

An aerial photograph of a city plan, likely Maastricht, with a semi-transparent blue overlay. The overlay highlights a specific urban area in the center, showing a mix of residential blocks, a large open space, and a curved road. The text is overlaid on a solid blue horizontal band.

Ambitiedocument

Centrum Limmel-Nazareth, Maastricht | december 2009

*ambitiedocument
centrum Limmel-Nazareth, Maastricht
december 2009*



dit boekwerk is vervaardigd door:
Urbis bureau voor stadsontwerp
Schiedamsedijk 41
3011 ED Rotterdam
010 2175353
www.urbisstadsontwerp.nl

in opdracht van
Gemeente Maastricht
Servatius
Woonpunt



servatius

W O O N P U N T ●

1 Inleiding	5
2 Aanleiding van dit ambitie document	5
3 Kader	
3.1 Structuurschets Noord-oost	6
3.2 Visie Maastricht-Noord-oost	7
3.3 Avenue2	7
3.4 Landgoederenzone	8
3.5 Herontwikkeling Jeruzalem	10
3.6 Studies architecten	11
3.7 WAP/WOP stand van zaken	13
4 Bestaande situatie	
4.1 Historische kaarten	15
4.2 Historische structuur	16
4.3 Waardestelling	17
4.4 Aandachtspunten	19
5 (technische) Aspecten	
5.1 Toekomstige infrastructuur	20
5.2 Ondertunneling van het spoor	22
5.3 Hoogspanningskabels	23
5.4 Milieu en externe veiligheid	24
6 Ruimtelijke ambities voor Limmel en Nazareth	
6.1 Algemeen	27
6.2 Uitwerking ruimtelijke ambities op hoofdstructuurniveau	29
7 Programmatische ambities voor Limmel en Nazareth	
7.1 Sloop opties	41
7.2 Programma mogelijkheden	42
7.3 Centrumfuncties	43



UITVOERINGSKAART WOP LIMMEL/NAZARETH 2010-2020

- sloop woningen en opstallen
- reconstructie spoorkruising (viaduct)
- reconstructie (ondergronds brengen)
- hoogspanningslijnen
- transformatie Nazareth Noord en Midden

plangebied ambitiedocument geprojecteerd in uitvoeringskaart uit de concept WOP (versie november 2009)

Inleiding

Voor u ligt het ambitiedocument voor het nieuw te ontwikkelen centrumgebied Limmel-Nazareth. Dit document is in de periode juni-december 2009 tot stand gekomen. Opdrachtgevers voor het document zijn naast de gemeente Maastricht ook de twee corporaties met bezit in Limmel en Nazareth: Servatius en Woonpunt.

Het ambitiedocument geeft in woord en beeld een overzicht van de inhoudelijke opgaven, het programma van eisen en de gewenste ontwikkelingsrichting. Daarnaast biedt een doorkijk naar programma mogelijkheden en geeft inzicht in de relatie van de centrumlocatie met zijn omgeving. Tot slot probeert het ook te inspireren. Op basis van het ambitiedocument zal namelijk (door een door de gezamenlijk opdrachtgever te selecteren partij) een ruimtelijk masterplan worden opgesteld als kaderstelling voor de architectuur en openbare ruimte.

Aanleiding

De buurten Limmel en Nazareth vormen, samen met Wittevrouwenveld en Wyckerpoort, de zogenaamde "Vogelaarwijk" Maastricht Noordoost. Voor dit gebied heeft de gemeenteraad in mei 2008 een Wijkactieplan (WAP) vastgesteld en de Structuurschets Maastricht Noordoost.

De herstructurering van de buurten vindt plaats in afstemming met de ondertunneling van de A2. Ter uitwerking van het WAP en de Structuurschets stellen de corporaties, buurtplatforms en de gemeente Maastricht een Wijkontwikkelingsplan (WOP) op voor Limmel/ Nazareth en een WOP voor Wittevrouwenveld/ Wyckerpoort. De twee concept-WOP's zijn eind 2008 gepresenteerd en momenteel onderwerp van overleg en consultatie. Op 23 februari 2010 worden ze vastgesteld door de gemeenteraad van Maastricht.

In het WAP, de Structuurschets en het WOP Limmel/ Nazareth neemt het strategisch project centrumontwikkeling Limmel/ Nazareth een belangrijke plaats in. De toekomst van Limmel en Nazareth staat of valt met investeringen in voorzieningen (o.a. brede school en buurtwinkels) op één centrale plek. Afzonderlijk zijn de buurten te klein om te "overleven"; bij handhaving van de huidige barrières (spoor en hoogspanningslijnen)

zullen de nu nog aanwezige voorzieningen onvermijdelijk uit de buurten verdwijnen.

In overleg met de verantwoordelijke instanties Prorail en TenneT wordt gewerkt aan oplossingen om de barrières te slechten. Op basis van 3 oriënterende studies is voor de spoorkruising een basisvariant opgesteld (schetsontwerp). Deze basisvariant voorziet in een ruime (24 meter brede) onderdoorgang en een nieuwe rotonde Balijeweg/ Meerssenerweg.

Als eigenaar van de hoogspanningsleidingen heeft TenneT, in opdracht van de gemeente Maastricht, een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het ondergronds brengen van de hoogspanningslijnen.

plangebied

De centrumontwikkeling bevindt zich rond de ondertunneling en de Hoolhoeslocatie. Het plangebied beslaat verder de beide "aanlandingen" van het viaduct en hun omgeving, zowel in Limmel als Nazareth. De Hoge Hotelschool grenst aan de Hoolhoeslocatie en maakt deels onderdeel uit van de landgoederenzone aan de noordzijde van Limmel-Nazareth. Voor dit ambitiedocument is daarom ook gekeken naar de hotelschool en de aanpassingen die daar in de omgeving plaatsvinden in het kader van de landgoederenzone en de A2 ontwikkeling.



Structuurschets Noordoost: plankaart



3.1 Structuurschets Noord-oost

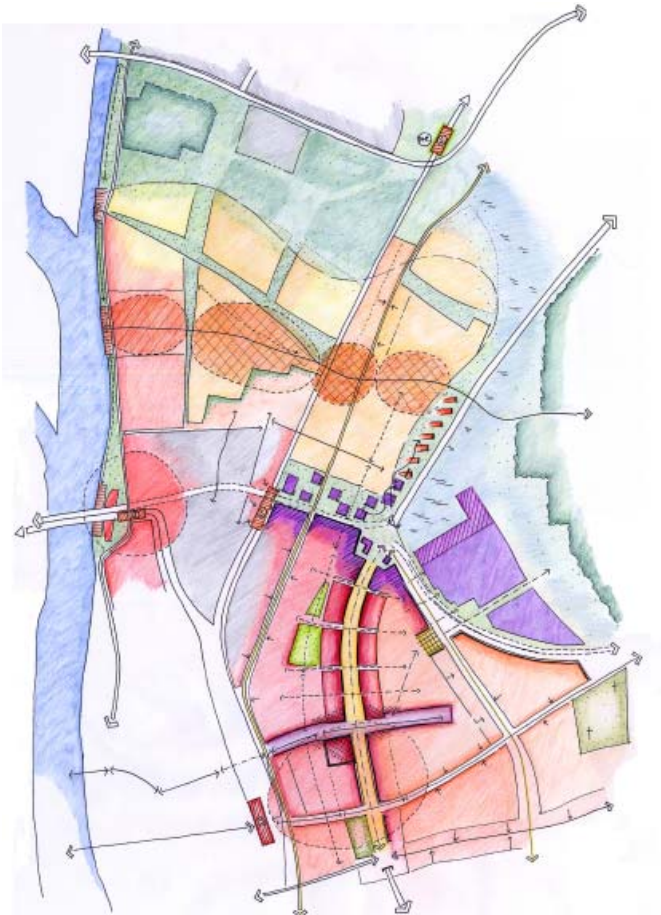
In de structuurschets Noord-oost zijn de volgende beleidsuitgangspunten vastgelegd die voor de locatie van belang zijn:

- Het maken van een aantal oost-westverbindingen, waarvan de ondertunneling van het spoor ter plaatse van de Balijeweg er een is.
- groen: inzet op nieuwe verbindingen in de landgoederen zone ten noorden van Limmel en Nazareth.
- het verbeteren van de voorzieningen door: een nieuw kindcentrum/brede school en een buurtwinkelcentrum voor Limmel en Nazareth te realiseren.

Het ruimtelijke raamwerk dat in de structuurvisiekaart te zien is geeft aan dat er twee groene oostwest verbindingen voorzien zijn in Limmel vanaf de Maas tot aan de onderdoorgang onder het spoor. Vanaf de onderdoorgang loopt de groene verbinding door in Nazareth. Ook is aangegeven dat de Hoolhoeslocatie het toekomstige centrumgebied van Limmel en Nazareth wordt. Bij ontwikkeling van dit centrum wordt gestreefd naar inpassing van een recreatieve verbinding vanaf de Balijeweg die aansluit op de Beukenlaan naar Vaeshartelt.



Structuurschets Noordoost: voorzieningen



"Visie Maastricht Noordoost" 2006, visie corporaties

3.2 Visie Maastricht-Noord-oost

In 2006 hebben het projectbureau A2 en de 2 corporaties opdracht gegeven voor het opstellen van een structuurvisie voor Maastricht Noordoost. De visie laat zien wat de kansen zijn voor

Wijckerpoort en Wittevrouwenveld na ondertunneling van de A2.

Het aantal oostwest verbindingen kan toenemen, waardoor één samenhangende wijk kan ontstaan, met een centrum rond de Voltastraat en de Professor Cobbenhagenstraat. De groenstructuur van de landgoederenzone en Kanjelzone speelt een grote rol. De Noordkant van Nazareth en wellicht ook de noordzijde van Limmel verkleuren in de richting van een ontspannen stadsrandmilieu in het groen. Limmel wordt uitgebreid tot aan de Maas. De Hoolhoeslocatie wordt in deze visie ook bebouwd. Op hoofdlijnen volgt deze visie de Nota "Ruimte rond de A2".

3.3 Avenue2

Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat heeft op 25 juni 2009, namens de stuurgroep, bekend gemaakt dat het project A2 Maastricht gerealiseerd wordt door de marktpartij Avenue2.

Belangrijkste onderdelen van het plan de 'Groene Loper' zijn:

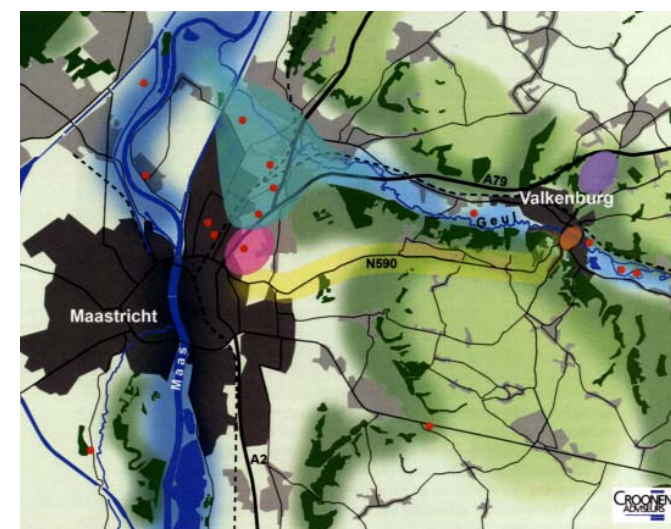
- volledige verknoping van A2 en A79;
- nieuwe verbindingsweg tussen A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven;
- de 'Groene Loper': een groen, recreatief lint voor fietsers en voetgangers dat zich van Vaeshartelt naar Céramique door de stad slingert;
- veel verkeerscapaciteit onder de grond: een gestapelde tunnel met 2x2 tunnelbuizen en een lengte van 2,3 kilometer;



Groen/blauw netwerk (Feddes/Olthof)

3.4 Landgoederenzone

De Landgoederenzone moet als verbindende schakel van Maastricht met het Geuldal ontwikkeld worden. Hierdoor wordt voor de inwoners van Maastricht en de bezoekers van de stad de ontsluiting met de omliggende natuur en de landschapswaarden gerealiseerd. Vanuit verschillende kanten zijn initiatieven genomen en visies neergelegd om de doelstellingen voor het gebied te realiseren. Een van de initiatieven is de "Uitwerking blauw groene netwerk Maastricht noordoost" door Feddes/Olthof. In deze studie worden een aantal nieuwe voet- en fietsroutes voorgesteld, wordt de Kanjel meer ruimte geboden en worden verschillende landschapstypen ingepast. Daarnaast wordt voorgesteld een aantal lanen met bomen als structurerende elementen in te zetten.



Landgoederenpark Maastricht-Valkenburg (Croonen)



deeluitwerking randzone Limmel

Randzone Limmel (Feddes/Olthof)

De uitwerking van de rand van Limmel laat zien hoe ecologische en recreatieve verbindingsfuncties in samenhang vorm kunnen krijgen. Centraal in het gebied wordt een groot zeggeveld voorgesteld, passend bij het benedenstrooms karakter van de Kanjel. Langs de bebouwingsrand van Limmel komt een zone met bloemrijke graslanden. Verder wordt voorgesteld de loop van de Kanjel te verleggen, waardoor in het noorden ruimte ontstaat voor de ontwikkeling van een bosrand. De bosrand heeft een afschermende werking voor de bestaande gevangenis Overmaze. Door het gebied loopt een doorgaande fietsverbinding van het Julianakanaal, langs de rand van Limmel, door het landgoed Betlehem en vervolgens naar de toekomstige lightrailhalte en de bestaande beukenlaan naar Vaeshartelt. Ook is in de tekening de hoofdverbinding voor wandelaars aangegeven: soms direct langs de Kanjel, soms op enige afstand. Vanuit de wijk haken routes op de twee hoofdverbindingen voor wandelaars en fietsers aan.



Kasteel Jeruzalem, situatie

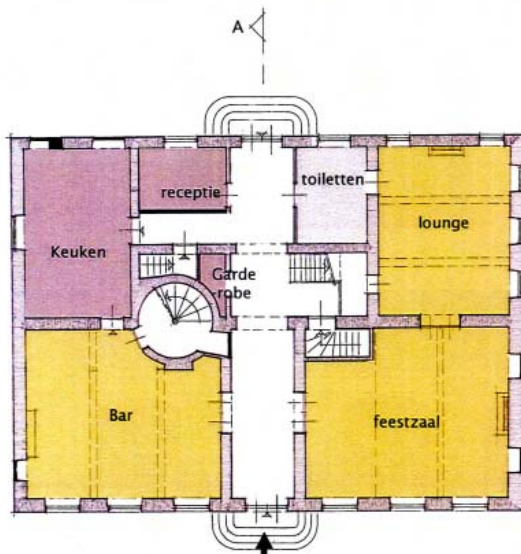


Kasteel Jeruzalem, bestaande toestandtekening

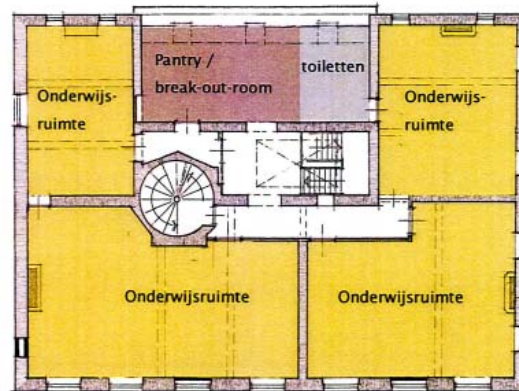
3.5 Herontwikkeling Jeruzalem

De gemeente zoekt een nieuwe functie voor het vervallen kasteel Jeruzalem met buitenplaats en wil deze cultuurhistorische parel opknappen en weer nieuw leven in blazen.

Basis is een door Satijn uitgevoerde studie naar de restauratie en herbestemming van kasteel Jeruzalem. (Zie afbeeldingen hiernaast).



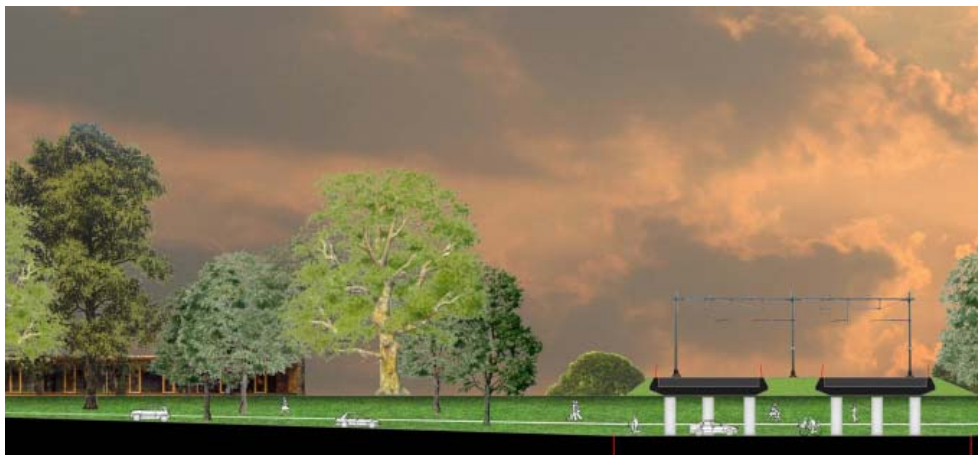
begane grond, kasteel Jeruzalem



verdieping, kasteel Jeruzalem

3.6 studies architecten

Ter voorbereiding op het maken van dit ambitiedocument is door drie architecten een studie verricht naar de mogelijkheden voor de spoorkruising. In alle drie de ontwerpen, van de hand van Caspar Slijpen, Zuid Architecten en René Thijssen, ligt de nadruk op doorzicht en relaties tussen Limmel en Nazareth. Duidelijk is geworden dat in plaats van een tunnel een zo breed mogelijk viaduct met veel doorzicht is gewenst.





Studie van René Thijssen

Studie van Zuidarchitecten

3.7 WAP/WOP stand van zaken

- In het WAP hebben gemeente en corporaties afgesproken een maximale inspanning te doen om de spoorwegovergang Limmel Nazareth (Balijeweg-Kasteel Verduynenstraat) ongelijkvloers te maken. Uitgangspunt is een veilige, brede (24 meter brede) verbinding als verbinding tussen de 2 buurten. Aan de ondertunneling is tevens het onder de grond brengen van de hoogspanningskabels die vanuit het noorden het schakelstation Limmel voeden, gekoppeld. De ambitie is om dit over een lengte van ca. 800 meter te doen (vanaf het schakelstation tot de Beatrixhaven).
- In het WOP sturen gemeente en corporaties aan op een herontwikkeling van het gebied Hoolhoes e.o. (zie hiernaast afgebeelde kaart). Op deze Hoolhoeslocatie wordt een centraal voorzieningencluster voor de buurten Nazareth en Limmel gepositioneerd, met een of twee supermarkt(en), aanvullende winkels, een brede school, voorzieningen, eventueel zorg/ouderenhuisvesting en woningen.
- planning: Het definitieve WOP wordt op 23 februari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Maastricht.



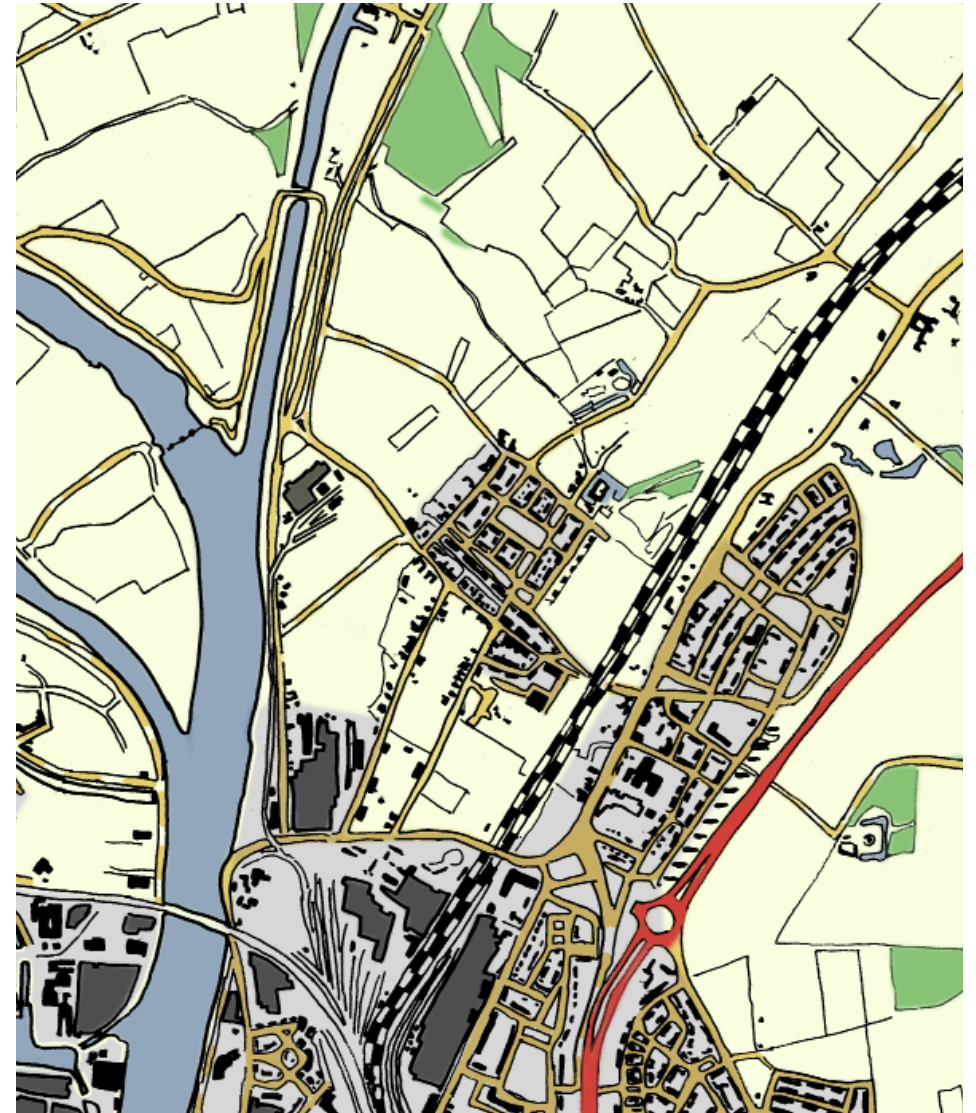
RUIMTELIJKE VISIEKAART WOP LIMMEL/NAZARETH

- | | |
|--|--|
| | renovatie |
| | groene loper |
| | vastgoedontwikkeling |
| | viaduct |
| | lightrailstation |
| | rotonde |
| | 1 centrum ontwikkeling |
| | 2 transformatie Nazareth Noord en Midden |
| | 3 herontwikkeling Limmel aan de Maas |
| | 4 ontwikkeling Mosa |
| | 5 ontwikkeling Kanjelzone |
| | mogelijke uitbreiding |
| | groene verbinding langere termijn |
| | verbinding afhankelijk van Trega |

concept Wijkontwikkelingsplan, ruimtelijke veranderingen (versie november 2009)



1924



1959

4.1 Historische kaarten

Hiernaast is de historische ontwikkeling van het gebied afgebeeld in drie periodes. De Populierweg is het historische lint waar het voormalige dorp Limmel aan lag. De orthogonale structuur van Limmel is al vroeg herkenbaar.



1979



4.2 Structuur

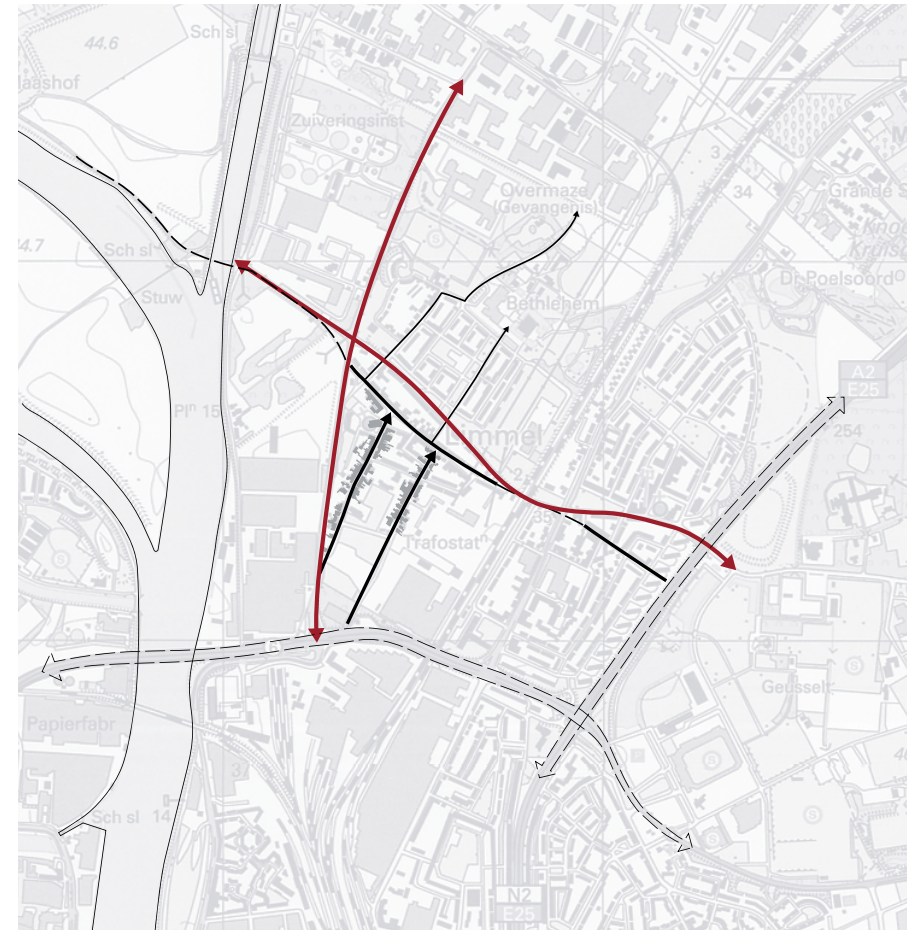
Hieronder (links) is te zien hoe de huidige morfologie van Limmel is opgebouwd en wat de belangrijkste dragers zijn.

Historische structuur

Hieronder is te zien dat de huidige morfologische structuur van Limmel niet gelijk loopt met de historische structuur. We hebben de drager Balijeweg en de historische route Populierweg. Beide zijn belangrijk.



De huidige hoofdstructuur van Limmel



De huidige hoofdstructuur van Limmel valt niet samen met de historische lijnen.

4.3 Waardestelling

Onderstaand de weergave van de inventarisatie van de waardestelling van Limmel. (Urban Fabric)



Waardering Limmel

■ parels: rijksmonumenten, belangrijke kenmerkende gebouwen, potentiële (gemeentelijke) monumenten met grote architectonische en stedenbouwkundige waarde

Stedenbouwkundige waarde:

■ grote stedenbouwkundige waarde voor stad en wijk: samenhangende ensembles op stadsniveau (oude linten, parkway, wijkcentra)

■ karakteristieke plaatsen in de stedenbouwkundige structuur

karakteristieke ensembles op wijkniveau

Architectonische waarde:

■ karakteristieke bebouwing met architectonische waarde: bij voorkeur behouden of transformeren

Ruimtelijke elementen:

■ landgoederenzone

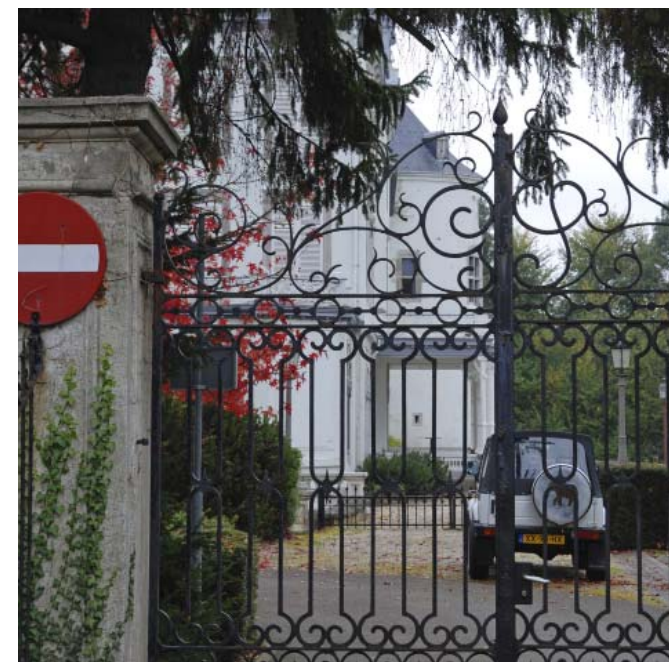
■ openbaar groen

■ water





- 1 en 2 Relatie met het groengebied is fysiek niet goed aanwezig doordat groengebied vanuit de wijk niet op veel punten doordringbaar is. Dit geldt ook voor langzaamverkeersroutes.
- 3 en 4 De aanwezigheid van de elektriciteitscentrale en de hoogspanningsmasten doet zeer ernstig afbreuk aan de woonkwaliteit.
- 5 Het woongebied van Limmel ligt, m.b.t. langzaam verkeersroutes, geïsoleerd van de rest van de stad. achterkanten van woningen en garages richting Locatie
- 6 Ontsluiting hotelschool.
- 7 Barrière spoor.
- 8 Beperkte ruimte Kanjel.



4.4 Aandachtspunten

Momenteel is de Hoolhoeslocatie een door hoogspanningslijnen en rommelige inrichting gedomineerd gebied. Het is duidelijk een randzone van een dorp. Naast deze matige uitstraling heeft de locatie ook een reeks van technische randvoorwaarden.

In de hiernaast afgebeelde kaart wordt een overzicht van deze aandachtspunten gegeven.

In het volgende hoofdstuk worden de technische randvoorwaarden voor ontwikkeling van de locatie nader toegelicht.



5.1 Toekomstige infrastructuur

auto

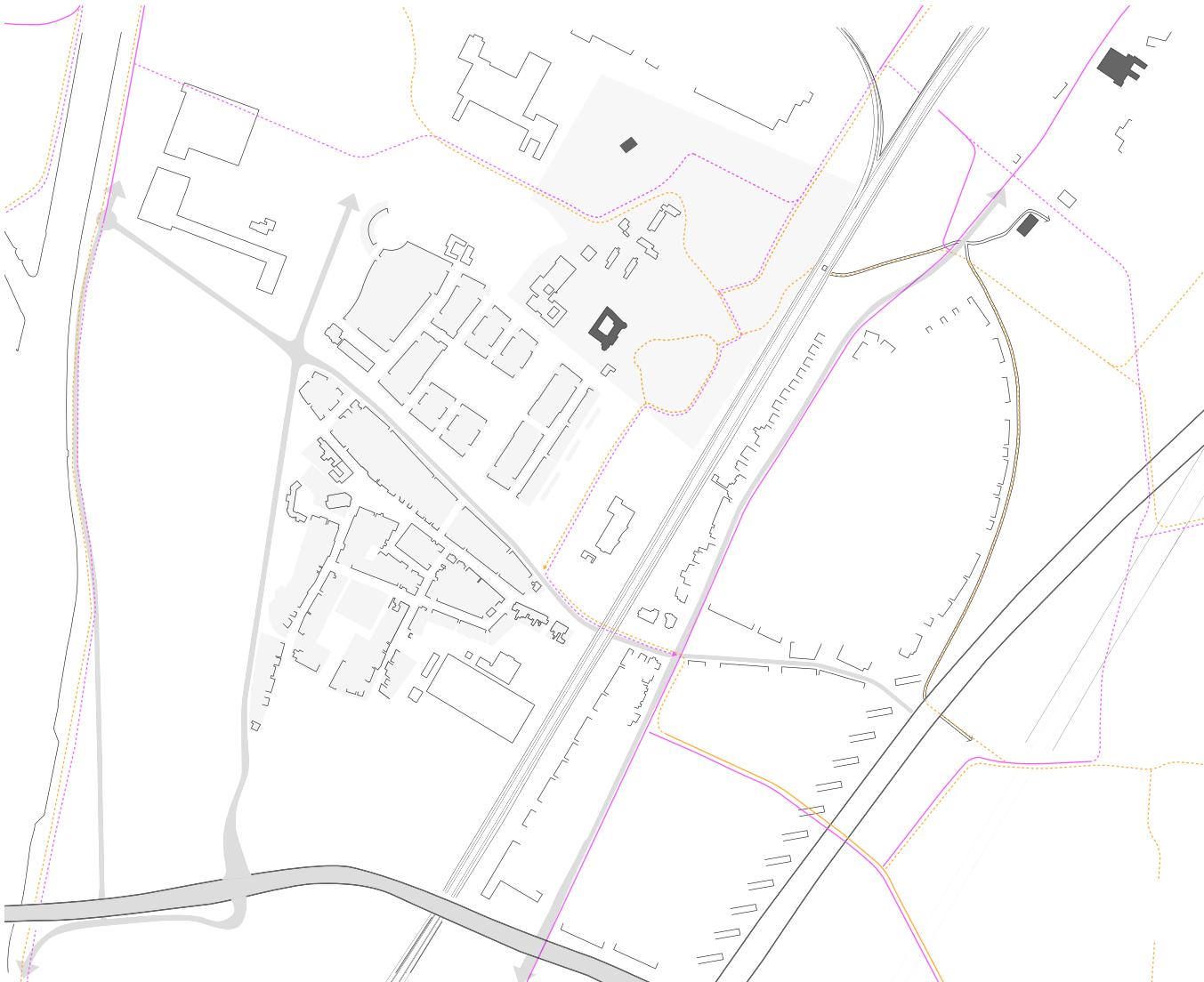
In de plannen van de A2 ondertunneling krijgt het industrieterrein Beatrixhaven een nieuwe rechtstreekse ontsluiting vanaf het knooppunt A2/A76. Deze afslag is gepland ten noorden van het Landgoed Betlehem/Hoge Hotelschool Maastricht.

In het kader van de bereikbaarheid van de stad tijdens ondertunneling van de A2, is er in de Beatrixhaven ter hoogte van de Galjoenweg een Park en Rail voorziening met een light railverbinding naar Maastricht Centraal gepland.

Hierdoor komt de oriëntatie van Limmel-noord en de Hotelschool meer richting het noorden te liggen.

In de hiernaast afgebeelde kaart is te zien hoe deze ontsluiting op hoofdlijnen zal verlopen.

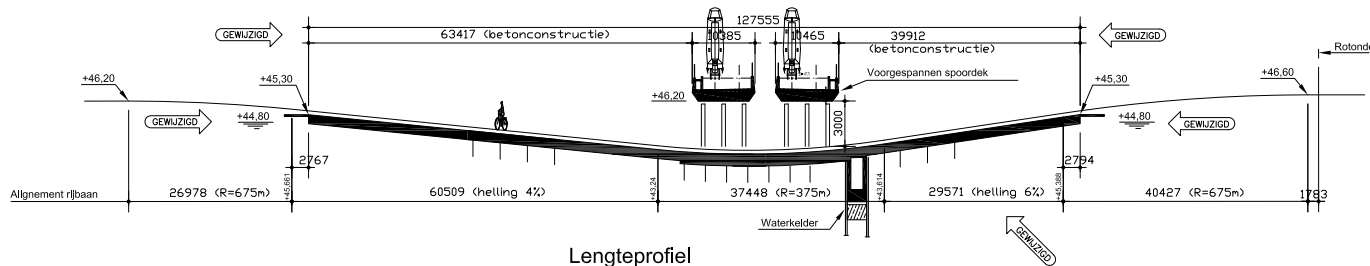




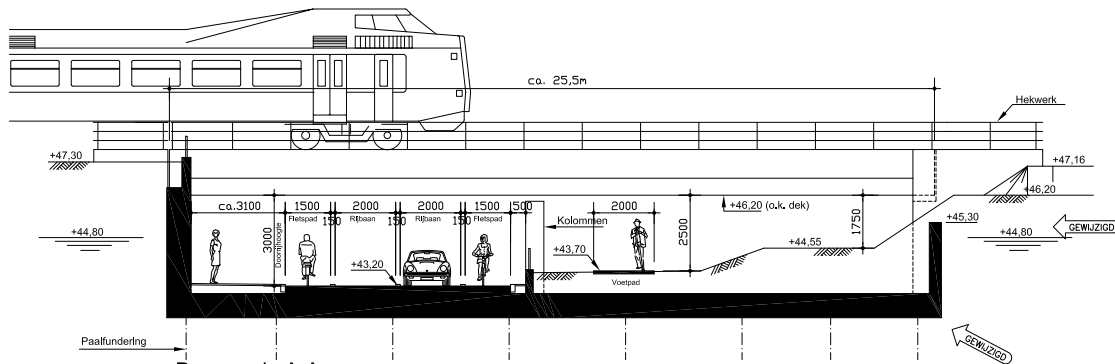
langzaam verkeer

De gemeente onderkent de recreatieve en ecologische waarde van zogenaamde Landgoederenzone/Kanjelzone en wil dit gebied door een netwerk van wandel- en fietsverbindingen verder ontsluiten. Hiertoe is een oostwest fietsroute gepland die deels langs de Kanjel loopt. Deze route staat in een verbinding met een nieuwe noord-zuid route door het park zal gaan. Deze route verbindt de landgoederen zone, via de nieuwe ondertunneling met het centrum van Maastricht. Ook zal deze route een aftakking krijgen naar de Populierweg. Ter plaatse van het light-rail station/P+R komt een fietsenstalling.

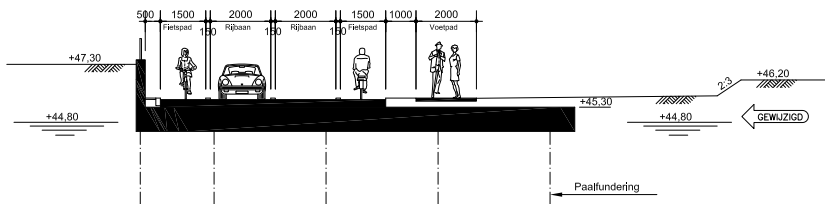
Voor voetgangers worden diverse wandelpaden gerealiseerd, een ervan loopt langs de Kanjel en gaat onder het spoor door.



lengteprofiel technische uitwerking ondertunneling (Arcadis)



Doorsnede A-A
schaal 1:100



Doorsnede B-B
schaal 1:100

dwarsprofiel technische uitwerking ondertunneling (Arcadis)

5.2 Ondertunneling onder het spoor

De nu aangehouden breedtemaat voor de ondertunneling is 24 meter. De exacte positie van het viaduct is nog nader te bepalen. In het ontwerp is uitgegaan van een doorrijhoogte van 3 meter. De fietsroutes zijn als fietsstroken langs de rijweg voorzien. De voetgangersroute ligt iets los van de rijweg en kan ook iets hoger liggen. Deze kan tevens per trap bereikt worden direct langs het spoor. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang zo kort en open mogelijk is, een deel van de hellingen ligt in het open gezichtsveld van de buurt. De hellingen/hellingpercentages dienen nog in overleg met de gemeente vastgesteld te worden; de hellingen moeten te voldoen aan de huidige regelgeving. Het kan wenselijk zijn in sommige modellen een vrijliggend fietspad te creëren, in plaats van fietsstroken.



open kabelbed langs spoor
(Tennet/Petersburg Consultants)

voorlopig voorkeurs tracé
gemeente (in onderzoek)

5.3 Hoogspanningskabels

Onderdeel van de ambitie is om de hoogspanningsmasten op te heffen. De kabels worden op een alternatieve manier ingepast. Hiervoor zijn enkele varianten onderzocht door Tennet.

Het voorkeursmodel is de open ontgraving, waarbij de kabels dicht langs het spoor worden gesitueerd op circa 1 meter diepte. Deze oplossing wordt (mede n.a.v. bomenonderzoek) verder uitgewerkt en zonodig aangepast.

De gehanteerde uitgangspunten van deze oplossing, die hiernaast is afgebeeld zijn:

- Ligging langs het spoor, waardoor contouren deels samenvallen met de belemmeringen welke voortkomen uit de aanwezigheid van het spoor.
- Afstand vanaf hart buitenste spoor is minimaal 11 meter, dit is in afstemming met de Spoorwegwet.
- De zone waarin de kabels liggen is 6 meter breed.
- Vanaf het hart van de kabels (d.i. het midden van de 6 meter zone) is er een $0,4 \mu T$ magneetveld contour aan beide zijden van 20 meter. Dit betekent dat deze deels over het spoor valt en deels het plangebied inschuift.

Tennet heeft getoetst of de ligging van de leiding langs het spoor mogelijk is, zowel wettelijk als technisch. Prorail is op de hoogte van de studie en heeft deze ook getoetst.

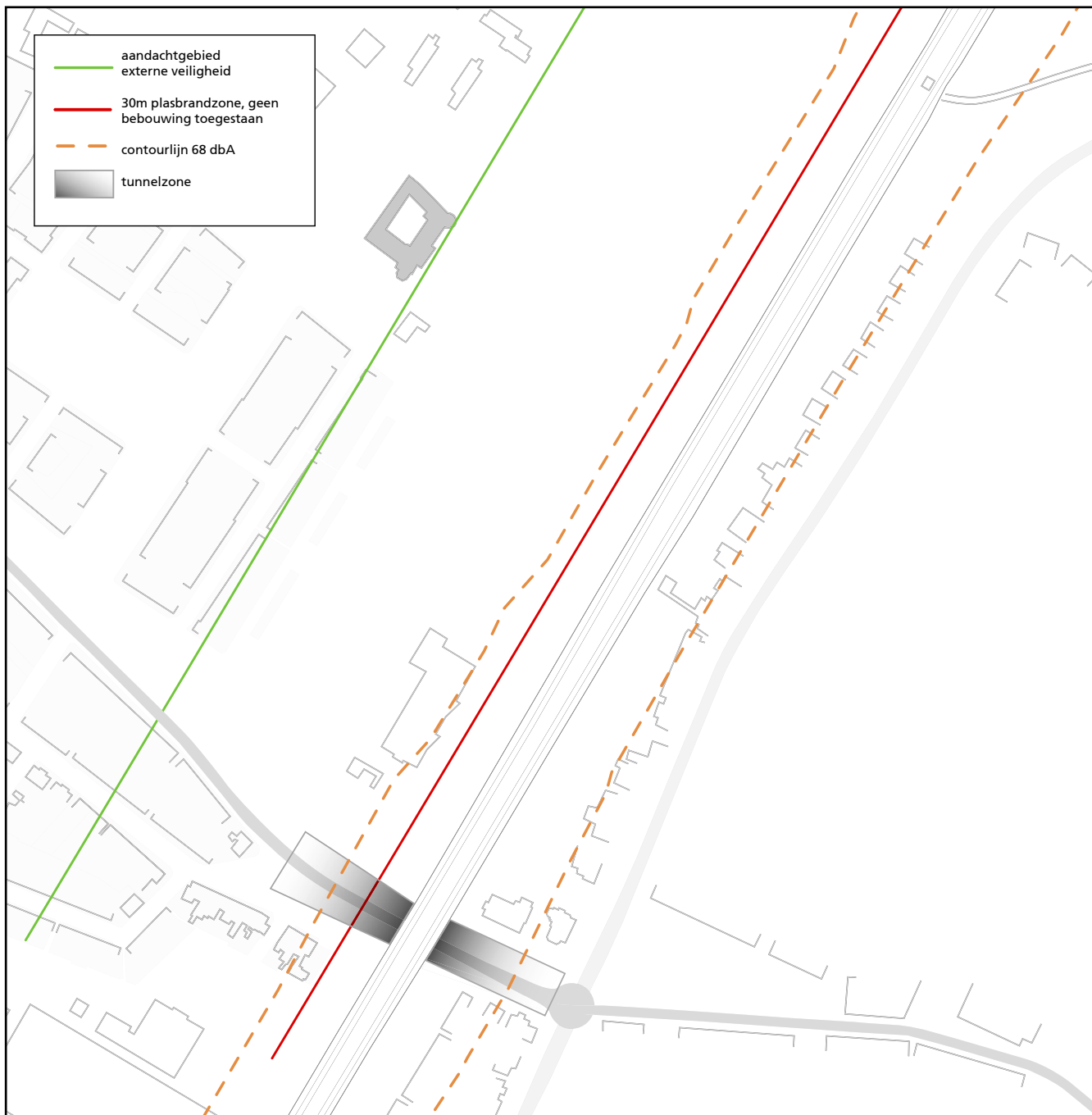
De meest links afgebeelde tekening is afkomstig uit het door Tennet gemaakte rapport. De hier aangegeven lengte van de verkabeling is nog punt van onderzoek, het verlengen van de verkabeling richting het noorden zou ruimtelijk gezien een betere optie zijn, i.v.m. de parkruimte. Dit tracé is weergegeven in de rechts afgebeelde tekening.

Het water dat momenteel langs het spoor ligt moet afgestemd worden met het tracé voor de verkabeling. Dit betekent een onderzoek naar de exacte positionering van het water en de verkabeling. Wellicht is het mogelijk deze twee te combineren. In het onderzoek hiernaar moeten de effecten op de contouren en magneetvelden meegenomen worden. Daarnaast is het noodzakelijk de bomen in zone tussen spoor en centrum/landgoed te onderzoeken. Aandachtspunt is de viaductkruising van de kabel.

Servatius heeft aangegeven dat zij graag de Askalonstraat wil vernieuwen, bij de bepaling van het definitieve kabeltracé moet hiermee rekening worden gehouden.

ruimte

Voor kabels in een open ontgraving geldt dat de ruimte boven en dichtbij het kabelbed vrij moet blijven van diepwortelende begroeiing en permanente bouwwerken. Dit houdt in dat een deel van de bestaande begroeiing gerooid moet worden en de oppervlakte verder vrij moet blijven van bebouwing. De onder alle omstandigheden vrij te houden minimale strookbreedte bedraagt 6 meter. Boven deze strookbreedte kan bij toepassing van open verharding wel geparkeerd worden.



overzichtskaart milieucontouren

5.4 Milieu en externe veiligheid

bodem

Op dit moment is duidelijk dat voorafgaande de herinrichting er een bodemsanering (grond) moet plaatsvinden (Voorheen was hier een chemische wasserij gevestigd). Vanwege de aanwezige bebouwing van het Kringloopcentrum, verharding in het pand en de situatie/gebruik van het pand is het op dit moment moeilijk/kostbaar om bodemonderzoek te verrichten naar de exacte omvang van de bodemverontreiniging met oplosmiddelen.

Naast verontreinigde grond dient bij herinrichting rekening te worden gehouden met verontreinigd grondwater (oplosmiddelen). Zo zal ook bij eventuele bemalingsactiviteiten voor de bouwwerkzaamheden (ook bij ondertunneling spoortracé) rekening moeten worden gehouden met aantrekking/verwerking van verontreinigd grondwater.

geluid

- Industrielawaai: niet van toepassing.
- Railverkeerslawaai: de locatie ligt binnen 55 dB-contour en 68 dB-contour. Binnen deze laatste contour kunnen geen ontheffingen op basis van de Wet geluidhinder worden verleend. Uit indicatieve berekening blijkt dat deze contour ongeveer ter hoogte van de rooilijn van de bestaande bebouwing ligt. Binnen de 68-dB contour is een ontheffing op grond van de Wet geluidhinder niet mogelijk. Hier kunnen derhalve slechts geluidsongevoelige bestemmingen worden gerealiseerd dan wel dient te worden gewerkt met een dove gevel (geen te openen delen in de buitengevel wel voldoende geluidsisolatie conform Bouwbesluit). Bovendien dienen geluidsgevoelige bestemmingen akoestisch gunstig te worden ingedeeld. Deze contour is weergegeven in de hiernaast afgebeelde kaart.
- Wegverkeerslawaai Balijweg: > 48 dB. Indicatieve berekening op 10 meter van de weg: 52 dB.

lucht

Om de bijdrage van de onderhavige locatie aan de luchtkwaliteit te bepalen zijn meer gegevens noodzakelijk. Het maken van de ongelijkvloerse spoorkruising heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit.

externe veiligheid

Gevaarlijk transport:

- Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van gevaarlijk transport over het spoor (traject 843).
 - En ligt binnen het invloedsgebied van de hogedruk aardgastransportleiding, welke op circa 40 meter ligt
- De toetsing vindt plaats op basis van de 'circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'. De gemeente Maastricht heeft momenteel geen vastgesteld externe veiligheidsbeleid waaraan getoetst kan worden.

externe veiligheid

Momenteel wordt een externe veiligheidsonderzoek voor de Hoolhoeslocatie afgerond. Voorlopige conclusies uit het rapport zijn:

externe veiligheid rail:

We hebben te maken met de volgende zones:

- Plaatsgebonden risico (PR),
- Plasbrandaandachtgebied (PAG), (van toepassing zodra het Besluit transportroutes externe veiligheid van kracht is).
- Groepsrisico (GR)

Bij het plaatsgebonden risico (PR) wordt een contour aangehouden waarbinnen geen kwetsbare objecten gerealiseerd mogen worden. Hier is sprake van wettelijk harde normen. Bij het vaststellen van het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) (en het Basisnet) wordt er een PR-max. zone ingesteld, een soort risico-plafond. Voor Maastricht kan hierbij gedacht worden aan een zone tussen de 15 en 30 meter.

-In de eerste 30 meter uit rand spoor: geen bebouwing

toepassen i.v.m. plasbranden.

Het groepsrisico wordt beschouwd binnen het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit gebied loopt tot ruim een kilometer van het spoor, waarbij de eerste 200 meter het meest relevant is. Dit is de gehele Hoolhoeslocatie. Voor het GR gelden geen harde wettelijke normen maar dient de veiligheid geoptimaliseerd te worden en het groepsrisico verantwoord. Het gaat om ongevallen met bijv. brandbare gasen of een toxische gaswolk.

Van belang is dat de personen in dit gebied zich zelf snel en goed in veiligheid kunnen brengen. Dit kan door voldoende vluchtroutes te creëren en door het bieden van schuilmogelijkheid. Ook dient er voldoende ruimte voor calamiteitenverkeer te zijn. Vooral voor de school is een heldere en brede vluchtroute van belang, de kinderen moeten onder begeleiding van de onderwijzer zo snel mogelijk, zonder obstakels of omwegen op een veilige plek kunnen komen.

Ten behoeve van de externe veiligheid zijn ook maatregelen op gebouwniveau mogelijk zoals het draaien van gebouwen haaks op de richting van het spoor, het niet toepassen van grote glasvlakken aan de spoorzijde, het toepassen van platte daken en bouwkundige maatregelen.

gasleiding

T.b.v. gasleiding Gasunie dient een vrije zone aangehouden te worden (4 meter uit hart leiding).

Betreffende deze leiding en zone:

- Leiding dient minimaal 4 meter vanaf bestaande bebouwing gelegen te zijn
- Tijdelijke en/of definitieve constructies dienen minimaal 4 meter vanaf de leiding gelegen te zijn
- In bouw- en eindfase mag er op een afstand van 4 meter geen permanente bovenbouwbelasting op de leiding komen.

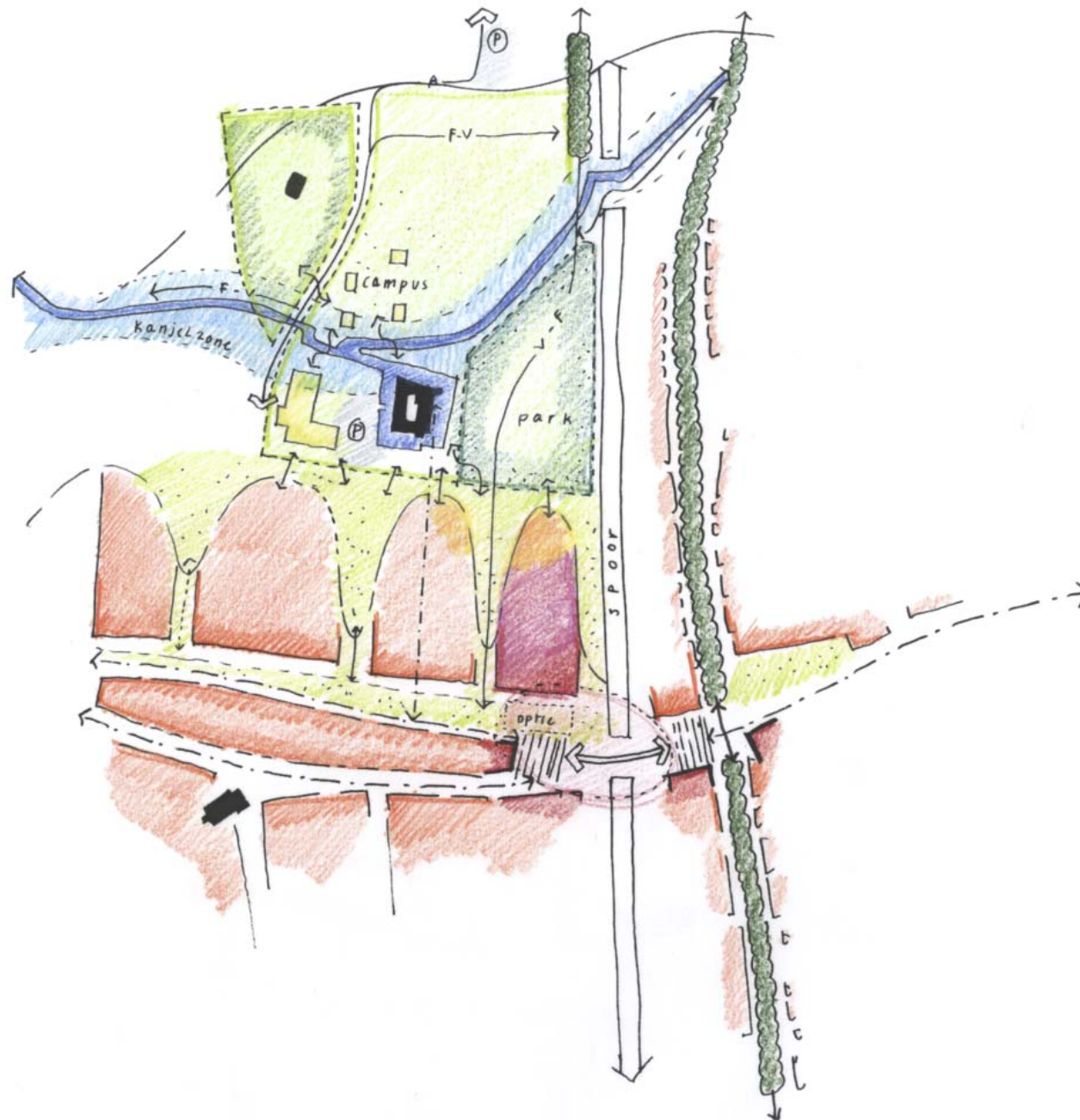
Momenteel is het toekomstige tracé voor de gasleiding in onderzoek. Het dient aangepast te worden voor de

aanleg van de spoorkruising.

conclusies

Voorgesteld wordt om voldoende afstand aan te houden vanaf het spoor tot aan de eerste bebouwing. Hierdoor is er in de zone tussen spoor en bebouwing voldoende ruimte voor eventuele plasbrandzones, geluidsbelasting, een watergang en kabels etc. Deze zone is, afhankelijk van de plek 30 tot 50 meter breed. Geluidgevoelige functies liggen op minimaal 50 meter uit de rand van het spoor, dit komt ongeveer overeen met de 68 dB contour voor spoorweglawaaï, ten zij gewerkt wordt met dove gevels of geluidsschermen, dan kan deze afstand verkleind worden.

Daarnaast is een goede vluchtroute in verband met de externe veiligheid van belang. Voorgesteld wordt hiervoor gebruik te maken van de bestaande brandgangen tussen de woonblokken van de Tiberiasstraat. Deze zullen daartoe opgeschoond moeten worden en duidelijk gemarkeerd zodat de vluchtroutes in een oogopslag te vinden zijn. Ook vanaf het spoor zijn vluchtroutes in de oostwest richting noodzakelijk. De school wordt zo ver mogelijk van het spoor af gesitueerd.



6.1 Algemeen

Het toekomstige centrumgebied is om meerdere redenen strategisch gelegen. Via deze locatie worden straks diverse oostwest verbindingen (fiets/auto en wandelaar) aan elkaar gekoppeld. Het is de plek waar de twee buurten die voorheen met de rug naar elkaar lagen de blik op elkaar gaan richten. De momenteel door open ruimtes, achterkanten en hoogspanningsmasten gedomineerde zone moet getransformeerd worden tot een nieuw hart met een aantrekkelijke mix van functies. Dit hart krijgt niet alleen betekenis voor de woonbuurten Limmel en Nazareth, maar vormt ook de verbindende schakel in noord-zuidrichting door een verband te leggen met de landgoederenzone en de Hotelschool.

De ruimtelijke ambities zijn hoog, de aandachtspunten en uitgangspunten welke randvoorwaarden zijn voor het behalen van het gewenste ambitieniveau worden hieronder opgesomd en verderop themagewijs verder toegelicht/uitgewerkt:

-Versterken en voortbouwen op bestaande structuren

Uitgangspunt is dat het nieuwe centrum past bij de bestaande wijken Limmel en Nazareth. Dit betekent ook dat het zich zal voegen in de ruimtelijk/morfologische structuur van zijn omgeving.

Het noordelijke deel van Limmel kent een sterke noord-zuid oriëntatie. Rechthoekige bouwblokken worden afgewisseld met groene ruimtes. Al deze ruimtes en blokken komen uit op de Balijeweg. De noordgrens van Limmel is relatief groen. De opbouw van het nieuwe centrum voegt zich in deze structuur en kent eveneens een opbouw in de noord-zuidrichting van de omliggende blokken, afgewisseld met open groene ruimtes, die uitkomen op de Balijeweg. De noordelijke centrumbe grenzing ligt in het verlengde van de huidige Judeaweg en sluit aan op het groen van het landgoed Bethlehem. De centrumlocatie ligt op een belangrijke plek in de structuur van Limmel Nazareth. Hij heeft zowel een relatie met de historische route in Limmel (Populierweg) als met de oostwest groenverbinding Limmel/Nazareth. Het beter beleefbaar maken van de splitsing die op de kop van de Populierweg/Balijeweg is ontstaan tussen de historische en de "nieuwe" route is een van de ambities die vormgegeven worden in het centrumplan.

-Een sociaal veilige ongelijkvloerse spoor kruising/verbinding onder het spoor

Een van de belangrijkste ambities is het creëren van een sociaal veilige onderdoorgang. Aandachtspunten zijn hierbij: overzichtelijkheid, verlichting, positie, breedte en hoogte maat van de verbinding en de aanlandingen. Om de entrees van de verbinding zo sociaal veilig als mogelijk te maken is het van belang dat er toezicht is in de aanloop naar de verbinding. Dit kan door het situeren van gebouwen rondom de verbinding, zodanig dat men vanuit de verbinding deze gebouwen kan zien en andersom. Ook kan dit door het hanteren van ruime zichtlijnen en flauwe overzichtelijke taluds voor de verbinding. Om dit goed op te lossen zijn diverse ruimtelijke opties mogelijk.

Minstens net zo belangrijk is daarvoor de mix van functies, het is van belang om op zo veel mogelijk tijdstippen (dag, avond) levendigheid in het gebied te stimuleren. De mix van bijvoorbeeld winkels, scholen, sport, voorzieningen, zorg en ook wonen is hiervoor cruciaal. (Dit geldt voor het gehele centrum).

-Inbreng nieuw programma, (minimaal) handhaven voorzieningenniveau en inbreng nieuw woonprogramma

De ambitie is om een nieuw hart te maken met een gemixt programma. Dit programma bestaat naast winkels bijvoorbeeld ook uit maatschappelijke functies, onderwijs (een brede school), horeca, zorg en sport. Cruciaal is het combineren van de functies voor de beide buurten om op de lange termijn het voorzienin-

genniveau te kunnen handhaven. Van belang is dat in het gehele nieuwe centrum woningen komen. Deze woningen hebben ook betekenis voor de vernieuwing van de bestaande woonbuurten. De woningen zijn bijvoorbeeld appartementen voor ouderen, studentenwoningen, (middel)dure woningen, zodat ook het woonmilieu gevarieerder wordt dan momenteel het geval is (aanvullend). Er wordt naar gestreefd marktconforme nieuwbouw van koopwoningen in te passen in het duurdere segment.

-Opwaarderen omgeving

Niet alleen de Hoolhoeslocatie zelf is onderdeel van de studie, maar ook zijn omgeving. Speciale aandacht hierbij gaat uit naar de opwaardering van de bestaande woningvoorraad in Limmel. Rondom de Hoolhoeslocatie zijn veel jaren '50 laagbouw woningen gesitueerd. Soms grenzen ze met hun achterkanten naar de centrumlocatie. Deze situatie kan door de centrum ontwikkeling opgeheven worden. De Hotelschool ligt momenteel met de rug naar de buurt en heeft weinig relatie met zijn omgeving. Een belangrijke ambitie is om deze school meer bij de buurt en daarmee bij de stad Maastricht te betrekken, en om de omgeving van de school een uitstraling te geven die past bij een dergelijk instituut. Ook de beide landgoederen (Bethlehem en Jeruzalem) dienen meer betekenis te krijgen voor de omgeving. Dit kan door ze een nieuwe functie te geven (Jeruzalem) of door ze beter zichtbaar te maken (zichtlijnen bij Bethlehem).



viaduct met veel programma er om heen



tunnel met veel overzicht en groen

-Versterken van de groene randen

In het verlengde van de vorige ambitie ligt de ambitie om van dit gebied niet alleen een centrumgebied te maken maar ook een schakel tussen grote groene/blauwe en ecologische ruimtes en de wijken te maken. In Limmel is momenteel op een aantal plaatsen al sprake van grotere groene ruimtes. Voorgesteld wordt dit door te zetten in het centrumgebied en deze ruimtes strategisch te kiezen. Ze kunnen liggen in zichtassen, maar ook in de entreeruumtes van de landgoederen. Deze groenruimtes hebben betekenis en een functie voor de buurt (bijv. deels groene speelruimtes bij de scholen), maar ook voor de recreant omdat de langzaam verkeerverbindingen er in komen te liggen. De landgoederenzone en de groengebieden van de Hotelschool gaan functioneren als openbaar randpark van Limmel-Nazareth.

-Alzijdige oriëntatie van het centrum

Het centrum is van belang voor zijn ruime omgeving. Bovendien is het goed zichtbaar vanuit allerlei kanten en ook vanuit het spoor. De ambitie om een nieuw hart te creëren dat de achterkant situatie ter plaatse van de Hoolhoeslocatie opheft en een verbindend element tussen de twee buurten is betekent dat een alzijdige oriëntatie van het centrumgebied noodzakelijk is. Dit kan soms op een gespannen voet staan met het (winkel/supermarkt) programma en de ligging langs het spoor met een externe veiligheids- en geluidszone. Daarom is het van belang heel kritisch te kijken naar de combinatie van bijvoorbeeld wonen met het winkelen omdat er dan meer mogelijkheden zijn om een alzijdige en verzorgde uitstraling te krijgen. Onderdeel van de uitwerking is daarom ook een studie naar de exacte situering van de rooilijn aan de spoorzijde en de invulling van deze rand met woningbouw. Ook technische oplossingen aan de spoorzijde kunnen hierbij een middel zijn om de geluidsproblematiek te verminderen. Denk aan een geluidsscherm of toepassing van dove gevels.

-Verbinden en bereiken van gebieden, wijken en groen, slechten van de barrières

Het nieuwe centrum, met viaduct vormt de verbindende schakel tussen Limmel en Nazareth, zowel voor fietsers als voor autoverkeer. Ook legt het de connectie tussen het recreatieve netwerk van de landgoederenzone en het centrum van Maastricht, via een noord-zuid fietspad. Het recreatieve netwerk kan meer betekenis krijgen door de gebieden rondom de Hotelschool hierin te betrekken. De ontwikkeling van de P+R ten noorden van de Hotelschool en de nieuwe afslag vanaf de A2 bieden kansen om een deel van het centrum via de noordzijde te gaan ontsluiten.

Daarnaast is het centrum een bestemming. Dit betekent dat het zowel voor auto's als voor langzaam verkeer goed bereikbaar moet zijn, met voldoende parkeer- en stallingsplaatsen, ook voor fietsers. Vanuit de buurten zijn de aanwezigheid van korte looplijnen en ommetjes via het centrum randvoorwaarde. De huidige barrières van spoor, hoogspanningsmasten en deels in onbruik zijnde gebieden wordt opgeheven door de centrumontwikkeling.



wonen boven winkels, alzijdige uitstraling

6.2 Uitwerking ruimtelijke ambities op hoofdstructuurniveau

hoofdropzet

Voorgesteld wordt, passend binnen de rechthoekige opzet van Limmel een tweetal blokken toe te voegen. De blokken worden in kleinere eenheden verdeeld door de introductie van een voetgangersdoorsteken in de oostwest richting. Hierdoor ontstaan overzichtelijke, niet te langgerekte onderdelen binnen de blokken.

De bouwblokken worden afgewisseld met grotere noord-zuid gerichte openbare ruimtes. Deze ruimtes hebben betekenis voor de groenrelatie tussen de Balijeweg en de noordrand van Limmel, maar hebben ook een functionele taak. In de meest oostelijke ruimte krijgen de hoogspanningskabels ondergronds een plek. Deze zone tussen spoor en bebouwingsrand is minimaal 40 meter breed, met het oog op de noodzakelijke parkeeroplossing, gezien vanuit de as van het westelijke spoor. In deze ruimte ligt de nadruk op parkeren, groen en water. Er wordt naar gestreefd waar mogelijk de bestaande bomen te handhaven en deze bomen onderdeel te laten uitmaken van het groenbeeld.

De centrale openbare ruimte huisvest de noord-zuid hoofdfietsroute en kent medegebruik als speelruimte voor de school. Het onderwijscluster ligt in de luwte en heeft zo min mogelijk last van parkeren of spoor. Het gebied ten noorden van de Judeaweg wordt uitgewerkt als onderdeel van de groenblauwe landgoederen zone.

De bouwblokken van het centrum zijn overwegend 10 meter (3 bouwlagen) hoog. Om de as tussen Limmel en Nazareth te versterken kan daar incidenteel de bebouwing hoger dan 10 meter zijn, in de vorm van accenten. Bijvoorbeeld door toepassing van een hoger winkelblok en een hoger kopblok op het kruispunt Populierweg/Balijeweg.

Historisch lint versus groene drager

De kruising van de Balijeweg en de Populierweg wordt gemarkeerd door een nieuw blok. Dit blok staat prominent in het beeld gezien vanuit het viaduct, komend vanuit Nazareth. Dit gebouw bestaat uit een plint met een voorziening of bijzondere functie en daarboven wonen. Vanuit het centrumgebied kijkt men juist voorlangs dit blok de Populierweg in, dit kan doordat de rooilijn opschuift richting het westen. Zo ontstaat er een directe relatie tussen Limmel Noord en de historische route.

viaductentrees

Voor de oplossing rondom de viaductentrees bestaan meerdere opties. Een eventuele combinatie van functies met het viaduct wordt niet uitgesloten maar is een lastig realiseerbare ambitie. Dit is het cruciale detail van de hele centrumontwikkeling. Vanaf de zijde van Nazareth moet men het gevoel hebben na het passeren van het viaduct meteen aan te komen in het centrum.

Aan de kant van Nazareth is het gewenst de bebouwing richting het viaduct te draaien zodat er goed zicht op de viaduct entree is. Bovendien is het wenselijk de rooilijn iets richting het zuiden te schuiven zodat meer ruimte tussen viaduct en woningen ontstaat.

Hier zijn de twee meest uiteenlopende modellen in beeld gebracht die realiseerbaar zijn.

Model groene vista's

In dit model is de noordelijke rooilijn van de bebouwing aan de Balijeweg doorgetrokken in de nieuwe bouwblokken richting het spoor. De tussenruimte



Model groene vista's

wordt groen ingevuld, vergelijk de huidige Balijeweg. Vanuit het viaduct heeft men verre doorzichten. Dit effect wordt versterkt door te werken met een heel flauw talud vanaf de bebouwing richting het viaduct. In dit flauwe talud kan een voetpad worden opgenomen zodat de viaductmond visueel breder wordt.

De wegen worden ingepast als parkway's in het groen. De bebouwing die aan de viaductmonden ligt oriënteert zich op het viaduct, zowel aan de kant van Nazareth als van Limmel.

Model twee pleinen

De viaductentrees worden opgevat als pleinen en gemarkeerd door bebouwing. De bebouwing is zo dicht mogelijk naar de viaductentrees geschoven. Achter de pleinen en de eerste lijnsbebouwing beginnen de groene ruimtes van de oostwest hoofdstructuur Limmel-Nazareth. In dit model staat het winkelprogramma zo dicht mogelijk bij het viaduct, juist ten noorden van de Balijeweg. Dit blok springt daardoor uit de rooilijn van de Balijeweg. In het verlengde van de Balijeweg is het wellicht mogelijk optioneel gebouwen tussen spoor en centrum te situeren zodat er zo veel mogelijk programma aan het viaduct komt, mits de veiligheid dit toestaat.

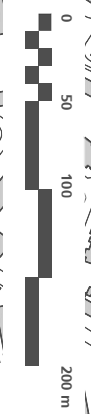
Op de volgende pagina's ziet u twee plankaarten die de hoofdropzet van de twee varianten weergeven. Ook voor de noordzijde zijn twee modellen in de kaarten opgenomen. Deze worden verderop toegelicht. De combinatie van de opties is indicatief, dat kan ook andersom. De exacte blokmaten zijn indicatief en onderwerp van nadere studie tijdens de uitwerking.



Model twee pleinen



- 1 parkeren onder bomen
- 2 spelen in groen
- 3 landgoed
- 4 optioneel landgoed
- 5 auto entree
- 6 fietsroute
- 7 wandelroute
- 8 zichtras
- 9 gebiedsgrens



Noordzijde Limmel

De noordrand van de nieuwe centrum bouwblokken vormt een herkenbare parkrand bijvoorbeeld met woningen die zich op het groen oriënteren. De Hoge Hotelschool zal in de toekomst een sterkere relatie met de stad krijgen doordat de campus aangepast wordt en toegankelijk wordt voor publiek. De tuin van landgoed Bethlehem wordt als openbaar park uitgewerkt. Dit park heeft een betekenis voor de buurt, maar ook voor de Hotelschool. Een reeks van nieuwe entrees maken het park toegankelijk. Deze entrees sluiten aan op de hoofdstructuur van de centrumlocatie. De Hotelschool krijgt door de nieuwe afslag ter hoogte van Beatrixhaven de mogelijkheid de ontsluiting voor auto's meer aan de noordzijde af te wikkelen. Hierdoor wordt de zuidzijde van de Campus meer geschikt voor langzaam verkeer. Bovendien krijgt de Hotelschool ook een dubbele oriëntatie, niet alleen op Limmel, maar ook op de noordzijde.

Uitwerking groene ambities

Daarnaast ligt er in hetzelfde gebied een unieke kans om de Kanjel weer in oude glorie te herstellen (beekherstel met aanpak/ sanering vijverpartijen) in samenhang met natuurontwikkeling, recreatie en toerisme en verdere opwaardering van de Landgoederenzone. Een meanderende Kanjel, gevoed door (afgekoppeld) regenwater en begeleid door groen, is ook een kans om in Limmel een nieuwe ontmoetingsplek/ activiteitenplek te maken. De aanwezige Kinderboerderij waar de Kanjel achter loopt, kan tot een dergelijke plek worden omgebouwd. Met het op termijn vertrekken van de voetbalclub uit Limmel nemen de kansen voor begeleidende natuurontwikkeling en beekherstel toe. Ook de aanliggende Hoeve Rome kan bij de verdere ontwikkeling worden betrokken.

De Kanjel kan eveneens meer ruimte krijgen als er een transformatieproces op gang komt bij de studentenhuisvesting van de Hotelschool. Daarom wordt dit gedeelte van de campus als transformatiegebied aangemerkt. Uitgangspunt is dat indien gedeeltelijke sloop noodzakelijk is deze studenteneenheden terugkeren binnen het plangebied.

Het landgoed Bethlehem heeft naast een onderwijsfunctie ook een hotelfunctie. Het is de ambitie om ook kasteel Jeruzalem met historische buitenplaats te herstellen en een nieuwe functie te geven. Verder is het op de lange termijn ook mogelijk om een derde, nieuw landgoed te creëren ten noorden van de huidige campus. Ook dit landgoed zou moeten bestaan uit een karakteristiek huis en een deels openbaar toegankelijke tuin. Als dit niet mogelijk is kan dit gebied ook als openbaar groengebied als onderdeel van de groenblauwe zone uitgewerkt worden.

De dooradering van het Hotelschoolgebied met openbare langzaam verkeerroutes is cruciaal voor de verbetering van Limmel noord en daarom uitgangspunt.

Uitwerking ambities onderwijs

Er is onderzocht of het mogelijk is twee scholen in te passen in het plangebied, een bijzondere (Jan Baptist) en een basisschool voor de buurt. Conclusie van deze studie is dat de Jan Baptist bij voorkeur niet in het centrumgebied Limmel-Nazareth komt. Voor deze bijzondere school is de eerste keuze om het bestaande schoolgebouw in Nazareth geschikt te maken voor hergebruik door de Jan Baptist. In het ambitiedocument wordt voor de ontwikkeling van het centrumgebied Limmel-Nazareth daarom uitgegaan van huisvesting van een school binnen het centrum, de basisschool Limmel-Nazareth.

Uitgangspunt is dat de te realiseren school ook van openbare groenruimtes gebruik maakt voor spelen. De school kan gestapeld in twee lagen uitgevoerd worden. Exacte inpassingsmogelijkheden zijn punt van studie tijdens de uitwerkingsfase (Masterplan).

De intentie is uitgesproken dat de nieuwe basisschool, dé nieuwe Cradle to Cradle-school wordt van Maastricht en omstreken. Concreet betekent dit dat de school zal moeten voldoen aan de norm "GPR-gebouw" van 9". Afhankelijk van cofinanciering door de provincie kan deze ambitie worden gerealiseerd.

Naast bovengenoemde school is het uitdrukkelijk de bedoeling om de Hoge Hotelschool onderdeel uit te laten maken van het centrum. De ambities die de school heeft voor wat betreft ontsluiting, verdere ontwikkeling van campus en hotelfaciliteiten ten behoeve van het onderwijsprogramma en de studenten worden meegenomen in het te maken masterplan.



Uitwerking van de winkelambitie

In het centrum komt een buurtvoorziening met minimaal een en maximaal twee supermarkten en enkele kleinere buurtwinkels. Het juiste programma dient nog te worden afgestemd met de gemeente. Aandachtspunt bij de ontwikkeling van een supermarkt(en) is een zorgvuldige inpassing, zodanig dat achterkanten of dichtgeplakte gevels naar de omgeving voorkomen worden. Om de levendigheid van het gebied te vergroten wordt boven de winkels gewoond. Entrees voor de woningen worden op strategische locaties gesitueerd, goed in het zicht van de openbare ruimtes. Het laden en lossen vindt afgesloten plaats in een laad- en loshof. Zowel aan de zijde van de grotere parkeervoorziening tussen spoor en centrum en aan de Balijeweg of de groene tussenruimte zijn winkel- en supermarktentrees gesitueerd. Zo zijn de winkels goed te bereiken met de auto, maar ook met de fiets of lopend vanuit de buurt.

Uitwerking van de overige functies

In het centrumgebied is ruimte voor aanvullende functies, vooral als ze een bijdrage aan de levendigheid geven. Gedacht kan worden aan de volgende functies:

- Wonen, in allerlei vormen, studentenhuisvesting, maar ook seniorenwoningen, zorgwoningen met gemeenschapsruimtes, grondgebonden woningen in het (middel)dure segment.
- Sport, dubbelgebruik met een gymzaal voor het onderwijs, maar ook mogelijkheden voor bijv. een fitness.
- Horeca, kleinschalig, maar wellicht wel met een strategisch gesitueerd terras
- Zorgvoorziening/gezondheidscentrum met huisarts, tandarts, fysio, apotheek

Uitwerking verkeersambitie

Autoverkeer

Voor auto's geldt dat het parkeren zorgvuldig moet worden ingepast. Voorgesteld wordt het parkeren deels gebouwd op te lossen (bijv. op het dak van de supermarkt). Daarnaast is het mogelijk een groot parkeerprogramma te realiseren tussen spoor en centrumlocatie, echter de uitstraling van deze zone dient wel representatief te zijn omdat ze goed zichtbaar is vanuit de trein. In het ambitiedocument gaan we uit van een

groene parkeerplaats met grote bestaande of nieuwe bomen en het inpassen van de watergang langs het spoor. De woningen parkeren deels ook op eigen erf (gebouwd), dit is afhankelijk van de financieringscategorie en situering.

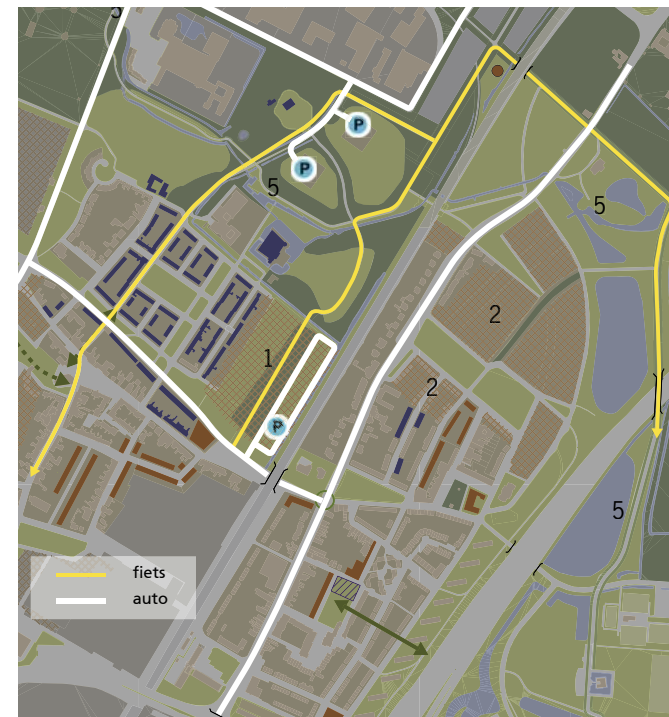
Rondom de school is een verkeersveilige situatie van groot belang. Een school moet zowel bereikbaar zijn om kinderen af te zetten, als juist op een rustige en "autoluwe of -vrije" plek liggen. Dit kan soms conflicteren. Een duidelijke scheiding tussen voetgangersgebieden, speelpleinen en afzetten is noodzakelijk. In het ambitiedocument zijn wij er van uit gegaan dat het parkeren voor het personeel op een wat grotere afstand kan liggen, bijvoorbeeld in de zone tussen spoor en centrum of op het dak van de supermarkt. Daarnaast dat voorlangs het schoolgebouw in ieder geval een deel van de openbare ruimte autovrij is.

De hotelschool wordt ontsloten vanuit het noorden/westen, het parkeren wordt op maximaal twee plekken geconcentreerd.

Langzaam verkeer

In het plangebied is een belangrijke noordzuid fietsroute ingepast die de landgoederenzone verbindt met de Balijeweg/Meerssenerweg richting centrum Maastricht. Deze route sluit aan op de oostwest route uit de landgoederenzone. Daarnaast is er rekening gehouden met een aantal meer informelere voet- en fietsroutes. Een daarvan loopt langs de Kanjel. Ook is het wenselijk een aantal ommetjes te kunnen maken door de tuinen van de landgoederen.

Gestudeerd is op de mogelijkheid om centraal door het centrumgebied een brede voetgangersroute te maken, die het parkeerveld tussen spoor en centrum, via het onderwijscluster met het Jerichoplein verbindt. Het zou een belangrijke autovrije kortsluiting voor gebruikers van het centrum uit het noordelijk gedeelte van Limmel kunnen zijn en bovendien een ruimtelijke drager voor het centrum. Echter vanwege de noodzakelijke sloop van twee woningen aan de Tiberiasstraat is er voor gekozen deze optie te laten vervallen, de betere ruimtelijke kwaliteit woog niet op tegen de sloop van de twee woningen.



toekomstige verkeersstructuur



inpassing laad- en loshof



optie aaneengesloten campus



modellen voor de campusontwikkeling

Voor de uitwerking van de Hotelschool zijn meerdere opties mogelijk. In alle gevallen is er sprake van een dooradering van het gebied met wandel- en fietsroutes en een publiek park in de tuin van landgoed Bethlehem. Ten noorden en ten westen van het hotelschoolgebied is ruimte voor openbaar groen als onderdeel van de landgoederenzone. De Hotelschool krijgt maximaal twee centrale parkeervoorzieningen, in de toekomst mede ontsloten vanuit het noorden. Het gebied rondom de Kanjel is een transformatiezone, de Kanjel krijgt meer ruimte.

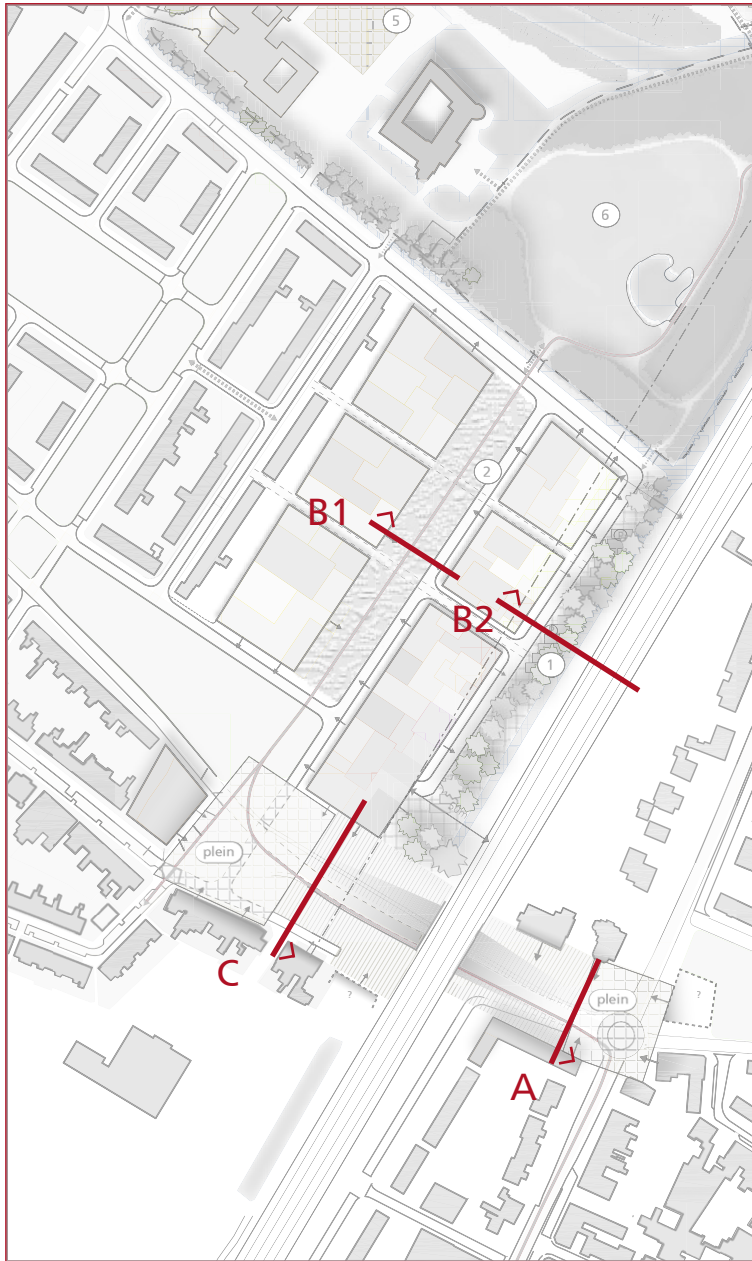
Model: ontwikkeling van onderdelen

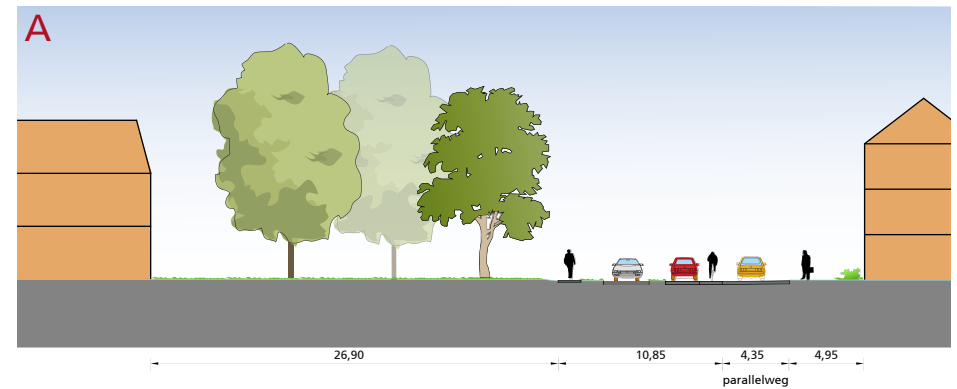
In een model is de campus zo compact mogelijk gemaakt en concentreert zich deze rondom de huidige locatie. Het landgoed Jeruzalem en het nieuwe landgoed zijn zelfstandige eenheden, met een eigen markering. Tussen de verschillende eenheden zijn de langzaam verkeer routes gelegen. Deze worden begeleidt met bomen.

Model: grote Campus

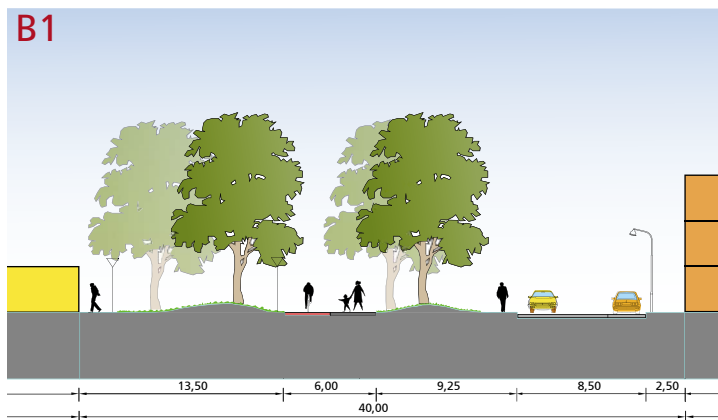
In dit model omvat de campus alle losse onderdelen en landgoederen ten oosten van de Jeruzalemweg en wordt de buitencontour van de campus wel gemarkeerd, maar wordt hij ook doorsneden door allerlei routes voor langzaam verkeer. In dit model loopt er ook een route direct langs de Kanjel.

optie onderdelen

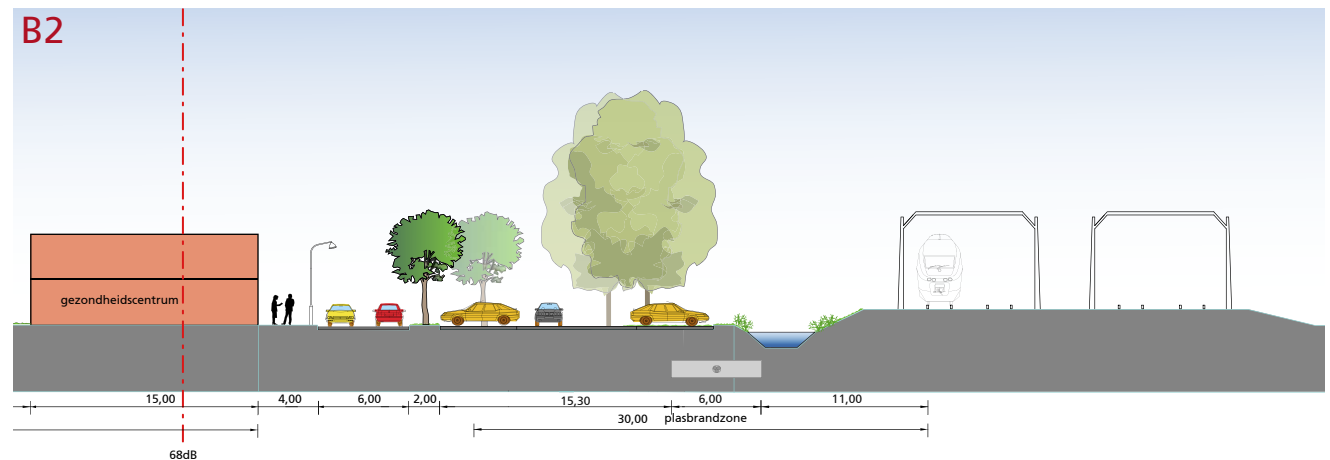




viaductsituatie Nazareth, 1:500

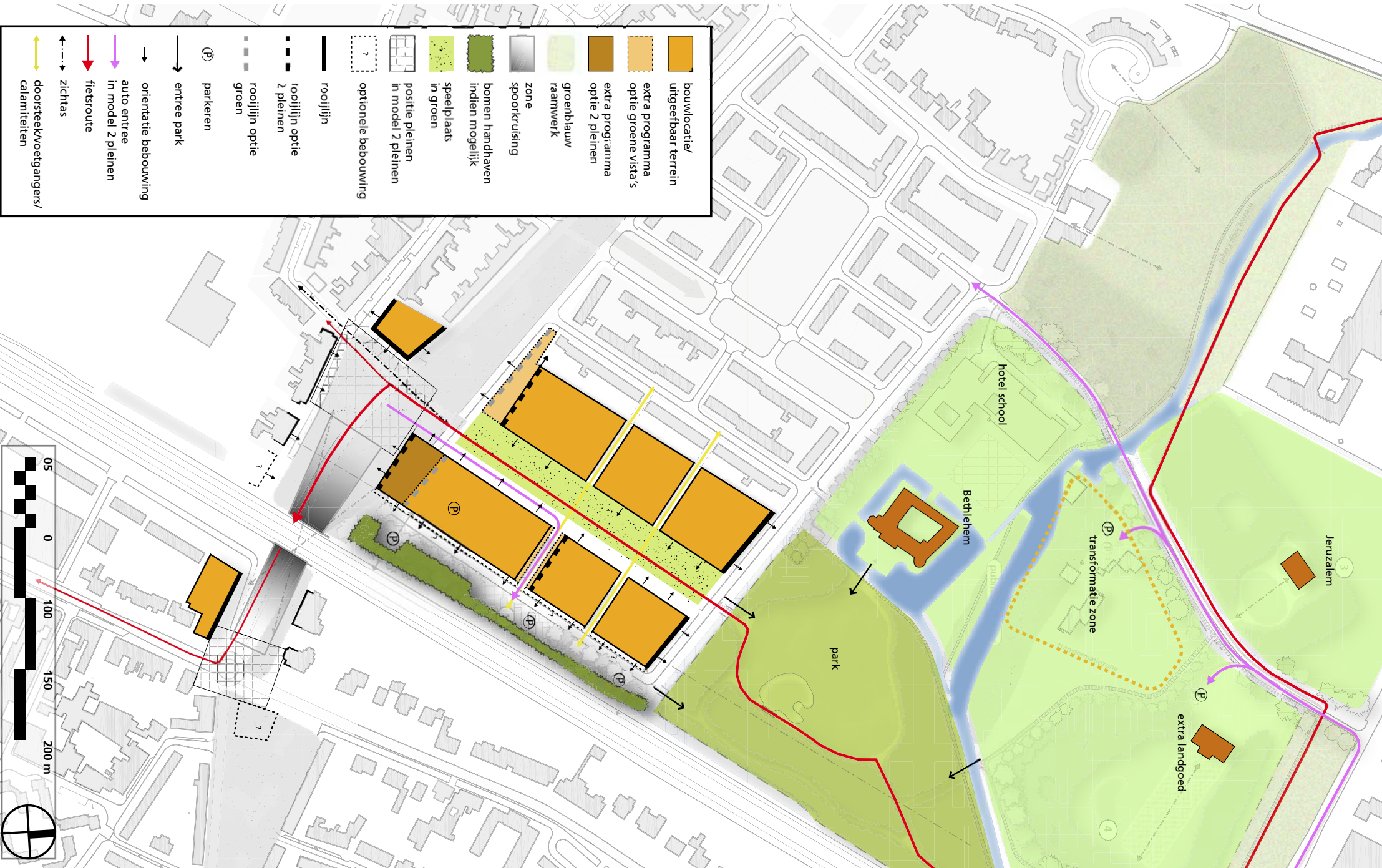
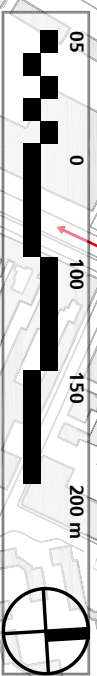
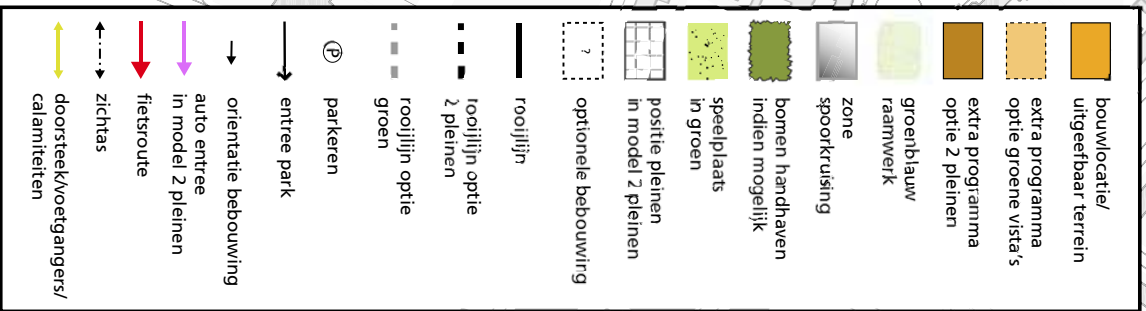


centrale groenruimte, 1:500



tussen spoor en centrum, 1:500

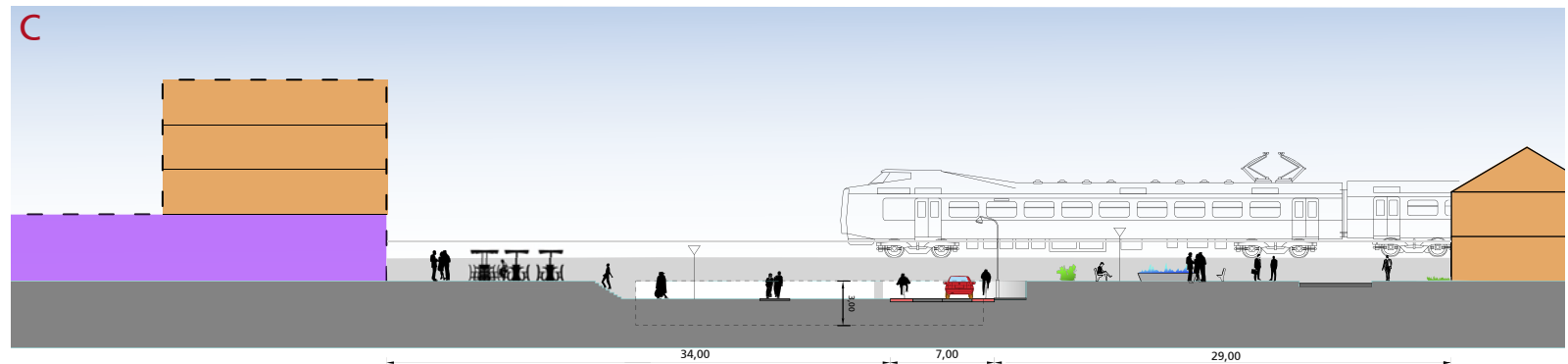
alle aangegeven maten zijn indicatief



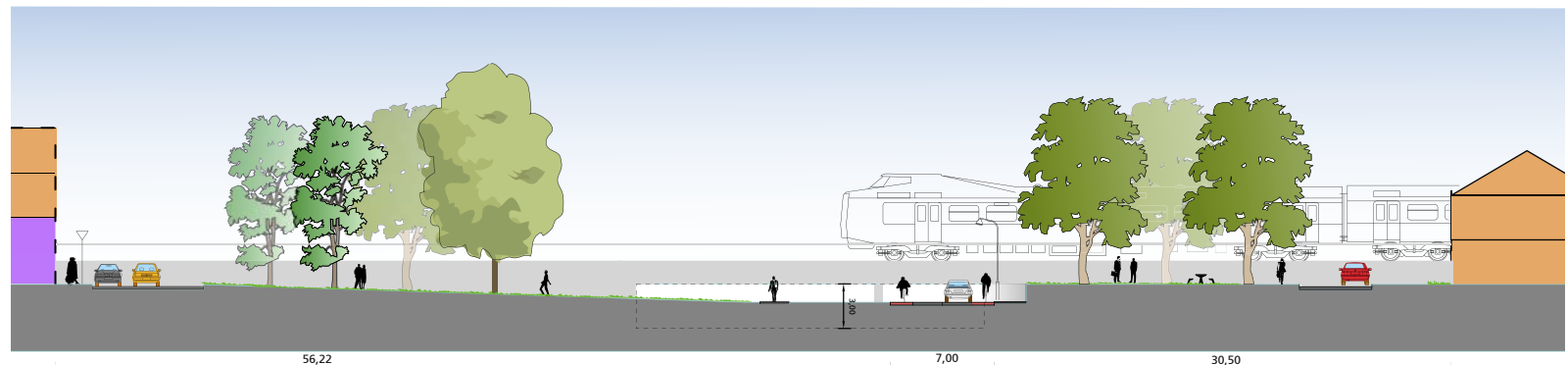
Ruimtelijke ambities voor Centrum Limmel-Nazareth 6

plankaart

Op de plankaart worden alle ontwikkelingsmogelijkheden voor het plangebied aangeduid. In principe passen alle modellen en varianten binnen de aangegeven bouwenveloppen. Op de kaart zijn ruimtelijke uitgangspunten weergegeven zoals oriëntatie van bebouwing, rooilijnen, accenten, zichtassen en verbindingen. In de rooilijmarges is ruimte voor andere aannames van veiligheidscontouren. In het stedenbouwkundig masterplan worden de ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd, op basis waarvan een architect en buitenruimteontwerpers verder (deel) uitwerkingen kunnen maken.



optie 2 pleinen, 1:500



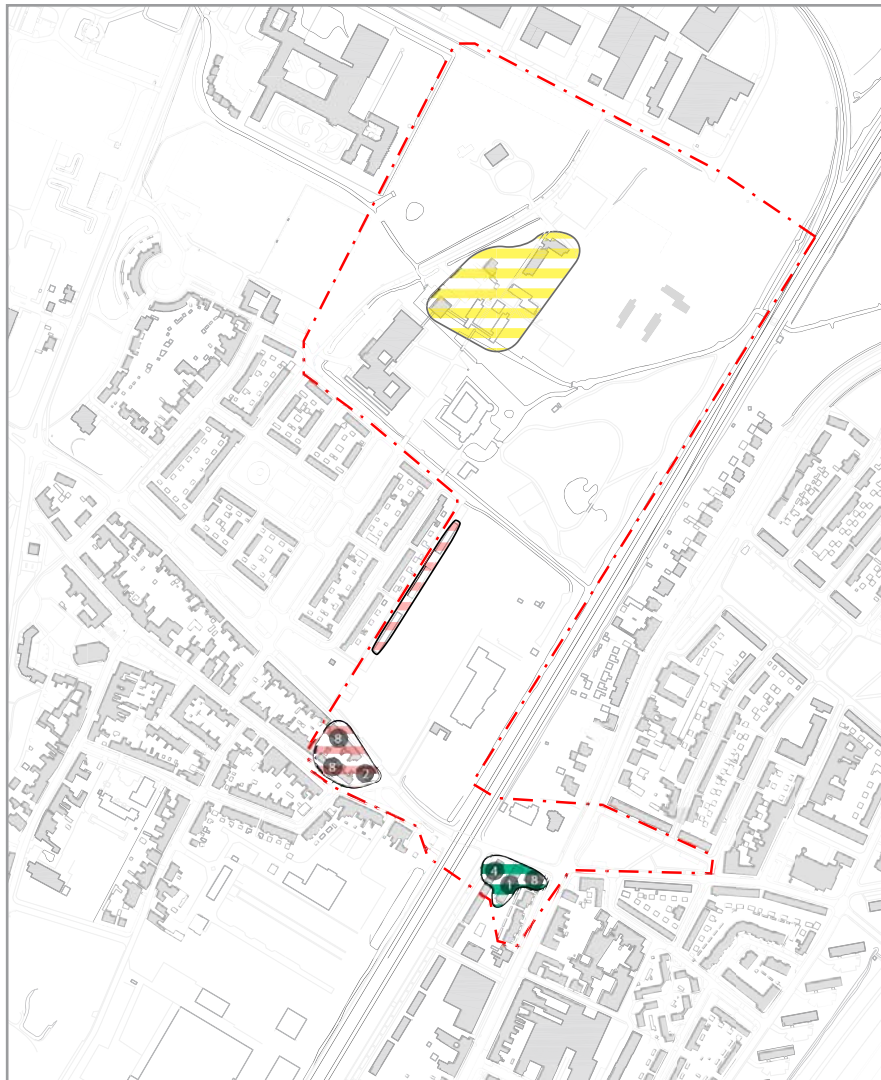
alle aangegeven maten zijn indicatief

optie groene vista's, 1:500

7.1 Sloop opties

In de hiernaast afgebeelde kaart is aangegeven op welke locaties ingrepen in de bestaande situatie mogelijk of noodzakelijk zijn in het kader van de centrum ontwikkeling. Het betreft:

- De kopbebouwing Populierweg/Balijeweg. Op deze locatie is het wenselijk de rooilijn terug te leggen en een nieuw entreeblok te maken dat de entree van Limmel vanuit het viaduct markeert. Het betreft 18 woningen van Servatius.
- De studentenhuisvesting op de campus van de hotel-school is aangemerkt als transformatie locatie, dit kan deels sloop betekenen, dit mede om de Kanjel meer ruimte te geven.
- De garages achter de Tiberiasstraat (oostzijde) worden gesloopt. Dit omdat er anders een achterkant uitstraling met dichte gevels, richting het nieuwe centrum gehandhaafd zou blijven. Bovendien zouden deze garages werken als een buffer tussen de buurt en het centrum, terwijl het koppelen van de woonbuurt aan het centrum een van de doelstellingen is voor dit gebied.
- Het eerste blok woningen langs de Kasteel Liebeekstraat, een bedrijfspand aan de kasteel Verduynenstraat en een appartementengebouw aan de Kasteel Verduynenstraat komen in aanmerking voor sloop vanwege de wens om bebouwing op het viaduct te gaan oriënteren. Het betreft 12 woningen van Woonpunt en een bedrijfspand van de gemeente.



Legenda

- Plangrens
-  Sloop structuurverbetering
Campus / groenzone Kanjel
8.852 m2, 4 lagen
-  Sloop rondom tunnel
4 grondgebonden woningen
1 voormalig bedrijfsgebouw
8 appartementen
-  Sloop tbv locatie centrum-ontwikkeling
18 grondgebonden woningen
garages Tiberiasstraat

7.2 Programma mogelijkheden

programma's/aantallen inclusief parkeren.

In principe is de wens de mix van functies te maximaliseren in de centrumlocatie, daarom is een duidelijk afgebakend programma niet op te geven. Het is van belang zo veel mogelijk partijen te interesseren om hun voorzieningen en dergelijke op deze locatie te realiseren.

woningbouw

Een aantal punten zijn hierbij uitgangspunt:

- Sloop nieuwbouw van woningen. Limburg en ook Maastricht krijgen de komende jaren te maken met een krimpende bevolking. Uitgangspunt is daarom dat er geen woningen aan de voorraad toegevoegd worden. Dit betekent in het geval van Hoolhoes dat sloop van een woning ook weer een nieuwe woning (andere soortige woning) op kan leveren. Wil je dus iets veranderen aan een eenzijdige woningvoorraad in Limmel-Nazareth, dan is sloop noodzakelijk. Alleen nieuw bouwen is niet toegestaan.

Dit terugbouwprogramma wordt gezien op de schaal van Limmel/Nazareth als geheel.

- Hierop zijn enkele uitzonderingen geformuleerd, het betreft o.a. studentenwoningen en intramurale zorg. Onderzocht is daarom in de Hoolhoeslocatie of die twee typen ingepast kunnen worden. Dit lijkt (deels) het geval.

- Gezien de wens om een sociaal veilig gebied te maken met toezicht gedurende alle dagdelen is enige sloop daarom wel nodig.

- Gezocht wordt naar woningen in een hogere financieringscategorie, het betreft marktconforme koopwoningen in het duurdere segment.

school

Er is onderzocht of er een basisschool ingepast kan worden: de basisschool Limmel-Nazareth.

Het programma is:

basisschool (uitgangspunt 250 leerl.)	1.525 m ²
peuterspeelzaal	150
kinderopvang	150
totaal bruto-vloeroppervlakte bebouwd	2.325 m ²

De basisschool kan in twee bouwlagen gerealiseerd worden.

Daarnaast moet een speelplaats beschikbaar zijn van 1.500 - 2000 m².

Voor bs Limmel/Nazareth is obv huidig leerlingenaantal en prognoses 25 leerlingen per groep realistisch. Afhankelijk van ontwikkelingen woningbouwprogramma in Limmel dit aantal bijstellen. Dit aannemen voor parkeervraag school.

Voor de school dient een gymzaal beschikbaar te zijn van 500 m².

Vooralsnog is niet geheel duidelijk hoe het leerlingenaantal van de basisschool Limmel-Nazareth zich in de komende tijd zal ontwikkelen.

winkels

In de centrumlocatie dient een winkelcentrum te komen bestaande uit minimaal een supermarkt en aanvullende winkels. Voor het winkelprogramma zijn twee scenario's in beeld:

scenario 1: een supermarkt en aanvullende winkels, dit betekent 2.100 m² BVO winkeloppervlak incl. laad- en los ruimte, verdeeld over 1.200 m² voor de supermarkt en 400 m² voor verplaatsers en maximaal 200 m² overige voorzieningen (denk aan cafetaria, apotheek, pinautomaat).

scenario 2: twee supermarkten en aanvullende winkels dit betekent 3.500 m² BVO winkeloppervlak incl. laad- en los ruimte, verdeeld over 2.500 m² voor de twee supermarkten en 1.000 m² voor verplaatsers, kleine winkels overige voorzieningen (denk aan cafetaria, apotheek, pinautomaat). Er is in dat geval sprake van een koopkrachttoevloeiing vanuit Borgharen, Itteren en Limmel aan de Maas.

parkeren

Voor alle functies wordt uitgegaan van CROW normen voor parkeren. Uitgangspunt is dat het parkeren deels op eigen erf plaatsvindt. Dit geldt voor de woningen maar ook voor de supermarkt/winkels/overige voorzieningen. In het ambitiedocument is er van uit gegaan

dat in alle gevallen (dubbelgebruik) parkeren op het dak van de winkels nodig is om de vereiste parkeerbalans te halen. Uitgangspunt is dat voor het winkelend publiek op maaiveld wordt geparkeerd tussen spoor en centrum, maar dat personeel en bewoners op het dak parkeren. Indien echter gekozen wordt voor het scenario 2, met 3.500 m² BVO winkels dan is daarnaast een gebouwde parkeervoorziening waarschijnlijk noodzakelijk en zullen de winkelbezoekers naast het maaiveldparkeren waarschijnlijk ook gebruik moeten maken van het dak van de winkels.

overige

In het centrumgebied is verder ruimte voor aanvullende functies, vooral als ze een bijdrage aan de levendigheid geven. Gedacht kan worden aan de volgende functies:

- Wonen, in allerlei vormen, studentenhuysvesting, maar ook zorgwoningen met gemeenschapsruimtes, laagbouw, appartementen in diverse categorieën.
- Sport, bijv. een fitness.
- Horeca, kleinschalig, maar wellicht wel met een strategisch gesitueerd terras.
- Zorgvoorziening/gezondheidscentrum met huisarts, tandarts, fysio, apotheek.



wonen gecombineerd met horeca

7.3 Centrumfuncties

Hiernaast treft u een indicatie van een mogelijke verdeling van functies in Centrum Limmel-Nazareth. Grofweg is er sprake van 4 kwadranten: aan de westzijde de beide scholen, zuidoostzijde de winkels e.e.a. aangevuld met wonen en zorg.

