallen sluis 19 gerestaureerd, zodat 't Bassin via twee vaarwegen bereikt kan worden: via de Zuid-Willemsvaart (door sluis 19) en via de Maas (door de inmiddels vernieuwde sluis 20).

Vanaf de Markt van Maastricht en het aangrenzende Markt-Maas project is 't Bassin te voet in een paar minuten bereikbaar over de Boschstraat of via de promenade die langs de Maas wordt aangelegd. 't Bassin heeft zo de mogelijkheid om uit te groeien tot een nieuwe ankerplaats voor winkelende en vertier zoekende burgers en bezoekers van Maastricht. Van daaruit kan het noordelijker gelegen gebied van Belvédère geleidelijk aan ontdekt gaan worden. Tegelijkertijd moet het Bassin op zichzelf zo attractief worden dat mensen van hier uit de binnenstad gaan bezoeken. Voldoende parkeervoorzieningen kunnen zo'n functie als bronpunt ondersteunen.

Aan de binnenhaven grenzen enkele industriële complexen, die van historische betekenis zijn en die er ten dele verlaten bij liggen. Tussen 't Bassin en de Maas liggen het voormalige Landbouwbelang en een aantal voormalige fabrieksgebouwen. Hier bestaat de mogelijkheid voor de ontwikkeling van een samenhangend ensemble (hotel, kantoren, publieksgerichte functies) met een sterke relatie met de rivier.

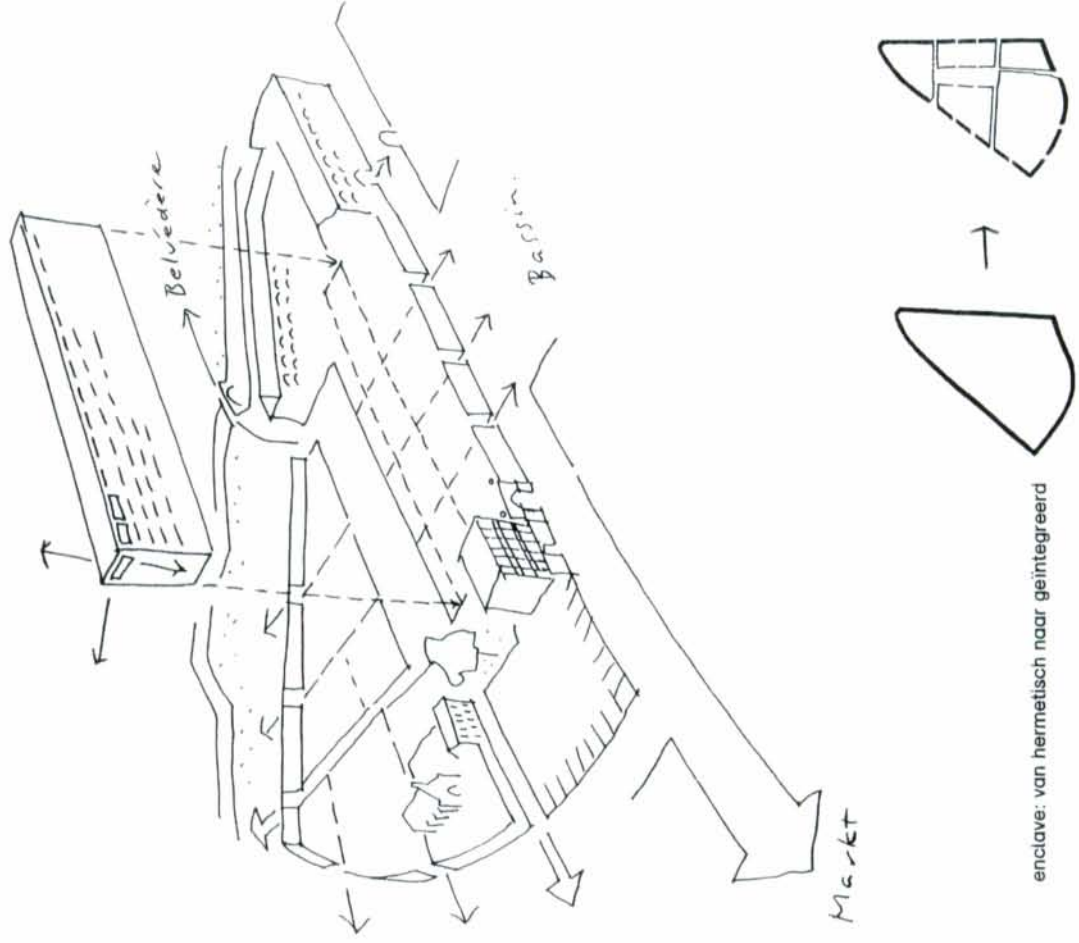
Aan de noordzijde van 't Bassin liggen aan het verbindingskanaal met de Zuid-Willemsvaart karakteristieke gebouwen (Timmerfabriek en Ketelhuis), die zich eveneens lenen voor een nieuwe invulling op de korte termijn. Het streven is erop gericht om zo spoedig mogelijk met concrete voorstellen te komen



Impressie ontwikkelingsmogelijkheden 't Bassin

Sphinx.

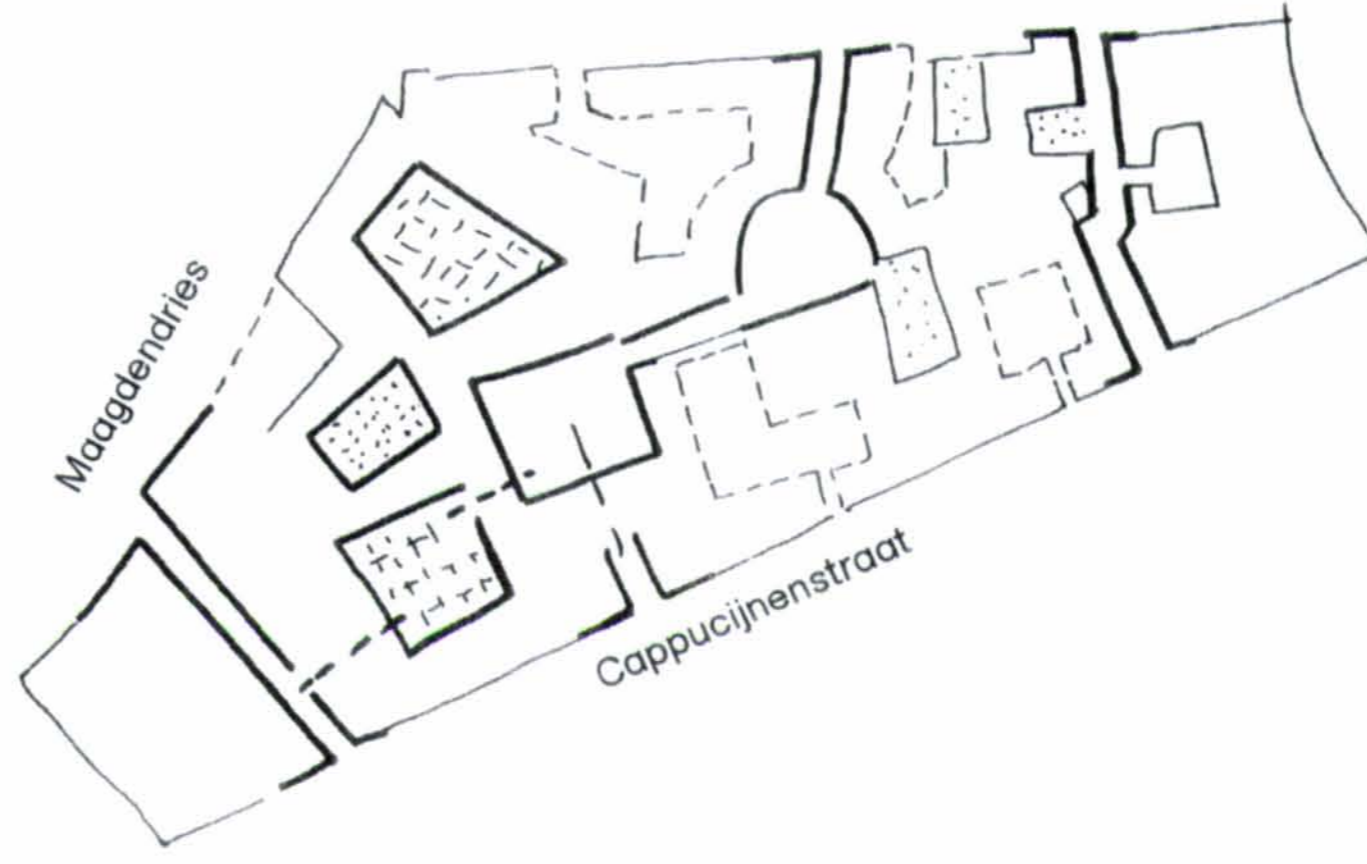
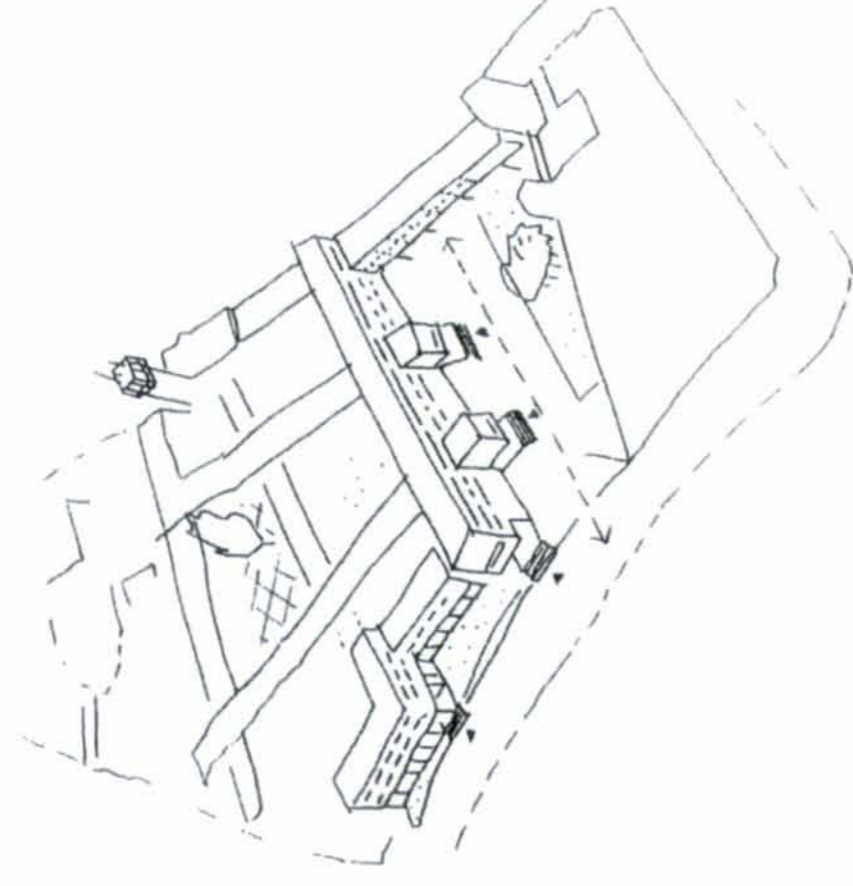
Aan de overzijde van de Boschstraat ligt het majestueuze complex van de Sphinx als een in zichzelf gekeerde, ommuurde enclave: het resultaat van een zeldzame ontmoeting tussen de middeleeuwse stad en de industriële revolutie. Mocht de Sphinx ooit haar bedrijvigheid naar elders binnen de grenzen van Maastricht verplaatsen, dan ontstaat hier de kans om het totale complex meer adem en toegankelijkheid te geven, bijvoorbeeld door een fijnmazig stelsel van interne routes en een binnenplein. Hergebruik van de monumentale bestaande bebouwing zal centraal moeten staan. Dit schept mogelijkheden (relatief grootschalige bebouwing in de rand van de kleinschalige binnenstad), maar legt ook beperkingen op (kosten hergebruik, selectie van functies, handhaving van de dominantie van de Eiffel-bouw). Maatwerk zal in dat geval een absolute vereiste zijn. Als het terrein van de Sphinx niet voor herontwikkeling beschikbaar komt, zal dit de uitvoering van Belvédère als geheel geenszins in de weg staan.



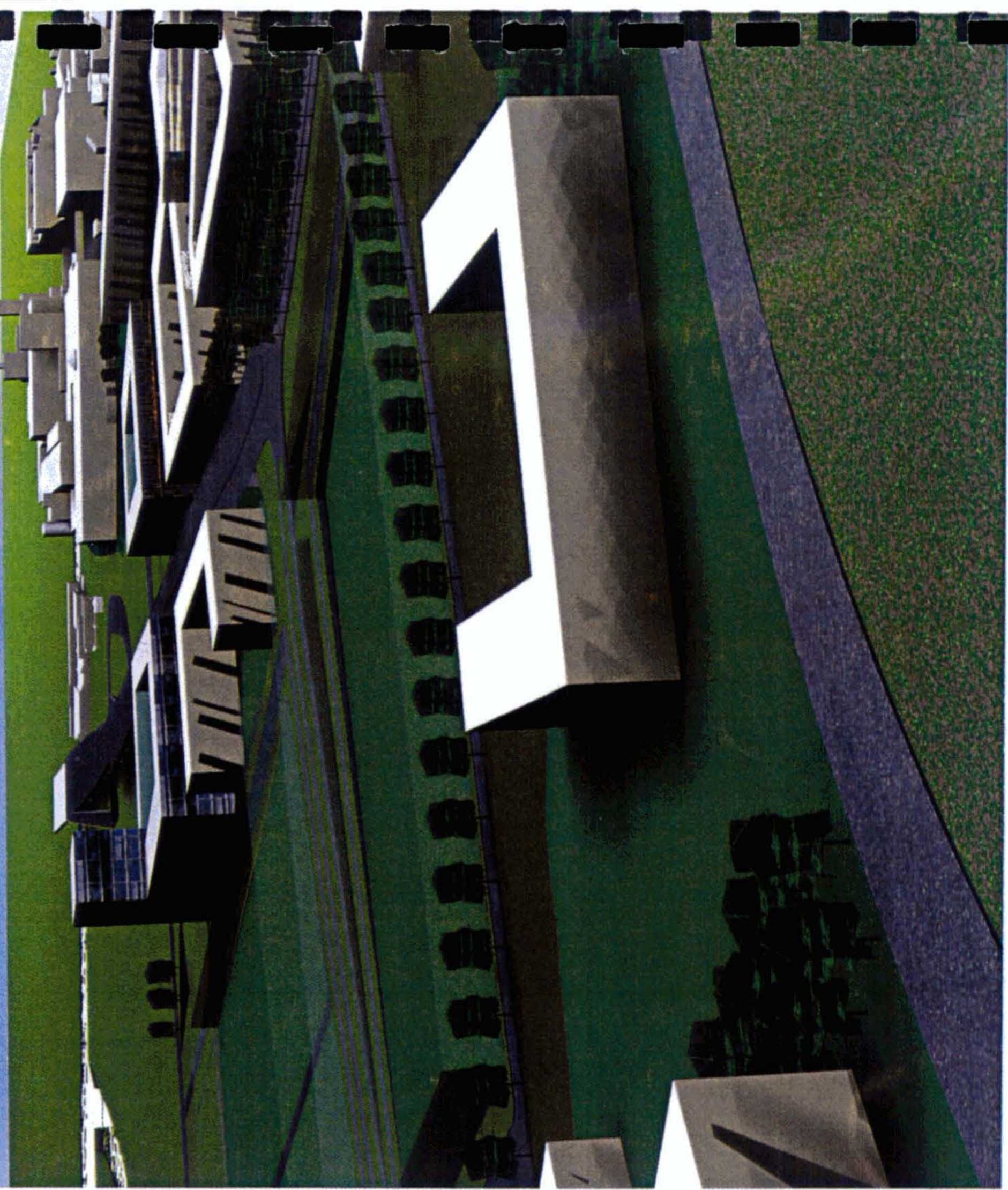
enclave: van hermetisch naar geïntegreerd

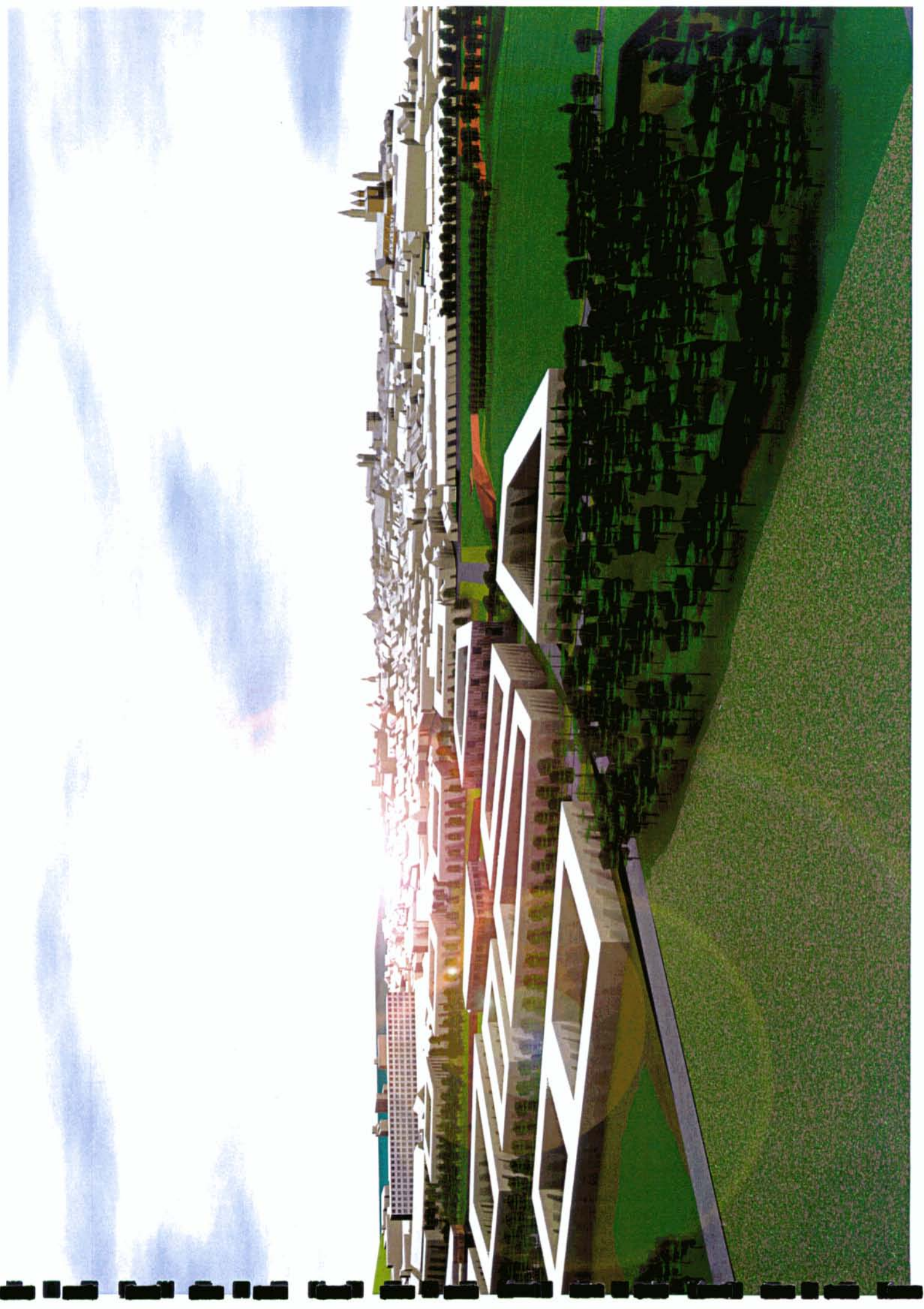
Lindenkruijs/Maagdendries.

Bij een eventuele herinrichting van het gebied bij het Lindenkruijs (tussen de Maagdendries en de Cappucijnenstraat, met o.a. de voormalige brandweerkazerne) zal het vooral gaan om een combinatie van binnenstedelijk wonen en werken. Het gebied leent zich bij uitstek voor een voortzetting van de binnenhoven, zoals die de laatste jaren aan de randen van het stadscentrum zijn gebouwd (Herdenkingsplein, Charles Voscour en Miséricordeplein). Ook hier geldt dat de ontwikkeling van Belvédère doorgang kan vinden als de locaties *niet* voor herontwikkeling beschikbaar komen.



aspecten.





In dit hoofdstuk wordt een kort overzicht gegeven van de wijze waarop het programma in het Masterplan een ruimtelijke vertaling heeft gekregen.

In het planproces Belvédère is het raamwerk als hardware en het programma als software aangemerkt.

De reden daarvoor is dat het programma niet 100% hard kan worden gedefinieerd voor een project met een looptijd van ruim 20 jaar. Het programma is tijdens deze looptijd aan tal van maatschappelijke en conjunctuurele wijzigingen onderhevig. De hardware is het ruimtelijk kader waarbinnen dit (flexibele) programma in de loop van de tijd moet worden gerealiseerd. Het wordt gevormd door het raamwerk van de groenblauwe zones, de verkeers- en waterlijnen, in combinatie met mogelijke bouwvolumen en andere ruimtelijke parameters. Het raamwerk kan met mogelijke bouwvolumen worden aangevuld. Het raamwerk kan worden aangevuld met mogelijke bouwvolumen.

Binnen deze bouwvolumen zijn de aandelen woningen, kantoren en andere functies worden uitgeruild. Met het programma worden woningen en kantoren zijn als communicerende vaten beschouwd. Het raamwerk aan volume bij de een af gaat komt er bij de ander bij. Deze benadering biedt ook ruimte om binnen een bepaalde functie woningsegmenten/prijsklassen en de daaraan gekoppelde woninggrootte nog worden gevareerd.

Binnen dit programma blijft ook ruimte voor vormen van individuele opdrachtgeverschap.

De omvang van de anonieme bouwvolumes zijn vanuit verschillende invals hoeken gedefinieerd zoals uitzicht, bezonning, geluidswering etc. alsmede de wens om in het plan te voorzien in het segment grondgebonden en gestapelde woningen.

Tegen deze achtergrond zijn de programmatische uitgangspunten gedefinieerd en zijn variatiemogelijkheden onderzocht; dit met inachtneming van de startnotitie waarin de doelstellingen en uitgangspunten voor Belvédère zijn verwoord, en die in verdere besluitvormingsdocumenten rondom Belvédère zijn verrijkt.

In het verleden is uitgesproken dat de totaalaanpak van Belvédère uitgaat van een hoge ambitie, zowel voor het stedenbouwkundige plan als voor de aspecten zoals de werkgelegenheidsontwikkeling, de programmatische ontwikkeling, etc. Concreet betekent dit dat het programma onderdeel een bovenlokale ambitie niveau zal hebben. Het programma zal niet alleen voorzien in de spontane lokale behoefte van Maastricht, maar er zal een actieve marktwerking plaatsvinden naar de hogere marktsegmenten.

Op deze plaats past de belangrijke opmerking dat Belvédère geen stand alone ontwikkeling is: Belvédère vormt nu reeds een dynamisch stukje stad en deze dynamiek en de daaraan gekoppelde relaties naar de diverse gemeentelijke beleidsvelden zal alleen maar toenemen.

Dit vraagt om goede gemeentelijke regie en totaalcijfering gedurende het gehele planproces op de diverse beleidsvelden, inclusief het belangrijke programmatische beleidsveld.

Met inachtneming van de kartering dat zowel planinhoudelijke als procesmatig een zekere ruimte blijft bestaan om het programma naar wens bij te stellen voorziet het masterplan in een programmatische woning- en kantoorcapaciteit van ruim 4000 woningen in combinatie met 75.000 m2 kantoren ofwel krap 3500 woningen in combinatie met ca 150.000 kantoren.

Hieronder passen de belangrijkste functies achtereenvolgens de revue, waardoor een globaal beeld ontstaat waar binnen het masterplan welke functies kunnen komen.

wonen

Belvédère vormt geen uitbreidingswijk aan de rand van de stad maar een binnenstedelijk herstructureringsgebied. Ongeveer 70 % van de woningen wordt gepland als appartementen. Met 30 % is er echter nog sprake van een aanzienlijk deel grondgebonden woningbouw. Deze komt voor in vrijwel alle deelgebieden, zowel in de binnenstedelijke als in de deelgebieden aan de stadsrand. Dit zorgt voor gevarieerde woonmilieus en een gezonde marktwaarde. Het Frontenkwartier vormt een uitzondering. Door de ligging aan het park vlakbij de binnenstad en de Noorderbrug leent het zich voor een zeer stedelijke buurt met vrijwel alleen appartementen, qua klimaat vergelijkbaar met de wijk Ceramique.

De aantallen en de differentiatie voldoen zowel aan het stedelijk woningbouwbeleid van de stad Maastricht, als aan de prognoses omtrent de marktvraag in de stad en omgeving voor de komende 20 jaar.

kantoren

De prognoses voor de bouw van kantoren vertonen een grote bandbreedte. Hier geldt nog sterker dan bij woningbouw dat de marktontwikkelingen kunnen variëren. Uit de programmatische studies blijkt dat 75.000 m² een realistisch minimum is, dat 100.000 m² een realistisch streefbeeld vormt en dat 150.000 m² het maximaal denkbare vertegenwoordigt.

Binnen het Masterplan is het zwaartepunt van de kantorenbouw voorzien in het gebied Binnensingel, niet als monocultuur maar geïntegreerd in een multifunctionele binnenstedelijke ambiance. Bij de bebouwing in het Frontenkwartier en langs de Bosscherlaan is 10 tot 20 % van de bebouwing als kantoor voorzien. Dit beantwoordt aan het stedelijk karakter en de goede bereikbaarheid van deze gebieden. In de andere delen van Belvédère zal slechts incidenteel sprake zijn van zelfstandige kantoorruimtes. Wel zal binnen de woonbebouwing de mogelijkheid tot bedrijvigheid aan huis standaard moeten worden opgenomen.

cultuur

Voor culturele voorzieningen ligt het brandpunt op de locaties rondom het Bassin. Deze sluiten goed aan op de binnenstad, op cultuurhistorisch interessante gebouwen en op de nieuwe sfeer die rondom het Bassin aan het ontstaan is. Hier geldt dat niet zozeer de kwantiteit (het oppervlak aan m²) maar vooral de kwaliteit van de voorzieningen doorslaggevend is. In een aantal bijzondere gebouwen (onder andere de Timmerfabriek) is gebruik voor culturele voorzieningen mogelijk.

GDV

Grootschalige detailhandelsvoorzieningen (GDV) moeten bij voorkeur zo dicht mogelijk bij het kernwinkelgebied worden gesitueerd, zodat er maximaal wederzijds profijt kan ontstaan (combinatiebezoek). Daarom zijn de mogelijke locaties in de rand van de binnenstad (Binnensingel) en rondom het Bassin het meest in beeld. Realisatie van GDV vereist hier absoluut meer dan de toepassing van standaard formules. Een hoogwaardige inpassing in een omgeving met een grote cultuurhistorische waarde is nodig. Er wordt rekening gehouden met 20.000 m² vloeroppervlak op een nog nader te definiëren plek. Deze functie wordt ondersteund door het situeren van 500 (in of onder de bebouwing geïntegreerde) parkeerplaatsen voor binnenstadsbezoekers in hetzelfde gebied.

PDV

Commercieel is het aantrekkelijk grootschalige en perifere detailhandelsvoorzieningen te combineren. In de specifieke context van Belvédère is dit echter niet goed realiseerbaar. De hierboven beschreven vestiging van GDV direct in of aansluitend aan de binnenstad vereist een kwaliteitsniveau, dat voor perifere winkels niet realistisch is. Daarom is er elders in het Masterplan rekening gehouden met reserveringsopties voor 20.000 tot 30.000 m² PDV, gekoppeld aan de toekomstige infrastructuur van de vertegde Noorderbrug en de Bosscherlaan. Hier zijn op den duur de condities qua bereikbaarheid en zichtbaarheid optimaal.

De situering van PDV moet dus bezien worden in nauwe relatie met de fasering van Belvédère. Voor de korte termijn (10 tot 15 jaar) worden mogelijkheden gereserveerd in Bosscherveld-oost, eventueel in tijdelijke vorm, gebruik makend van de daar aanwezige industriële gebouwen. Op de langere termijn (omstreeks 2015) is er een beslissing nodig om ofwel PDV te integreren in de kantoor- en woonbebouwing van het Frontenkwartier (rondom en onder de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug), ofwel PDV ergens stand-alone te situeren langs de Bosscherlaan (in de noordoost hoek of in de groeve tegenover Ciba-Geigy). Deze laatste opties gaan ten koste van woningbouwmogelijkheden.

wijk/buurtvoorzieningen

Op korte termijn wordt er naar gestreefd een supermarkt aan Boschpoort toe te voegen. Andere voorzieningen kunnen in de loop van de tijd mogelijk uitbreiding en/of vernieuwing ondergaan in het kader van realisatie Belvédère. Een ruimtelijk zwaartepunt voor eventuele nieuwe voorzieningen is voorzien op de hoek van Bosscherveld en Frontenkwartier, op korte afstand gelegen van Boschpoort.

14. fasering

Dit Masterplan is geen blauwdruk, maar een strategisch ontwikkelingsplan. De factor tijd is essentieel. De duur van het transformatieproces (20 à 25 jaar) overschrijdt de traditionele geldigheidsduur van een bestemmingsplan (10 jaar). Daarom wordt in de fasering van het plan een onderscheid gemaakt in een eerste fase die na vaststelling van het Masterplan als eerste wordt uitgewerkt, gericht op realisatie binnen 10 jaar; en een tweede fase waarvan het Masterplan de intenties en hoofdlijnen benoemt, maar waarvan uitwerking en uitvoering pas later plaats zal vinden.

De *precieze* inhoud van de eerste en tweede fase laat zich nog niet bepalen. Hij is afhankelijk van talloze factoren zoals de beschikbaarheid van de grond, de financiële haalbaarheid, de programmatische capaciteit, de bodemproblematiek, de milieusituatie, de bereikbaarheid, etc. etc. Het Masterplan is zo opgezet dat juist met de precieze fasering nog geschoven en geverieerd kan worden. Niettemin tekenen zich wel een paar hoofdlijnen af. Deze zijn hieronder globaal beschreven.

Zoals stedenbouwkundig als programmatisch en financieel heeft het de voorkeur om de ontwikkeling van Belvédère te starten vanuit de flanken. Dat wil zeggen dat het plan niet louter vanuit de binnenstad schilsgewijs naar buiten toe wordt uitgerold. Het plan kan zich het beste ontwikkelen langs de rijgdraden die vanuit de binnenstad naar buiten leiden. Dit zijn de Capucijnensstraat en Cabergerweg op de westelijke flank, en de Boschstraat en Boschherweg op de oostelijke flank. Langs deze rijgdraden kunnen op beschikbare locaties diverse projecten ter hand worden genomen.

Deze ontwikkeling vanuit de flanken heeft de volgende voordelen:

- vanaf de start van het proces kunnen de relaties tussen de binnenstad en de bestaande wijken daarbuiten worden verbeterd;
- het kan vanaf het begin zorgen voor de uitbreiding en versterking van de bestaande woongebieden (Caberger, Boschpoort), en inhoud geven aan de koppeling van sterke en zwakke elementen (GSB-beleid);
- het maakt maximaal gebruik van landschappelijke kwaliteiten die voorhanden zijn: het reliëf en uitzicht bij de Stellrand, en het water, de dijk en de havens van de Kanaalzone;
- het maakt maximaal gebruik van de aanwezige infrastructuur, en vermijdt dat er bij de start van Belvédère meteen zware voorinvesteringen moeten worden gedaan;
- het maakt meteen een combinatie mogelijk van typische binnenstadsmilieus en meer stadsrandachtige milieus;
- er kan van het begin een gezonde woningdifferentiatie ontstaan met een evenwichtige verdeling van appartementen en grondgebonden bouw.

De rijgdraden zorgen voor stedenbouwkundige samenhang, terwijl met de start van de deelprojecten nog flexibel kan worden omgegaan. Er kan worden ingespeeld op welke locaties beschikbaar en ontwikkelaar zijn en/of komen. Niet beschikbare locaties kunnen worden omzeild of getemporeerd.

De ontwikkeling vanuit de flanken vraagt wel om voorinvesteringen in het groen van het Stellrandpark en het Frontenpark. Het koppelsstuk tussen Hoge Fronten en Lage Fronten maakt daar deel van uit. Deze investeringen ondersteunen de aanwezige landschappelijke kwaliteiten en vormen een voorbereiding op de ontwikkeling van de tweede fase.

De programmatische capaciteit van de boven omschreven eerste fase bedraagt ongeveer 2000 woningen en 40.000 m² kantoren, plus de nodige culturele en detailhandelsvoorzieningen in de buurt van het Basin.

Voor deze eerste fase is het omleggen van de Noorderbrug nog niet perse noodzakelijk. De groei van het autoverkeer, de ontwikkelingen elders in Maastricht en de bouw van de eerste fase van Belvédère zullen tot een zekere toename van de congestie leiden, maar deze wordt verkeerskundig nog acceptabel geacht.

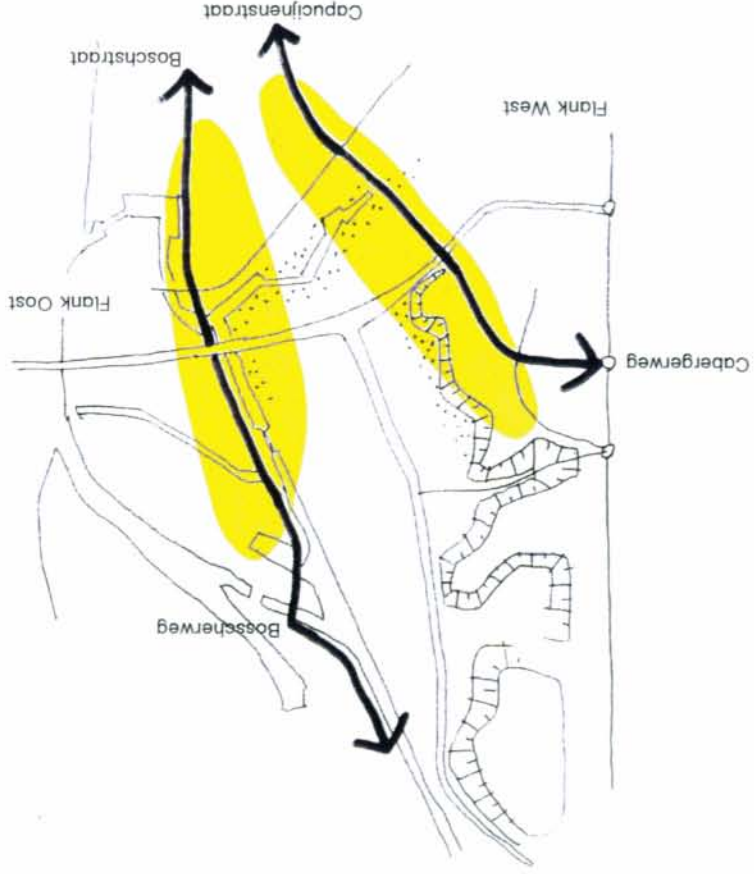
Halverwege de tweede fase (omstreeks 2015) wordt de omlegging van de brug absoluut noodzakelijk. De definitieve beslissing hierover is dus uiterlijk omstreeks 2010 nodig. Het voordeel hiervan is dat deze zware investering in de late fasen van de realisatie plaats kan vinden.

fase 2.

De tweede fase omvat de ontwikkeling van het gebied *tussen de flanken*: het Bosscherveld, en het grootste deel van het Frontenkwartier. Niet de rijgraden aan de randen vormen de spil van de ontwikkeling, maar de nieuwe infrastructuur van Noorderbrug-aanlanding en de Bosscherlaan in het midden.

Een van de meest kansrijke plekken van het plan wordt daarmee tot het laatste bewaard: de hoek van Frontenkwartier en Bosschereld, onder en rondom de verschoven aanlanding van de Noorderbrug. De tijd maakt het mogelijk om gedurende vele jaren geleidelijk naar de allerbeste invulling van deze 'knoop' of 'hotspot' te zoeken.

Het voltooiën van de Bosscherlaan in noordelijke richting - de aansluiting op België en het uitgebreide bedrijfsterrain Lanakerveld - maakt het mogelijk om op de flanken de huidige invaatswegen Brusselseweg en Bosscherweg te knippen en daadwerkelijk verkeersluw te maken. Dit zal - weliswaar in de eindfase - de relatie van Belvédère met de bestaande wijken Caberg en Boschpoort ten goede komen.



fase 1: ontwikkeling vanuit de flanken

Het plangebied Belvédère betreft een gebied met een sterk contrast tussen industrie, wonen en natuur. Daarbij is de bedrijvigheid op dit moment dominant aanwezig. De milieuproblematiek is veelomvattend en heeft betrekking op industrie- en verkeerslawaai, geuroverlast, externe veiligheid, bodem- en luchtverontreiniging. Tegelijkertijd is in het gebied waardevolle natuur aanwezig waaronder beschermde diersoorten en samenhangende waterstructuur met cultuurhistorische waarde.

Vanwege de ligging nabij het centrum en belangrijke stedelijke infrastructuur wordt er vanuit het oogpunt van duurzaamheid naar gestreefd om het gebied te intensiveren waarmee in de toekomst dan functies op het vlak van wonen, werken en recreëren kan worden voorzien. Het concentreren van (intensieve) functies rond netwerken binnen de contouren van de stad heeft als milieuvoordeel dat open ruimten (waaronder natuurgebieden buiten de stad) worden gespaard. Daarnaast wordt het draagvlak vergroot voor het openbaar vervoer en voor stedelijke voorzieningen, en wordt het fietsverkeer vanwege atstandsbepalking gestimuleerd. Vanwege de aanwezige waardevolle natuur wordt er naar gestreefd om het gebied zo in te richten dat deze natuurwaarden zo veel mogelijk in stand blijven en waar mogelijk worden uitgebouwd.

Het bij elkaar brengen van diverse functies in het gebied, die zeer uiteenlopende eisen stellen aan de omgeving, is een moeilijke ontwerpopgave. Bij Belvédère is het de opgave om deze vermeende tegenstellingen tussen functies om te vormen tot winstudies. Een extra complicerende factor hierbij is de flexibiliteit die betracht moet worden voor de planopzet, aanpak en uitvoering. Deze flexibiliteit is noodzakelijk vanwege de lange ontwikkelingsperiode en de gebruikelijke onzekerheden met betrekking tot de markt voor woningen en bedrijfsruimte en grondprijzen.

Vanwege al deze redenen zijn bij het opstellen van het Masterplan de natuurwaarden en milieubelangen nadrukkelijk van meet af aan meegenomen in het ontwerpproces. Onderstaand zal kort worden ingegaan op de resultaten hiervan.

geluid

geluidskwaliteit plangebied

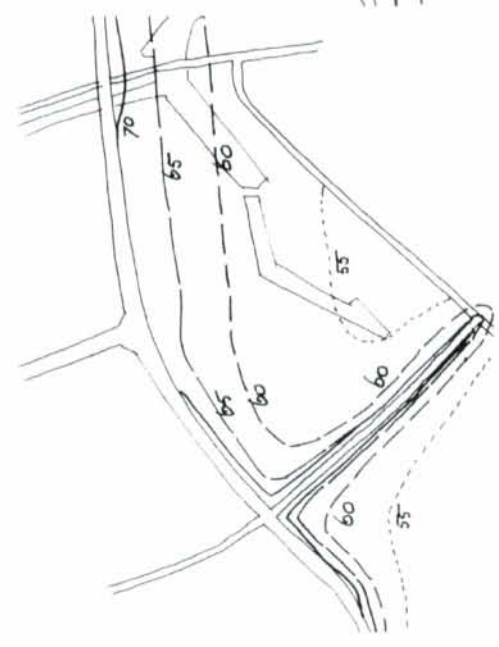
De huidige akoestische situatie in het plangebied Belvédère is verre van goed. Dit komt door wegverkeerslawaai en industrielawaai. De verkeersintensiteit op de hoofdontsluitingswegen is hoog waardoor er direct aan deze wegen een sterke geluidsinval is van het verkeer. Overige factoren zoals hoogteligging, stijgingspercentages van de weg en afscherpende werking van de bebouwing zijn mede bepalend voor de reikwijdte van het verkeerslawaai. Momenteel heeft meer dan de helft van de bestaande woningen een verhoogde geluidsinval ten gevolge van het verkeer.

In het gebied liggen diverse bedrijven met een behoorlijke geluidsp productie. In 1998 was bijna 40% van de woningen in het plangebied in meer of mindere mate belast met industrielawaai. Een deel van deze bedrijven zullen in de loop der jaren verdwijnen, gemoderniseerd of worden verplaatst waarna de plannen worden uitgevoerd.

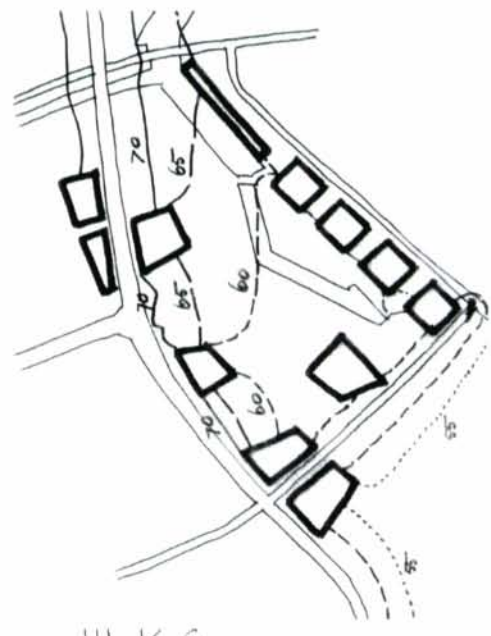
geluidskwaliteit masterplan

Bij het stedenbouwkundige ontwerp van de deelgebieden is van meet af aan rekening gehouden met de akoestische kwaliteit. Hierbij is gekeken naar de mogelijkheden van afscherpende bebouwing die door een bepaalde bebouwingshoogte en -dichtheid zorgen voor een goed akoestisch klimaat in het achterliggende gebied. De onderstaande kaartjes illustreren hoe het akoestische klimaat te beïnvloeden is met geluidschermende bebouwing.

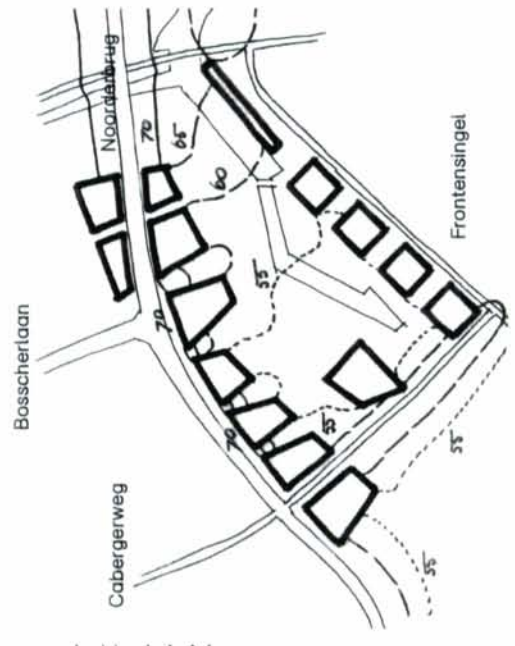
Bij verdere uitwerking van de plannen zal ook gekeken worden naar de invulling van de bouwblokken en de eisen die hieraan gesteld zullen worden, zoals bijvoorbeeld de verhouding tussen de akoestische en akoestische inrichting van de woonwoning. Met akoestisch gunstige inrichting wordt bedoeld dat, de geluidsgelovige ruimtes, zoals slaapkamers en tuin of balkon aan de rustige zijde van de woning komen te liggen en de minder gelovige ruimtes zoals badkamer of berging aan de geluidsbelaaste zijde van de woning



Zonder bebouwing



met gestructureerde bebouwing



met afschermband bebouwing

bodem

bodemkwaliteit plangebied.

De bodemkwaliteit van het totale plangebied wordt gekarakteriseerd door met name diffuse¹ verontreinigingen van zware metalen (cadmium, koper, kwik, lood, nikkel en zink) PAK en minerale olie. Daarnaast bezit het plangebied een aantal puntbronnen waar lokaal als gevolg van activiteiten van (voormalige) bedrijfsterrinen de bodem is verontreinigd. Deze puntbronnen dienen te allen tijden verwijderd te worden. Het navolgende heeft enkel betrekking op diffuse bodemverontreiniging.

het huidige bodembeleid

Het huidige gemeentelijke bodembeleid geeft ruimte om al naar gelang de toekomstige functie van een gebied de bodemverontreiniging aan te pakken. Zo behoeft de bodem onder een bedrijfsterein niet zo schoon te zijn als in een tuin bij een woning. Indien niet alle verontreiniging wordt opgeruimd geeft dit beperkingen voor het toekomstig gebruik van de grond.

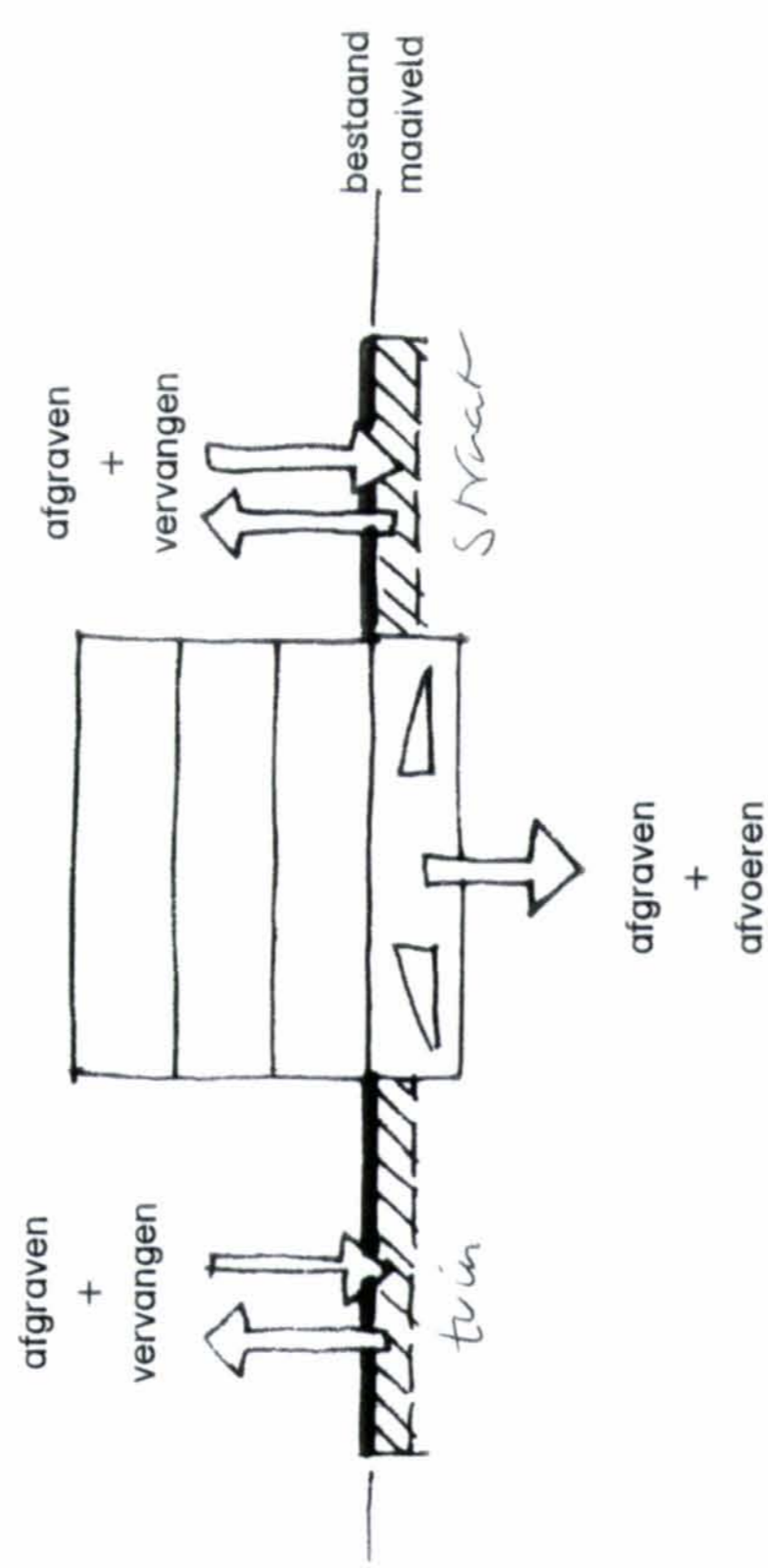
Bovendien kan onder bepaalde voorwaarden licht tot matig en zelfs ernstig verontreinigde grond weer op verantwoorde wijze worden toegepast. Ook dit is weer afhankelijk van het toekomstig gebruik. Zo mag bijvoorbeeld onder infrastructuur, onder de voorwaarde dat deze infrastructuur als zodanig in het bestemmingsplan is bestemd, ernstig verontreinigde grond worden toegepast.

resultaten

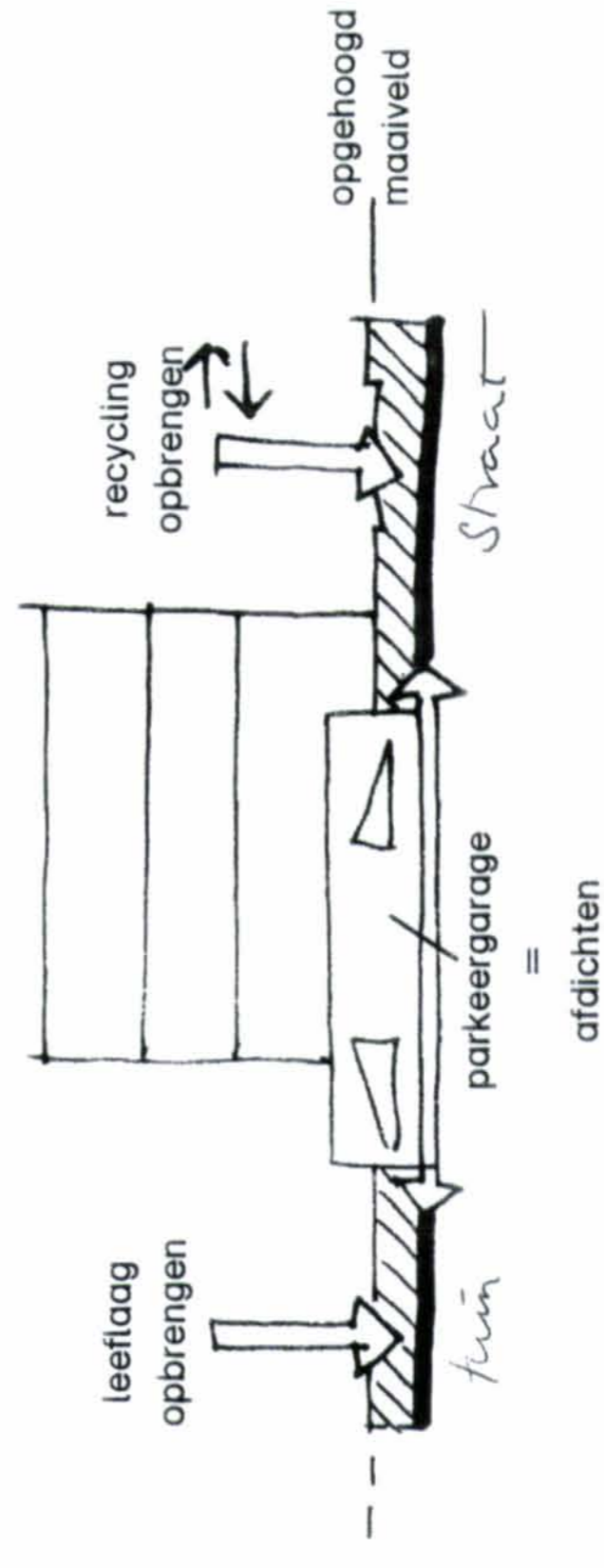
Een bodemsanering doorvoeren voor een plangebied als Belvédère betekent voor een groot deel zoeken naar mogelijkheden om de bodem een onderdeel te laten zijn van het planontwerp. Door zo weinig mogelijk grond af te voeren c.q. vrijkomende (verontreinigde grond) tijdens de bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk weer toe te passen, kunnen de kosten van sanering worden teruggebracht. Een goede grondbalans en interactie tussen stedenbouwkundige en bodemdeskundige zijn hiervoor een voorwaarde. Het resultaat is dat toekomstige bouwpeilen van het plangebied, in relatie tot eerdere ontwerpen, hoger zijn komen te liggen en parkeergarages slechts gedeeltelijk ondergronds of op het bestaande maaiveld worden geplaatst waardoor er nog nauwelijks grondverzet nodig is.

Er komt er aanzienlijk minder verontreinigde grond vrij en komt de noodzaak om de groeve op te vullen met deze verontreinigde grond te vervallen hetgeen een extra besparing oplevert van enkele miljoenen.

De kosten (bandbreedte) van de bodemsanering inclusief de grondbehoefte zijn teruggebracht van circa 60 miljoen euro² naar circa 30 miljoen euro.



oorspronkelijk voorstel bodemsanering



aangepast voorstel bodemsanering

¹ Onder een diffuse verontreiniging wordt een verontreiniging verstaan die zich voordoet over een groot gebied zonder duidelijke kern, verontreinigingspatroon, of verontreinigingsbron.
² Uitgaande van de plannen in 2002.
³ Uitgaande van het concept Masterplan

luchtkwaliteit

Voor het plangebied geldt, wat ook voor de rest van de stad geldt, dat vanwege de ligging in een dal luchtverontreiniging vaak lang blijft hangen. De luchtverontreiniging wordt met name veroorzaakt door zware industriële activiteiten in het buitenland. Uit onderzoek is gebleken dat de bijdrage van de plaatselijke bedrijven aan de luchtverontreiniging gering is.

Luchtverontreiniging veroorzaakt door het verkeer betreft met name stikstofdioxide langs de Frontensingel. Voor wat betreft fijn stof geldt dat bijna op alle wegen in de stad de grenswaarde voor het 24-uurs gemiddelde wordt overschreden.

Met het oog op de bescherming van de gezondheid zijn in de Nederlandse wetgeving grenswaarden voor het kwaliteitsniveau van de buitenlucht opgenomen. Deze grenswaarden zijn gebaseerd op Europese regelgeving. Bij het realiseren van nieuwe gevoelige functies dient hiermee rekening te worden gehouden. In de milieueffectrapportage die voor het plangebied Belvédère is opgesteld, is onderzocht welke waarden er langs de ontsluitingswegen aanwezig zullen zijn. Op basis van die informatie kunnen afspraken worden gedaan over de functies die mogelijk zijn langs deze wegen.

geur

In een groot gedeelte van het plangebied is sprake van geurhinder. Geurhinder is moeilijk te definiëren. Of geur als hinderlijk wordt ervaren hangt namelijk af van de soort geur, de tijd en de plaats. Verder is het ervaren van geur persoonsgebonden. Het Maastrichtse beleid is er op gericht om in centrumgebieden niet meer dan 12-20% geurhinderden⁴ te hebben. Onderzocht is of stedenbouwkundige maatregelen de verspreiding van geur kunnen beïnvloeden. Gebleken is dat dit niet mogelijk is. Geurhinderden is wel te beïnvloeden door minder gevoelige functies in de nabijheid van geurbronnen te plaatsen. Via vergunningverlening en handhaving zal alles in het werk gesteld worden om de doelstelling van 12-20% geurhinderden te halen.

⁴ Van een geurhinderde is sprake als men ongeveer last te hebben van de stank.

externe veiligheid

Extern veiligheidsbeleid richt zich op risico's die verbonden zijn met productie, opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen, voor zover deze stoffen als gevolg van een ongeval vrij kunnen komen.

Binnen het plangebied Belvédère zijn een aantal tankstations met LPG aanwezig. Tevens is er een bedrijf (Ciba Specialty Chemicals) dat valt onder het Besluit risico's zware ongevallen. Bij de ontwikkeling van het gebied wordt met de contouren van deze risicovolle activiteiten rekening worden gehouden of worden de risicovolle activiteiten in overleg gesaneerd.

energie

De aandacht voor energie speelt zich in beginsel af op drie vlakken, te weten:

- 1 vraagreductie;
- 2 opwekken/inzetten van duurzame energie (zon, wind, water, bio e.d.);
- 3 de restvraag aan energie zo efficiënt mogelijk opwekken.

Vraagreductie en het inzetten van duurzame energie spelen zich af op het niveau van gebouwen en installaties. Bij de uitwerking van de deelgebieden dient rekening te worden gehouden met de eisen die duurzame energiebronnen stellen aan de inrichting van een gebied. In de energiescan zullen alle mogelijkheden op voor en nadelen worden onderzocht.

Voor de ruimteverwarming van een deel van de te realiseren gebouwen in Belvédère zal gebruik gemaakt kunnen worden van de restwarmte van SAPPi. De warmte die hiervoor nodig is zal, zolang de bedrijfsprocessen het toelaten, geleverd worden uit de restwarmte die vrijkomt bij de energieproductie voor SAPPi. Op deze wijze wordt getracht de aanwezigheid van de bestaande industrie te benutten voor verwarming van bestaande en nieuwe wijken.

natuur en ecologie.

Het plangebied Belvédère ligt op een kruispunt van vier verschillende landschaps- en ecologische districten (het krijt-, kempens-, rivier- en stadsdistrict). De aanwezigheid van een oude stadsrand met beschermde gebieden en de in het oog springende groengebieden met hoge landschappelijke en ecologische waarden (Hoge Fronten, Lage Fronten en Fort Willem) maken het tot een ecologisch interessant gebied. Ook meer verborgen zijn natuurwaarden aanwezig, zoals de voormalige goederenspoorlijn. Ook de wat versnipperde groenstructuur van de Steilrand aan de westzijde heeft een belangrijke ecologische waarde.

De Maas met de toekomstige natuurontwikkelingsgebieden vormt het eindpunt van de landschapsecologische gradiënt. Op een hoger schaalniveau neemt het Belvédère-gebied een strategische positie in tussen andere regionale ontwikkelingen: het grensproject Albertkanaal en de Grensmaas.

Specifieke gebieden met bijzondere kwaliteiten zijn het gebied van de Lage Fronten, en de bijbehorende verbindingen richting stad via het Bassin, richting België via Zuid Willemsvaart, en richting westen via de Hoge Fronten; de voormalige schootsvelden rondom Fort Willem; de Steilrand, en de Belvédèreberg.

Het betreft bijzondere kwaliteiten omdat hier natuur in zijn meest uitgebreide vorm (water, landschap, ecologie) en cultuurhistorie zijn samengebracht. Het zijn eilanden van natuur temidden van een voornamelijk industriële omgeving.

Vanwege het bijzondere en kwetsbare karakter van deze gebieden is een extra zorgvuldige benadering noodzakelijk. Het betreft namelijk kleine gebieden die op zichzelf nauwelijks voldoende levensvatbaar zijn. Dit omdat er geen uitwisseling plaatsvindt tussen de gebieden onderling (ze zijn niet aan elkaar gekoppeld) en er een forse druk is vanuit de huidige functies in de omgeving om de gebieden in te perken c.q. te belasten (expansiedruk a.g.v. bedrijvigheid). Deze druk wordt verhoogd als er een intensiveringslag plaatsvindt via de ontwikkeling van Belvédère.

Met de bijzondere en kwetsbare positie van deze ecologische waarden is in het Masterplan rekening gehouden. Het voorziet erin om deze kwetsbaarheid te verminderen. Dit gebeurt door de gebieden fysiek aan elkaar te koppelen en waar mogelijk uitbreidingskansen te bieden. Zo wordt de levensvatbaarheid van flora en fauna vergroot.

licht, trillingen, afval

Naast de bovenstaande natuur- en milieuaspecten dient bij de uitwerking van de plannen met de volgende aspecten rekening te worden gehouden:

- licht: lichtinval voor mens, flora en fauna dient te worden voorkomen. Er bestaan algemene richtlijnen (1999) die voor het plangebied voldoende handvaten bieden om optredende lichtinval als gevolg van intensivering van het gebied tot een minimum te beperken;
- trillingen: in gebouwen kunnen door verschillende oorzaken trillingen ontstaan. Bij nieuwe woningen dient hier bij het ontwerp rekening te worden gehouden; afval: het stedenbouwkundig ontwerp dient rekening te houden met ondergrondse brengvoorzieningen.

De toegankelijkheid en openbaarheid van deze bijzondere gebieden wordt zo vormgegeven dat recreatief medegebruik in harmonie plaatsvindt met de ecologische waarden. Ten behoeve hiervan is er bij het tot stand komen van het Masterplan intensief overleg gevoerd tussen stedenbouwkundige en ecologen, landschappers en cultuurhistorici.

In het plangebied worden ecologische verbandingen tussen verschillende natuurgebieden gecreëerd waardoor flora en fauna goed kunnen ge(uit)dijen. Deze verbandingen zijn op maatvelidniveau, door de lucht (Hoge Fronten - Fort Willem) en ondergronds (Lage Fronten - Hoge Fronten). Deze verbandingen zijn stedenbouwkundig ingepast evenals de bouwblokken rondom deze ecologische zones waarbij, waar mogelijk, rekening is gehouden met leefgebieden en nesten van beschermde diersoorten en met bezonning resp. schaduwwerking. Waar nodig zullen specifieke materialen worden toegepast in gebouwen en in de openbare ruimte, waardoor de leefgebieden van met name de hagedis fors uitgebreid kunnen worden.

Samen vormen al deze elementen een 'laagdynamisch netwerk'. In combinatie met het 'hoogdynamisch netwerk' van de vernieuwde verkeersstructuur vormen ze het raamwerk van het Masterplan.

stad & milieu

In heel Nederland zijn vijftientwintig projecten, waaronder Belvédère, aangewezen als "Stad & Milieu" project. Dit komt er op neer dat gemeenten meer mogelijkheden krijgen om op lokaal niveau een integrale afweging te maken. Zo kan de geldende milieuregelgeving terzijde worden geschoven, middels een zogenaamd stap 3-besluit, als die regelgeving niet bijdraagt aan een integrale meest gunstige oplossing voor het gebied als geheel. Hierbij geldt wel als voorwaarde dat milieuaspecten vanaf het begin van het ontwerpproces worden meegenomen (stap 1), dat via bronmaatregelen milieubelasting zoveel mogelijk wordt teruggedrongen en dat de ruimte binnen de huidige regelgeving optimaal wordt benut (stap 2). Daarnaast dienen compenserende maatregelen te worden getroffen en is goedkeuring van de minister nodig.

Bij aanvang van het project in 1998 is de milieusituatie in Belvédère in kaart gebracht en is een belevingsonderzoek gedaan. De resultaten van beide onderzoeken zijn van meet af aan meegenomen bij de planontwikkeling. De conclusie die op voorhand is getrokken uit de milieuverkenning was, dat bij een optimale ontwikkeling voor het gebied als geheel (de integraal beste oplossing) er niet aan ontkomen kon worden om voor geluid en bodem af te wijken van de geldende milieuregelgeving. In de loop van de tijd is echter gebleken dat door slim te ontwerpen⁵ (het betrekken van milieuovertredingen vooraan in het ontwerpproces) veel milieuwinst te behalen valt en het afwijken van regelgeving wellicht niet meer aan de orde is.

geluid

De geluidbelasting rond de infrastructuur is aanzienlijk, maar door te werken met geluidsafschermende bebouwing is gebleken dat de geluidskwaliteit in het achterliggende gebied goed is. Hiervoor is dus geen stap 3-besluit meer nodig.

Geluidbelasting die veroorzaakt wordt door de industrie zal afnemen als (voor een deel verouderde) bedrijven komen tot een noodzakelijke moderniseringslag of eventueel verplaatsen uit het gebied. Vanwege de grootte van het plangebied zal de ontwikkeling gefaseerd plaatsvinden, waarbij fasering en tempo in principe door de ontwikkeling van de bestaande bedrijven wordt bepaald. Het kan dus zo zijn dat woningbouw wordt gerealiseerd voordat alle geluidbelastende industrie vertrokken is. In een dergelijk geval kan het nodig zijn een *tijdelijk* stap 3-besluit te nemen.

Of een dergelijk stap 3-besluit genomen dient te worden is nu nog niet te zeggen omdat dat van een aantal aspecten afhangt die pas duidelijk worden bij de definitieve uitwerking van de betreffende deelgebieden en de situatie zoals die zich op dat moment rondom de bestaande bedrijvigheid heeft ontwikkeld.

bodem

Op basis van de eerste stedenbouwkundige schetsen was veel grondverzet en bodemsanering nodig. Dit bracht hoge kosten met zich mee. Om deze kosten omhoog te brengen was het de bedoeling om vrijkomende verontreinigde grond elders in het gebied te hergebruiken. Ook was het de bedoeling om de DBU groeve te vullen met vrijkomende grond. Dit was vanuit milieuhygiëne en volksgesondheid gezien een goede oplossing, maar leverde nogal wat juridische problemen op die via een stap 3-besluit opgelost zouden kunnen worden. Inmiddels is in goed overleg, tussen de stedenbouwkundige en bodemdeskundige, het stedenbouwkundig plan zodanig aangepast dat er nog maar weinig grondverzet nodig is. Het opvullen van de DBU groeve geldt niet meer als een harde stedenbouwkundige randvoorwaarde. Bovendien is recentelijk de regelgeving verruimd waardoor het mogelijk is geworden om de bodemverontreiniging binnen het totale plangebied aan te merken als één geval van bodemverontreiniging en de milieunormen uit het gemeentelijk bodembehersplan te hanteren in plaats van de landelijke bodemgebrikswaarden. Dit alles biedt nu voldoende ruimte om de bodemsanering voor het gehele plan adequaat, zorgvuldig, verantwoord en binnen de huidige regelgeving te kunnen uitvoeren. Een stap 3-besluit is derhalve niet meer nodig.

De Experimentenwet Stad & Milieu loopt tot 1 januari 2004. Momenteel is een wetsvoorstel in de maak dat het nemen van stap 3-besluiten definitief verankerd in de wet zodat hiervan ook buiten de experimenteelgebieden gebruik kan worden gemaakt. Van deze mogelijkheid kan in een later stadium alsnog gebruik worden gemaakt.

milieueffectrapportage

De drie samenwerkende partijen Belvédère hebben in februari 2003 een startnotitie bij de gemeenteraad ingediend voor de ontwikkeling van Belvédère. Met het indienen van de startnotitie is de milieueffectrapportage (m.e.r.) gestart. De gemeenteraad heeft in mei 2003 de richtlijnen voor de milieueffectrapportage vastgesteld waaraan het milieueffectrapport moet voldoen. Eind 2003 wordt het concept m.e.r. tegelijkertijd met het Masterplan en een structuurplan voor het plangebied ter inzage gelegd. De m.e.r. zal inzicht geven in de consequenties van het Masterplan op de natuur en milieusituatie.

Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de eerste fase en de tweede fase. In de eerste fase wordt ongeveer de helft van het programma gerealiseerd, maar de Noorderbrug nog niet aangepast; in de tweede fase gebeurt dit wel. In de m.e.r. ligt de nadruk dus op de implicaties van het realiseren van het raamwerk (de combinatie van het 'laagdynamisch' en het 'hoogdynamisch' netwerk).

milieukwaliteitsprofielen

De invulling van de verschillende deelgebieden zal in de loop van de tijd van geval tot geval worden bekeken. Daarbij wordt aangesloten bij het systeem van 'milieukwaliteitsprofielen', dat is vastgesteld in het Natuur en Milieu Plan Maastricht (NMPM). In het NMPM is onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten stedelijke milieus, die ieder hun eigen soorten milieueisen met zich mee brengen. Zo worden bijvoorbeeld in een binnenstedelijke omgeving andere eisen aan geluidshinder gesteld dan in een puur landelijke of stadstrand omgeving. Het voorkomt dat in milieutechnisch opzicht de stad te veel als een eenheidsworst wordt benaderd.

Deze benadering past goed op het Masterplan Belvédère, dat immers ook deelgebieden kent met een sterk verschillende signatuur. De gebieden 'Binnensingel en Frontenkwarter vallen binnen het milieukwaliteitsprofiel 'centrummilieu', de gebieden Bosscherveld en Boschpoort binnen het profiel 'intensief wonen/werken', en het gebied Bellevue grotendeels binnen het milieukwaliteitsprofiel 'extensief wonen'. In de loop van de uitwerking van de deelgebieden is een verfijning van deze indeling nodig (sommige gebieden hangen tussen twee categorieën in).

16. ruimtelijke kwaliteit

Het Masterplan zet in op een hoge ruimtelijke en architectonische kwaliteit. De rijkdom aan kansen die de stad hier biedt verplicht daartoe.

Het Masterplan vormt het basisdocument, waarin afspraken over het gewenste kwaliteitsniveau zijn vastgelegd. Gedurende de planuitwerking kan men hier op terugvallen.

Het gewenste kwaliteitsniveau is in dit Masterplan per deeggebied aangeduid in de hoofdstukken 8 tot en met 12, door middel van de tekst en de bijbehorende illustraties. In het onderstaande hoofdstuk worden daar een aantal kwaliteitsreferenties aan toegevoegd, die zoveel als mogelijk verwijzen naar Maastrichtse voorbeelden. Ze betreffen niet alleen de bebouwing, maar ook de kwaliteit van de openbare ruimte. Vooral van de meer recente voorbeelden zijn de benodigde inzet op het vlak van planproces, begeleiding en supervisie, het niveau gekopieerd te worden. Maar er moet wel een vergelijkbare inzet voor de betreffende onderdelen van Belvédère geleverd gaan worden.

De omschrijving van het kwaliteitsniveau is in dit Masterplan nog vrij globaal. De kwaliteitscriteria moeten na de goedkeuring van het Masterplan nader worden uitgewerkt in onderzondelijke stedenbouwkundige deelplannen.

kwaliteitsreferenties

De volgende kwaliteitsreferenties zijn in het Masterplan gehanteerd.

Voor het gebied *Binnensingel* dient het kwaliteitsniveau van de architectuur van de Maastrichtse binnenstad als referentie. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het Herdenkingsplein, de Charles Voscour, het Markt-Maas project etc. Ook de openbare ruimte moet worden uitgeoerd op het niveau van de binnenstad c.q. het kernwinkgebied.

Voor het *Frontenkwartier* is het niveau van de wijk Ceramique de referentie, zowel wat betreft de architectuur als de openbare ruimte. Het kwaliteitsniveau van het parkgebied rondom de Lage Fronten (het Frontenpark) moet de vergelijking kunnen doormaken met dat van het Stadspark aan de zuidzijde van de binnenstad (of met het Park Valkenberg in Breda).

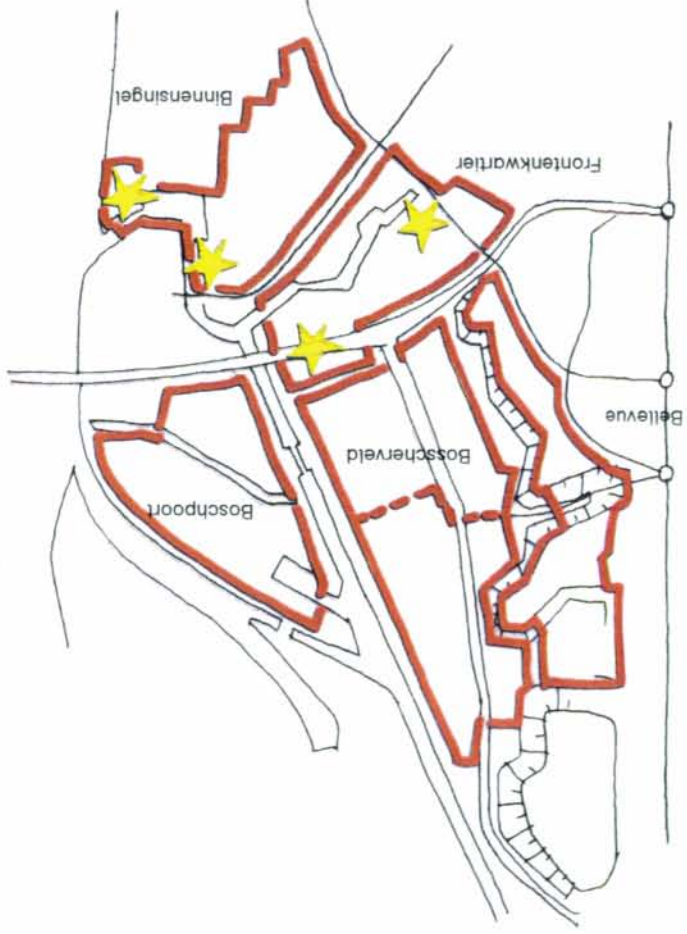
Voor *Bellevue* is het kwaliteitsniveau van recente Maastrichtse stadsuitbreidingen maatgevend, zoals bijvoorbeeld Amby-zuidoost, of dat van de omgeving Plateauweg/Mosa Saurusweg (Sint Pieter), of dat van de buurt Campagne/Biesland. Buiten Maastricht vormt de buurt Munnikenhuizen in Arnhem een goede kwaliteitsreferentie.

Voor *Boscherfeld* is de openbare ruimte in het Viliapark in Maastricht-zuid, met grote bomen en ruime profielen, de kwaliteitsreferentie. De architectuur mag een gevarieerd beeld vertonen, met een kwaliteit die vergelijkbaar is met de Alexander Bataillon in Wyck de Aylvalaan en de Graaf Waldeckstraat in het Viliapark.

Voor *Boschpoort* is het moeilijk een eenduidige kwaliteitsreferentie te geven, omdat zowel de bestaande als de nieuwe bebouwing een grote variatie vertoont. Nieuwbouw aansluitend bij de huidige buurt moet dezelfde combinatie van zorgvuldigheid en vakmanschap vertonen als het oorspronkelijke "Boosten-duurje". De Jojo-haven en omgeving vraagt om een zorgvuldige eigenlijke aanpak.

Naast de deelgebieden zijn er een paar specifieke gebouwen, de 'hotspots' die nog extra in de kijker staan en een cruciale uitstraling op het gebied als geheel zullen hebben. Zij vragen om de hoogst mogelijke inzet, vergelijkbaar met het Bonnetantenmuseum of het Centre Ceramique, en om een vergelijkbaar bijzonder programma:

- de restauratie en verbouw van de Timmerfabriek (en ooit de Eiffel), als exceptioneel erfgoed;
- de locatie Landbouwbelang, direct aan de Maas en dus met grote invloed op het silhouet van de stad;
- de bebouwing bij het koppeltstuk tussen Hoge en Lage Fronten, zeer zichtbaar en symbool van de integratie van natuur, cultuurhistorie en stad ('Villa Salamander');
- de hoek van het Frontenkwartier en het Boscherfeld ('de Knoop'), de nieuwe entree vanaf de verlegde Noorderbrug.



deelgebieden en 'hotspots'

stedenbouwkundige deelplannen

Na goedkeuring van het Masterplan worden de kwaliteitscriteria verder uitgewerkt in stedenbouwkundige deelplannen.

De stedenbouwkundige deelplannen zorgen stapsgewijs voor een verfijning van het Masterplan in onderdelen. Zij zijn een noodzakelijke tussenstap voordat tot de ontwikkeling van bouwplannen kan worden overgegaan; zij waken over de samenhang tussen het Masterplan, de deelplannen en de bouwplannen. Deze samenhang kan per deelplan verschillen.

Ook de aard van de criteria en de wijze van aansturing en bewaking zullen per deelgebied verschillen. Voor het Frontenkwartier geldt bijvoorbeeld dat door de verweving van stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp een sterk totaalbeeld moet ontstaan en dat dus een intensieve samenwerking en strenge sturing nodig zijn. Voor het Bosscherveld is dit verband veel losser: de openbare ruimte van de bomenlanen zorgt voor de samenhang, in de bebouwing moet er ruimte zijn voor onverwachte initiatieven.

De kwaliteitscriteria in de verschillende stedenbouwkundige deelplannen moeten afgestemd worden met de gemeentelijk Welstandsnota. Daarin worden voor de hele stad deelgebieden met criteria benoemd.

Voor het hele Masterplan is een continue stedenbouwkundige supervisie voorzien. Deze supervisor moet de samenhang binnen de veelheid van ontwikkelingen bevorderen en bewaken. De stedenbouwkundige randvoorwaarden en de supervisie gelden voor alle initiatieven in het plangebied, dus gelijkelijk voor het samenwerkingsverband van de gemeente met de private partijen (beleggers), als voor eventuele derden.

bouwplannen

Voor de uitwerking tot bouwplannen is het architectuurbeleid van de gemeente Maastricht maatgevend. Dit is vastgelegd in de nota 'Keuze voor Kwaliteit', vastgesteld in 1997. In deze nota worden ontwerpers van nieuwe projecten uitgedaagd te wedijveren met de hoge ruimtelijke kwaliteit van de bestaande stad. Daarbij geldt er een primaat voor de stedenbouw: deze legt de basis voor een hoge architectonische kwaliteit. Er wordt gepleit voor een artistiek ontwikkelingsmanagement, gericht op het inschakelen van getalenteerde ontwerpers, binnen een stelsel van heldere en uitdagende regels. Zonder talent geen kwaliteit!

Voor Belvédère geldt deze aanpak niet alleen voor de architectuur van de gebouwen, maar ook voor de vormgeving van de openbare ruimte. Hieronder vallen ook de parken en groengebieden, en niet in de laatste plaats de infrastructuur (brugconstructies, viaducten, kruispunten en aansluitingen), die in het plan immers een prominente plaats inneemt.

Over de begeleiding en behandeling van de bouwplannen worden van tevoren afspraken gemaakt met Welstand (voorinformatie, samenwerking, rolverdeling).

Conform het gemeentelijk beleid wordt er alleen gewerkt door gekwalificeerde architecten.

Binnen het samenwerkingsverband van de gemeente en de twee beleggers vindt de keuze van architecten en buitenruimte ontwerpers altijd plaats in gezamenlijkheid.

Precisering van al deze zaken vindt plaats bij de aanvang van de uitwerking van het Masterplan.



colofon :

ontwerp:
Palmboom & van den Bout Stedenbouwkundigen b.v., Rotterdam

in opdracht van:
Gemeente Maastricht, ING Real Estate, BPF Bouwinvest

in nauwe samenwerking met:
Gemeentelijke diensten en adviseurs van de private partijen

op basis van:
Startnotitie (vastgesteld door de Gemeenteraad op 8 december 2001), Ideeëncarroussel,
Voorontwerp Masterplan februari 2002 en Ontwerp Masterplan januari 2003.