

**Samenvatting**

Het college heeft besloten om de Ontwerp-Ambitienota die is opgesteld in het kader van de studie Stad en Spoor Maastricht vrij te geven ter consultatie. De Ambitienota is het resultaat van een verkenning naar de stedelijke en maatschappelijke opgaven in de spoorzone van Maastricht. De studie is een samenwerking van provincie Limburg, NS, ProRail, Maastricht Bereikbaar, Projectbureau A2 Maastricht en gemeente Maastricht. In de nota is een drieledige ambitie geformuleerd ten aanzien van 1) internationale connectiviteit van regio Maastricht, 2) het opheffen van de spoorbarrière en investeren in de vitaliteit en 3) leefbaarheid in Centrum-Oost. De nota is mede tot stand gekomen door belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers, instellingen en eindgebruikers intensief te betrekken en hun ideeën, wensen, verhalen en ervaringen op te halen. De Ontwerp-Ambitienota is geen dichtgetimmerd masterplan, maar wordt de komende tijd voorgelegd ter consultatie aan belangstellenden en belanghebbenden in een openbaar debat met de stad en gemeenteraad.

**Beslispunten**

Besluiten tot het vrijgeven van de Ontwerp-Ambitienota Stad en Spoor Maastricht inclusief bijlagen medio juli 2018 en de portefeuillehouder machtigen ondergeschikte aanpassingen in tekst en beeld door te voeren.

Instemmen met het vervolgproces Stad en Spoor.

**Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 3 juli 2018:  
Portefeuillehouder gemachtigd tot afdoening.**



## **Aanleiding**

Op basis van besluitvorming van het college op 29 november 2016 is gestart met verkennend overleg en studie om na ondertunneling van de A2 ook de barrière die het spoor vormt in Maastricht te slechten. Dit als uitvloeisel van het door de Stuurgroep A2 in oktober 2015 vastgestelde Actieprogramma Mijn Gezonde Groene Loper Maastricht 2030 en het bijbehorende werkkapitaal en vooralsnog onder regie van Projectbureau A2 Maastricht.

De spoorzone vormt een barrière van 1,5 km zonder onderbreking voor voetgangers en fietsers. In vergelijkbare steden zijn spoorzones in de afgelopen decennia op verschillende manieren als barrières geslecht en is de historisch ontstane 'achterzijde' van stations in maatschappelijk en economisch opzicht herontwikkeld tot een (tweede) voorkant. Bovendien is met de ondertunneling van de A2 is eens te meer aangetoond dat het wegnemen van grote infrastructurele barrières enorme impulsen biedt voor gezondheid, mobiliteit en economische ontwikkeling.

Tijdens een co-design van de direct betrokken partijen (provincie Limburg, NS, ProRail en gemeente Maastricht) in juni 2016 is de urgentie en kansbenutting van een herontwikkelde spoorzone voor met name Maastricht-Oost indringend en overtuigend op tafel gekomen. Op basis daarvan is door de Stuurgroep A2 Maastricht een werkkapitaal (Euro 0,4 miljoen) ter beschikking gesteld om, onder regie van een Regiegroep van directies van partijen, verdere studies en rapporten mogelijk te maken ter onderbouwing van een Ambitienota Stad en Spoor. Er is inmiddels een brede technisch, economisch en maatschappelijke verkenning uitgevoerd met als doel een strategie te ontwikkelen en fysieke mogelijkheden inzichtelijk te krijgen voor het slechten van de barrière en benutten van de kansen. Naast de partijen die reeds betrokken waren bij de A2, zijn tevens de NS en ProRail aangesloten om specifiek ook hun kennis, wensen en ervaringen in te brengen. Dit heeft een groot aantal deelonderzoeken en rapporten opgeleverd. De Ontwerp-Ambitienota is de synthese van al deze deelresultaten.

## **Context**

In de Structuurvisie Maastricht 2030 is de wens voor een gecombineerde voetgangers- en fietsverbinding bij het station concreet opgenomen. Ook bij de voorbereidingen van de onlangs gerealiseerde ondergrondse fietsstalling is indertijd onderzocht of een nieuwe spoorkruisende verbinding haalbaar was. Uiteindelijk is toen besloten constructief rekening te houden met de komst van een ondergrondse verbinding in de toekomst.



NS, eigenaar van het stationsgebouw, heeft een masterplan ontwikkeld voor de renovatie en herbestemming van het gebouw en hier ook een fors budget voor vrij gemaakt. Ook in dit masterplan is rekening gehouden met de eventuele komst van een nieuwe spoor kruising.

De studie Stad en Spoor Maastricht is een samenwerking van gemeente Maastricht, provincie Limburg, NS, ProRail, Maastricht Bereikbaar en Projectbureau A2 Maastricht in de periode maart 2017 en zomer 2018. Het concrete resultaat van deze samenwerking is een Ontwerp-Ambitienota die de gezamenlijke ambities ten aanzien van de spoorzone in Maastricht beschrijft. De nota is mede tot stand gekomen door belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers, instellingen en eindgebruikers intensief te betrekken en hun ideeën, wensen, verhalen en ervaringen op te halen.

De ambities in de nota zijn verwoord in concrete doelstellingen en tevens vertaald in drie ruimtelijke perspectieven die een zo concreet mogelijk beeld geven van de mogelijkheden. De perspectieven zijn ontwikkeld door een ontwerpteam, de zogeheten 'vrijdenkers'. De perspectieven bestaan uit 3D-schetsen en referentiebeelden. De drie perspectieven verschillen van elkaar in ontwikkelingstermijn en ambitie.

Eind juni 2018 is de Ontwerp-Ambitienota aan de ambtelijke regiegroep met afvaardiging van de directies van provincie Limburg, Prorail, NS, gemeente Maastricht, Maastricht Bereikbaar en Projectbureau A2 Maastricht aangereikt. De regiegroep biedt de Ontwerp-Ambitienota aan als voedingsbron voor een publiek en politiek debat.

### **Gewenste situatie**

De belangrijkste onderzoeken die zijn uitgevoerd voor de gewenste toekomstige situatie en bijbehorende strategische keuzes stad en spoor betreffen:

Ruimtelijk Economische Verkenning; hierin zijn door Ecorys scenario's geschetst voor aan een internationaal knooppunt en herontwikkelde spoorzone verbonden economische kansen.

Onderzoek toekomst emplacement; daarin geeft Prorail aan dat een ingrijpende wijziging (zoals ondertunneling) van het huidige spoorstelsel en/of (gedeeltelijke) uitplaatsing van het huidige emplacement vanuit landelijk beleid en belangen niet aan de orde kan zijn, als wel het geleidelijk aan slimmer en efficiënter benutten van de huidige capaciteit.

Op het spoor van de gezonde stad Maastricht; anticiperend op de Omgevingswet waarin gezondheid een dominant thema is in de stadsontwikkeling, is in een gecombineerd onderzoek van de Maastricht University - Faculty of Health, Medicine and Life Sciences, de GGD Zuid-Limburg en het



adviesbureau LievenseCSO, het maatschappelijke belang van een innovatieve, gezondheidsbevorderende beleidsstrategie stad en spoor in beeld gebracht.

Het rapport Ruimtelijke Perspectieven; door een ontwerpteam van partijen, ondersteund door het Bureau Spoorbouwmeester, zijn ruimtelijke mogelijkheden en vergezichten in beeld gebracht, met spoorkruisende langzaam verkeersverbindingen met de meeste maatschappelijke en economische meerwaarde. Dit betreft de zogenaamde Groene Uitlopers die oostelijk en westelijk stadsdeel gefaseerd en elkaar versterkend optimaal kunnen verbinden.

Rapport Toekomstbouwers stad en spoor; rapport van het bureau Pantopicon, dat de regie heeft gevoerd op een intensief en creatief interactieproces met buurten, bewoners, ondernemers, scholen en organisaties. De gemene deler is in de geschetste 'sfeerbeelden' is een grote, 'groene' en brede betrokkenheid bij de toekomst van het station en de stationsomgeving.

Essay Kiezen voor de Hele Stad; door stadsfilosoof Govert Derix is op een verhalende en bespiegelende wijze stad en spoor als 'beleving' enthousiasmerend beschreven.

Op basis van deze en andere rapporten is in het ambitiedocument Stad en Spoor een driedelige opgave geformuleerd:

Maastricht van kopstation naar knooppunt

De spoorzone van barrière naar beleving

Maastricht Oost van achterkant naar (tweede) voorkant

*Van kopstation naar knooppunt.*

Maastricht groeit met deze ambitie uit tot een hoogwaardig (inter)nationaal en euregionaal knooppunt van openbaar vervoer en klimaatvriendelijk voor- en natransport. Er komen nieuwe of betere grensoverschrijdende verbindingen met Aken, Luik, Hasselt en met de campussen in deze steden als ook een IC verbinding met Brussel. Dit 'onbegrensde' Maastricht vormt een belangrijke schakel in de doorontwikkeling van Randstad Zuid Limburg en Tristate City tot concurrerende stedelijke regio op Europese en wereldschaal.

*Van barrière naar beleving.*

De barrièrewerking van het spoor wordt met deze ambitie geslecht met nieuwe verbindingen en door de kwaliteit van de bestaande verbindingen te verhogen. Door in het hele centraal stedelijke gebied prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers in plaats van gemotoriseerd verkeer en door betere openbaar vervoerverbindingen wordt het mobiliteitssysteem in en om Maastricht verduurzaamd. Het station en de directe omgeving worden getransformeerd in een aangename, levendige ontmoetings- en verblijfplek.



#### *Van achterkant naar tweede voorkant.*

Het station van Maastricht verdient aan de oostkant een tweede voorkant, een nieuwe poort naar de stad. Het spoor stimuleert daarmee een mix van wonen en werken, van actieve levendigheid en (kleinschalige) economische dynamiek. Dit wordt versterkt door een goede verbinding met de Groene Loper en de doorontwikkeling van een levendig centrum voor Maastricht-Oost. Dit biedt kansen om de sociaal-maatschappelijke achterstand van bewoners van de buurten rond de Groene Loper in te lopen.

Het zijn drie onderling verbonden ambities op het schaalniveau van (Eu-)regionale economie en mobiliteit, het stedelijk netwerk en de ongedeelde en inclusieve stad. De kunst is om maatregelen te kiezen die bijdragen aan alle drie de ambities of althans andere ambities niet in de weg staan.

De Ontwerp-Ambitienota is de synthese van hiervoor genoemde rapporten en gesprekken met de omgeving. De nota is geen dichtgetimmerd masterplan. In de nota worden nog geen keuzes gemaakt. Wel worden realistische keuzemogelijkheden voorgelegd. De nu voorliggende Ontwerp-Ambitienota is het vertrekpunt van een nieuwe fase waarin gemeente Maastricht en de andere projectpartners zich opmaken voor een volgende fase.

#### *Openbaar debat*

In de tweede helft van 2018 worden belanghebbenden (omwonenden, ondernemers, instellingen en eindgebruikers) uitgenodigd deel te nemen aan een openbaar debat met de gemeenteraad. Hiertoe zal de Ontwerp Ambitienota worden gepresenteerd en wordt het thema geagendeerd in een stadsronde. De opbrengst van het debat stelt het college in staat om de koers te bepalen voor de volgende fase.

#### *Vervolgonderzoek*

Daarnaast wordt gedacht aan verschillende vervolgonderzoeken die er op gericht zullen zijn om nog ontbrekende beslisinformatie boven tafel te krijgen. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld:  
De concretisering van de centrumontwikkeling Oost in samenhang met andere beleidsterreinen zoals de Maatschappelijke agenda Groene Loper  
Haalbaarheidsstudie IC-verbinding Eindhoven – Maastricht – Luik – Brussel (in relatie tot drielandentrein)



Marktverkenning en opstellen business case voor aanvullende mobiliteitsdiensten (waaronder hoogwaardig openbaar vervoer, leenfietsen, deelauto's en MaaS) tussen knooppunten, luchthavens en campussen in Zuid-Limburg en de Euregio

Onderzoek naar optimalisatiemogelijkheden stationemplacement in relatie tot een toekomstige ruimteclaim aan de west- en oostzijde van het emplacement

Variantenonderzoek voor een aantrekkelijke en directere spoorkruisende gecombineerde loop- en fietsverbinding tussen Frankenstraat, stationsgebouw en Stationsstraat

Uitwerking van maatregelen verkeersveilige overweg Duitse Poort en overweg Alfons Ariënsstraat

#### *Verschillende snelheden*

Het openbare debat en het vervolgonderzoek vormen geen belemmering voor het realiseren van maatregelen en projecten waarvan duidelijk is dat ze passen in het integrale raamwerk van Stad en Spoor en de toekomstvisie op spoorzone zoals geschetst in de Ambitienota. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn benoemd in de Ambitienota, het gaat hierbij bijvoorbeeld om de renovatie van het stationsgebouw en de realisatie van een haltevoorziening voor het internationaal lange afstandbusvervoer aan de Meerssenerweg.

#### *Coalitievorming*

Zoals aangegeven is het proces om tot de Ontwerp Ambitienota te komen een gezamenlijk proces van zes projectpartners in de spoorzone. De ambities voor Stad en Spoor bieden op korte en lange termijn kansen om gefaseerd en in samenhang in verschillende coalities doelen te realiseren. De strategie en besluitvorming van de gemeente Maastricht is van dominante betekenis om in het vervolgproces met in eerste instantie provincie Limburg en in tweede instantie het Rijk een kansrijke doorsteek te kunnen maken van ambitie naar realisatie.

#### *Plan van Aanpak vervolg*

In het tweede deel van 2018 wordt het Plan van Aanpak voor het vervolg nader uitgewerkt. Ook zal de begroting voor gericht vervolgonderzoek worden uitgehard en ontstaat duidelijkheid ten aanzien van de bereidheid van de overige projectpartners om het project te mede te financieren. Het college zal op basis hiervan en in relatie tot het Uitvoeringsprogramma 2018 – 2022 gevraagd worden een besluit nemen ten aanzien van het vervolg inclusief de dekking van vervolgkosten.

#### **Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

Het spreekt voor zich dat een gemoderniseerd en op de toekomst toegeruste spoorzone en openbaarvervoerknoop een substantiële bijdrage zal leveren aan de klimaatdoelstellingen. Deze zijn



in het vervolgproces nader te duiden en te kwantificeren. De hiervoor beschreven ambities zetten in op het verduurzamen van mobiliteit door:

op (Eu-) regionale schaalniveau het gebruik van openbaar vervoer aantrekkelijker te maken in vergelijking tot de auto;

op stedelijk schaalniveau lopen en fietsen aantrekkelijker te maken ten opzichte van de auto.

Ter voorbereiding van de ambitienota is onderzoek verricht naar de gezondheid van bewoners in en gebruikers van de spoorzone. In een samenwerkingsverband van Maastricht University - Faculty of Health, Medicine and Life Sciences, de GGD Zuid Limburg en het milieuadviesbureau LievenseCSO is toegepast onderzoek verricht naar hoe keuzes ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte van invloed zijn op het leefklimaat, de beleving en gezondheid in de spoorzone. Dit is gebeurd voor een combinatie van wettelijke normen (denk aan luchtkwaliteit, geluidhinder) en gezondheid bevorderende parameters (aanwezigheid van groen en voorzieningen). Deze kennis zal in het vervolgproces bijdragen aan het ontwerpproces en te maken afwegingen bij ruimtelijke ingrepen.

#### **Effect op de openbare ruimte**

De Ontwerp-Ambitienota Stad en Spoor beschrijft ambities ten aanzien van ingrepen in de openbare ruimte. Voorgestelde ingrepen bevinden zich nog in de studiefase. Zodra in het vervolgproces concrete maatregelen worden ontwikkeld zal het effect op de openbare ruimte worden vastgesteld. Bij het maken van keuzes in het volproces die investeringen en/of structurele kosten voor de openbare ruimte tot gevolg hebben wordt het cluster openbare ruimte vroegtijdig betrokken.

#### **Personeel en organisatie**

Niet van toepassing.

#### **Informatiemanagement en automatisering**

Niet van toepassing.

#### **Financiën**

De kosten voor de studie Stad en Spoor zijn tot heden gefinancierd uit de duurzaamheidsmiddelen voor Mijn Gezonde Groene Loper conform het collegebesluit van 29 november 2016 en het besluit van de Stuurgroep A2 Maastricht van 30 november 2016. Met het gereedkomen van de deelonderzoeken en het Ambitiedocument zijn deze middelen uitgeput.



Daar waar in de afgelopen fase de aanleiding nog kon worden verbonden aan de verduurzaming van de Groene Loper, wordt door de samenwerkende partijen (provincie Limburg, NS, ProRail, Projectbureau A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar), nadrukkelijker naar de gemeente Maastricht gekeken voor een trekkende rol in de komende fase (zie paragraaf 3). Om die rol waar te kunnen maken is in het bestuursakkoord het belang van Stad en Spoor onderstreept en is budgettaire rekening gehouden met een financiële bijdrage vanuit gemeente Maastricht. Op basis van deze gemeentelijke bijdrage, kan het gesprek met andere partijen (met name de Provincie en het PBA2) worden aangegaan om ook een bijdrage beschikbaar te stellen in de kosten van de vervolgfase.

Het college zal in de tweede helft van 2018 op basis van het Plan van Aanpak voor het vervolg en in relatie tot het Uitvoeringsprogramma 2018 – 2022 gevraagd worden een besluit nemen ten aanzien van het vervolg inclusief de dekking van vervolgkosten.

In de samenwerking op dit project zijn partijen betrokken die niet allemaal recht hebben op (volledige) btw-af trek of btw-compensatie. Indien er daarnaast sprake zal zijn van een gezamenlijk opdrachtgeverschap, kan Maastricht de inkoop-btw voor onderzoeken naar verwachting niet volledig gaan compenseren. Daarom zal ook onderzocht worden hoe dit fiscaal vormgegeven moet worden.

### **Aanbestedingen**

Onderzoek en eventueel hieruit volgende werkzaamheden zullen conform gemeentelijk beleid worden aanbesteed.

### **Participatie tot heden**

In het kader van Stad en Spoor Maastricht is een intensief participatietraject doorlopen waarbij zoveel mogelijk doelgroepen (bewoners, ondernemers en eindgebruikers) zijn benaderd.

Achtereenvolgens hebben plaatsgevonden:

27 oktober 2017	Dag op het station
7 en 9 november 2017	Vier stadswandelingen in de spoorzone
23 november 2017	Workshop met stedelijke partners en belanghebbenden
7 december 2017	Workshop met Euregionale partners en belanghebbenden
16 november 2017	Lezing 1 Bureau Europa
19 december 2017	Bezoek ROC Leeuwenborgh
7 februari 2018	Schoolbezoek St. Maartenscollege





7 februari 2018	Lezing 2 Bureau Europa
11 april 2018	Workshop met stedelijke partners en belanghebbenden
11 april 2018	Toekomstcafé (inloopavond, lezing 3 en rondetafel gesprek)

Daarnaast is de raad op zaterdag 30 september 2017 en zaterdag 20 januari 2018 tijdens een informele informatieronde geïnformeerd over de opzet en voortgang van stad en spoor.

### **Voorstel**

Besluiten tot het vrijgeven van de Ontwerp-Ambitienota Stad en Spoor Maastricht inclusief bijlagen medio juli 2018 en de portefeuillehouder machtigen ondergeschikte aanpassingen in tekst en beeld door te voeren.

Instemmen met het vervolgproces Stad en Spoor.

### **Uitvoering, evaluatie en vervolg**

De tweede helft van 2018 zal gebruikt worden voor openbaar debat op basis van de keuzes die voorliggen in de Ontwerp-Ambitienota met tot doel de nota uiteindelijk vast te stellen. Daarnaast zal overeenstemming gezocht worden met de projectpartners over concrete vervolgstappen in 2019.

### **Communicatie**

Het besluit wordt gepubliceerd op de openbare besluitenlijst.

Met de portefeuillehouder vindt afstemming plaats over het moment waarop het besluit inclusief de bijlagen openbaar gemaakt worden. Ook zal in afstemming met projectpartners een persgesprek met de portefeuillehouder worden gegeven.