

# Omgevingsvisie Maastricht 2040

deel 2



Gemeente Maastricht

## **COLOFON**

Uitgave *Gemeente Maastricht*  
Vormgeving *Zuiderlicht*

# Inhoudsopgave

## **Inhoudsopgave – 3**

### **1. Inleiding – 5**

### **2. Gebiedsprofilen: gemiddeld meer kwetsbare buurten – 9**

- 2.1 Gebiedsprofiel Stadsrand: Limmel, Nazareth en Malberg – 11
- 2.2 Gebiedsprofiel Parkwijk: Pottenberg, Caberg en Malpertuis – 14
- 2.3 Gebiedsprofiel Stedelijk gebied: Mariaberg, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort – 17

### **3. Raamwerk – 21**

- 3.1 Mobiliteit – 22
- 3.2 Groen, natuur en landschap – 58
- 3.3 Water – 87

### **4. Functies en voorzieningen – 99**

- 4.1 Economie – 100
- 4.2 Cultuur – 126
- 4.3 Sociaal – 129
- 4.4 Wonen – 144
- 4.5 Energie – 153

### **5. Architectuur en cultureel erfgoed – 171**

- 5.1 Architectuur – 172
- 5.2 Cultureel erfgoed – 177

### **6. Milieu en ondergrond – 197**

- 6.1 Milieu – 199
- 6.2 Ondergrond – 207



1.

# Inleiding

De Omgevingsvisie Maastricht 2040 bestaat uit twee delen. In deel 1 wordt de integrale visie voor de fysieke leefomgeving beschreven, waarin drie thema's centraal staan. Deze nota betreft deel 2. In dit deel staan de beleidsdoelen per beleidsveld beschreven en wordt ingegaan op hoe deze samenhangen met de integrale visie zoals beschreven in deel 1. Deze nota geeft zo inzicht in de totale 'beleidsboom' die ten grondslag ligt aan de Omgevingsvisie Maastricht 2040.

## Belangrijkste uitgangspunten Deel 1

In deel I staat de visie van Maastricht richting 2040 als volgt omschreven:

Maastricht heeft de ambitie om haar positie als motor voor de (Eu)regionale economie te versterken en de lokale kwaliteit van leven te verbeteren. Door te investeren in een duurzame ontwikkeling is en blijft Maastricht een prachtige stad om in te wonen, werken en verblijven. Daarmee draagt deze visie op de fysieke leefomgeving bij aan een aantrekkelijke 'work-life balance' in stad en regio. Het is juist deze 'work-life balance' waarmee Maastricht en de (Eu)regio zich in de toekomst kunnen blijven onderscheiden van andere stedelijke regio's in Nederland en Noordwest Europa.

Als antwoord op de ontwikkelingen en algemene opgaven die op Maastricht af komen, kiest de gemeente ervoor om in de fysieke leefomgeving gericht te werken aan drie integrale thema's:

- 1 Het versterken van de (Eu)regionale netwerkfunctie van Maastricht, ten behoeve van de sociale en economische vitaliteit van de stad en (Eu)regio. Het is van belang om de agglomeratiekracht van de (Eu)regio te versterken. Doel is daarom om de (Eu)regio door te ontwikkelen als een sterk stedelijk netwerk met Maastricht als één van de centra. Zuid-Limburg kan zich onderscheiden als een sterke kennisregio met een hoge kwaliteit van leven, die goed verbonden is met de omliggende kennisregio's Eindhoven, Aken, Luik, Leuven en Hasselt.
- 2 Het investeren in een toekomstbestendige leefomgeving die gezond en leefbaar is voor alle gebruikers van de stad: bewoners, werkers en bezoekers. Aan de hand van het concept Positieve Gezondheid kiest Maastricht voor een integraal perspectief op een gezonde en leefbare omgeving, gericht op het (1) faciliteren van samen- en zelfredzaamheid, (2) beschermen tegen schadelijke ontwikkelingen en effecten en (3) bevorderen van een gezonde leefstijl.
- 3 Het in stand houden en uitbreiden van plekken waar ontmoeting en beleving een bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van Maastricht. De ambitie is om de juiste balans tussen stedelijke dynamiek en (relatieve) rust te bewaken. Een fijnmazige spreiding van levendigheid en (relatieve) rust is wat de stad aantrekkelijk maakt en een bestaande kwaliteit van Maastricht in stand houdt: prettig wonen in diverse woonmilieus, variërend van stedelijk wonen in de dynamiek én wonen met dynamiek om de hoek.

### Realisatie

Hoe en waar de thema's en toekomstige maatregelen in de stad landen, is beschreven in deel 1 aan de hand van een ruimtelijk streefbeeld dat verder is uitgewerkt in drie instrumenten: het raamwerk, de gebiedsprofielen en de ladder voor locatiekeuze. Deze instrumenten zijn richtinggevend voor het behoud van

bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen in Maastricht richting 2040. Daarbij bouwen we voort op de werkwijze en succesvolle voorbeelden uit het verleden. Kernbegrippen zijn en blijven herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik. Benoemde ambities en opgaven worden daarbij op het juiste schaalniveau opgepakt. Daarom is er een regionale agenda opgesteld, met vraagstukken die het stedelijk schaalniveau overstijgen. Prioriteren en faseren is hierbij noodzakelijk om samenwerking en cofinanciering te organiseren.

Tot slot kiest de gemeente ervoor om in de toekomst te investeren in een gebiedsgerichte aanpak en een vernieuwde relatie met de samenleving (bewoners, ondernemers en andere partners). De gemeente en Maastrichtse samenleving gaan in de toekomst op basis van een meer gelijkwaardige relatie samenwerken aan het realiseren van de opgaven voor de fysieke leefomgeving, waarbij vooral de buurt centraal staat en niet het individuele beleidsveld.

## Deel 2

Dit deel van de Omgevingsvisie is deel 2 en bevat een uitwerking van de ambitie van deel 1 en de sectorale beleidsopgaven. In deel 2 komt aan de orde hoe de verschillende beleidsvelden bijdragen aan doelstellingen die ten grondslag liggen aan de drie integrale thema's. De beschrijving per beleidsveld maakt inzichtelijk wat er aan de hand is op de verschillende beleidsvelden. Nadeel is dat hierdoor het integrale beeld minder gemakkelijk naar voren komt. De omschrijving in deel 2 biedt echter de mogelijkheid om beleidspecifiek en meer gedetailleerd in te zoomen op de achterliggende beleidsdoelen, principes en uitvoering. Daarbij sluit de omschrijving van de verschillende hoofdstukken uit deel 2 naadloos aan bij de integrale visie zoals beschreven in deel 1.

### Mate van uitwerking

Voor sommige beleidsvelden is de uitvoeringsagenda al redelijk concreet, soms zelfs inclusief financiële dekking. Voor andere beleidsvelden is deze Omgevingsvisie in een eerste stap in het benoemen en werken aan een ambitie, waar samenwerking en cofinanciering cruciaal is voor realisatie. Hiervoor zijn anno 2019 nog geen concrete maatregelen en bijbehorende financiële middelen benoemd.

### Relatie met bestaand beleid

Naast de uitwerking van de ambities uit deel 1 heeft deel 2 van de Omgevingsvisie ook tot doel om het aantal sectorale beleidsdocumenten terug te brengen. Dit sluit aan bij de ambities van de Omgevingswet, waar een meer integrale benadering van de fysieke leefomgeving centraal staat. Dit heeft als gevolg dat sommige beleidsdoelstellingen in deze Omgevingsvisie al eerder zijn vastgelegd in vigerende beleidsdocumenten, maar dat andere beleidsdoelstellingen voor het eerst benoemd worden en via deze Omgevingsvisie worden vastgelegd. Door te verwijzen naar de relevante vigerende beleidsdocumenten wordt de zogenaamde 'beleidsboom' inzichtelijk gemaakt. Bij het opstellen van deze Omgevingsvisie is waar nodig ook rekening gehouden met regionale visies en beleidskaders. Na vaststelling van de Omgevingsvisie worden onder andere Omgevingsprogramma's, projecten en plannen ingezet om de ambities uit te voeren op meer tactisch/operationeel niveau.

## LEESWIJZER

De beschrijving begint met hoofdstuk 2 bij het tweede deel van de gebiedsprofilen. Hierbij zoomen we in op de gemiddeld genomen meer kwetsbare buurten waar opgaven uit het fysieke, sociale en veiligheidsdomein samenvallen. In hoofdstuk 3 beschrijven we de verschillende netwerken in de stad op het gebied van mobiliteit, groen, natuur en landschap en water. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke ontwikkelingen in deze netwerken aan de orde zijn en hoe deze bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van Maastricht. In hoofdstuk 4 wordt de functionele en programmatische inrichting van de stad nader beschreven. De beleidsvelden economie, cultuur, sociaal, wonen en energie staan hier centraal. In deze hoofdstukken beschrijven we de verwachte en gewenste ontwikkelingen voor de verschillende beleidsvelden en op welke wijze dit gevolgen heeft voor de fysieke leefomgeving. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op architectuur en cultureel erfgoed. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op milieu en de ondergrond, met aandacht voor kansen en beperkingen.





2.

Gebieds-  
profielen:  
gemiddeld  
meer  
kwetsbare  
buurten

In deel I van de Omgevingsvisie zijn de verschillende buurten en gebieden van Maastricht ingedeeld in twaalf gebiedsprofielen (zie deel I paragraaf 5.3. voor de ligging en omschrijving van de gebiedsprofielen). In de gebiedsprofielen worden de benoemde algemene opgaven, ambities en principes vertaald naar een strategie voor concrete gebieden. Voor elk profiel beschrijven we de gewenste ontwikkelrichting op hoofdlijnen voor de lange termijn. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de bestaande kwaliteiten en waarden van het gebied, de huidige fysieke inrichting en specifieke opgaven die spelen in het gebied. De gebiedsprofielen vormen een uitnodiging aan ondernemers, bewoners en andere partners om samen te werken aan de toekomst van de gebieden (bijvoorbeeld door middel van het opstellen van een buurtplan). Ten tweede dienen de gebiedsprofielen, samen met de ladder voor locatiekeuze (zie deel I paragraaf 5.4.), als sturingsmiddel en toetsingskader voor het faciliteren van nieuwe ontwikkelingen en initiatieven. Ten derde zijn de gebiedsprofielen een opmaat voor het op te stellen Omgevingsplan (nieuwe bestemmingsplan).

Deel II van de gebiedsprofielen gaat in op de gemiddeld meer kwetsbare buurten waar opgaven uit het fysieke, sociale en economisch domein samenvallen. Aan de analyse van de buurten liggen de uitkomsten van de Buurtmonitor 2018, de Veiligheidsmonitor 2017 en de GGD Wijkprofielen 2018 ten grondslag. Hierin worden enquêteresultaten over de eigen beleving gecombineerd met feitelijke gegevens over veiligheid respectievelijke gezondheid. Ook de signalen die zijn afgegeven in de bijeenkomsten en gesprekken tijdens de totstandkoming van deze Omgevingsvisie zijn hierin verwerkt. Daarnaast zijn fysieke aspecten meegewogen rondom hittestress, waterproblematiek, aanwezigheid van groen en huidige parkeercijfers.

Het is hier de opgave om te komen tot een integrale aanpak waarbij aanpassingen in de fysieke leefomgeving gecombineerd met flankerend beleid en programma, één van de factoren kunnen zijn om de leefkwaliteit te verbeteren. Hierbij rekening houdend met de ambities en principes zoals deze in deel I van de Omgevingsvisie beschreven zijn, onder andere de veilige en beweegvriendelijke omgeving. Deel II biedt inzicht in de analyse en het huidige beeld van de buurten, en formuleert kansen en uitgangspunten voor mogelijke verbetering van de leefkwaliteit. De gebiedsprofielen in deel II zijn nadrukkelijk geen eindpunt, maar vormen het vertrekpunt voor verdere concretisering en uitvoering met de buurten en partners.

## 2.1 Gebiedsprofiel Stadsrand: Limmel, Nazareth en Malberg

Toekomstbeeld Gebiedsprofiel Stadsrand  
Omgevingsvisie Maastricht, deel I

### Toekomstbeeld Gebiedsprofiel Stadsrand

Het gebiedsprofiel 'stadsrand' slaat op de gebieden aan de rand van de stad waar voornamelijk wordt gewoond. Het betreft de buurten Limmel, Nazareth, Amby, Scharn, Heer, Vroendaal, de Heeg, Heugem, Biesland, Campagne, Wolder, Daalhof, Hazendans, Malberg, Oud-Caberg en delen van Mariaberg, Brusselsepoort, Randwyck en Sint Pieter. De directe nabijheid van groene buitengebieden is één van de grote kwaliteiten van deze gebieden. De stedelijke voorzieningen op het gebied van winkels, cultuur en horeca zijn op fietsafstand bereikbaar. Dat onderscheidt deze gebieden van suburbane woonmilieus in het Heuvelland. Er is veel laagbouw met relatief veel groen en grote tuinen in vergelijking met andere woongebieden in de stad. De woningvoorraad bestaat overwegend uit rijtjeswoningen en twee-onder-een-kappers met voortuinen. In sommige 'stadsrand' gebieden bevinden zich vanouds dorpskernen. Deze kernen dragen sterk bij aan de identiteit van en binding aan de buurt en fungeren vaak als ontmoetingsplek. In sommige buurten staat de toekomst van voorzieningen in de centrale ontmoetingsplekken onder druk.

In 2040 onderscheiden de gebieden met het profiel 'stadsrand' zich nog steeds als ruim opgezette woonbuurten, met een groen, duurzaam en veilig woonkarakter. Het historische karakter van en de leefbaarheid in de oude dorpskernen wordt gewaardeerd en versterkt, waarbij de ruimtelijke kwaliteit extra aandacht verdient.

Wanneer we naar de stadsrand als geheel kijken, met zijn diversiteit aan type buurten die hiertoe gerekend worden, vindt er met name in de buurten Limmel en Nazareth en Malberg een stapeling plaats van opgaven in het fysieke, sociale en veiligheidsdomein.

**Limmel** was ooit een zelfstandig dorp. Het heeft een rijke geschiedenis. Denk bijvoorbeeld aan de kastelen Bethlehem en Jerusalem, die deel uitmaken van de landgoederenzone Buitengoed Geul & Maas. Aan het einde van de 19e eeuw tijdens de industriële revolutie hebben zich een aantal bedrijven en fabrieken gevestigd rondom het gebied. Eind jaren '50 vond de eerste grootschalige stadsuitbreiding in Limmel plaats en transformeerde het dorp langzaam tot het 'stadsdorp' dat het nu is. Limmel is een rustige woonbuurt, waar de inwoners zich sterk verbonden voelen met de buurt. In de afgelopen jaren is studentenhuusvesting in de buurt toegenomen.

**Nazareth** wordt omschreven als een echte volksbuurt. Deze buurt vol laagbouwflats en kleine eengezinswoningen in de sociale huursector is kort na de oorlog in slechts één jaar gebouwd. De buurt wordt momenteel stevig gerenoveerd om de buurt vitaal en aantrekkelijker te maken. Zo is er inmiddels in samenwerking met de woningcorporatie en de buurt een nieuw buurthuis opgezet en zijn er verschillende woningen gerenoveerd en bijgebouwd.

**Malberg** is een groene wijk, die grenst aan het Zouwdal. Malberg bestaat uit vier delen allen met een eigen centrumplein. Oorspronkelijk is deze buurt bewust 'sociaal homogeen' opgebouwd. Met het Buurtontwikkelingsplan Manjefiek Malberg is het woonaanbod gedifferentieerd zodat er een mix van bewoners is

ontstaan. Er zijn verschillende werk- en recreatielocaties, denk aan het sportpark, wijkcentrum 'Centre Manjefiek Malberg', bedrijvencentrum en winkelcentrum. Malberg is de buurt van de 3 A's: van Achterstand naar Aandachtswijk naar Actieve buurt.

## 2.1.1 Analyse

Met name Limmel en Nazareth eindigen vaak onder in de Buurtmonitor 2018 en ook Malberg scoort hier onder het Maastrichtse gemiddelde. De buurten Limmel en Nazareth scoren met name laag op het veiligheidsgevoel, de leefbaarheid, de kwaliteit van fysieke voorzieningen, sociale cohesie en verkeersoverlast. Daarnaast is er in deze buurten bovenmatig sprake van eenzaamheid en wordt het eigen ervaren geluk en de gezondheid gemiddeld genomen lager beoordeeld. Uit de GGD Wijkprofielen blijkt dat de bewoners in Malberg gemiddeld minder bewegen dan volgens de 'beweegnorm' gezond wordt geacht. Bewoners uit de drie buurten hebben vaker moeite om financieel rond te kunnen komen (bron: GGD Wijkprofielen 2018 en rapport Movisie 'Armoede en Schulden in Maastricht' 2019). Hittestress is met name in de buurten Limmel en Nazareth aan de orde en in alle drie de buurten is sprake van een verhoogd risico op wateroverlast.

Limmel en Nazareth kennen een eenzijdige woningvoorraad met gemiddeld veel (sociale) huurwoningen. Vlak na de Tweede Wereldoorlog zijn in deze buurten veel woningen bijgebouwd om in de toenmalige behoefte te voorzien. Naar de huidige maatstaven zijn die woningen verouderd. Dit gebrek aan variatie in het woningaanbod houdt een eenzijdige bevolkingssamenstelling in stand. Ook sluit de huidige woningvoorraad onvoldoende aan op de wensen van het toenemend aantal ouderen en zorgbehoevenden.

De stapeling van opgaven in deze buurten vergroot het belang om samen met de buurt en partners tot een integrale aanpak te komen waarbij aanpassingen in de fysieke leefomgeving gecombineerd worden met programma's en maatregelen op het gebied van sociaal, veiligheid en gezondheid.

Tabel 1: Analyse buurtresultaat in vergelijking tot het Maastrichts gemiddelde.

Legenda:

- rood << Maastrichts gemiddelde
- oranje < Maastrichts gemiddelde
- grijs = rond Maastrichts gemiddelde
- groen > Maastrichts gemiddelde

Bronnen: Buurtmonitor 2018, Veiligheidsmonitor 2017, GGD Wijkprofielen 2018, Klimaatatlas Maastricht, Geo-informatie Maastricht, Parkeercijfers

Buurtscore in vergelijking met Maastrichts gemiddelde	Limmel	Nazareth	Malberg
Buurtmonitor 2018	■	■	■
Veiligheidsmonitor 2017	■	■	■
GGD Wijkprofielen 2018	■	■	■
Hittestress	■	■	■
Waterproblematiek	■	■	■
Groen in de woonbuurt	■	■	■
Parkeren	■	■	■

Naast de beschreven ambities en principes voor het gebiedsprofiel stadsrand in deel I van de Omgevingsvisie, liggen er specifiek voor deze buurten de volgende kansen:

- Als er één kenmerk van toepassing op de buurten Limmel en Nazareth is het de geïsoleerde ligging. Hier liggen kansen voor **meer verbinding en ontsluiting van het gebied**. De ondertunneling van de A2 heeft hier een belangrijke positieve bijdrage aan geleverd.
- Met zorgverzekeraar VGZ, Maastricht UMC+, Huis voor de Zorg en ZIO wordt onder de noemer **Blauwe Zorg** in Wittenvrouwenveld, Wyckerpoort, Nazareth en Limmel gewerkt aan het virtueel ontschotten van financiële budgetten, zodat professionals meer zelf kunnen bepalen welke zorg nodig is.
- Limmel en Nazareth maken onderdeel uit van de herijkte herstructureringsopgave. Deze herstructurering heeft als doel het **aantrekkelijker en vitaler maken van de buurten** door onder andere nieuwbouw, het verder ontwikkelen van voorzieningen en het toevoegen van meer groen. Verder wordt er gebouwd aan nieuwe huurwoningen en seniorenwoningen. Herstructureringsprojecten lopen in de Askalonstraat en Kop van de Balijeweg. De afgelopen jaren is een (groot) deel van deze herstructureringsopgave gerealiseerd (onder andere door de vroegere barrières in de vorm van bovengrondse hoogspanningslijnen en de spoorwegovergang weg te nemen). Voor de komende jaren staat onder andere de vernieuwing van de woningvoorraad van Nazareth-Noord van woningcorporatie Woonpunt gepland.
- In Limmel en Nazareth komt daarnaast op de grens tussen de twee buurten een **nieuw centrum: Hoolhoes**. Vlak naast het Integraal Kind Centrum De Geluksvogel. Er komen nieuwe winkels, appartementen en woningen.
- Ook in Malberg vindt middels verschillende projecten **vernieuwing van de openbare ruimte en de woningvoorraad** plaats. Bijvoorbeeld in de vorm van verdere nieuwbouw Zouwdalrand. In de gebiedsontwikkeling Albertknoop wordt in samenwerking met de Belgische overheid gezocht wordt naar een balans in behoud van agrarische waarden en duurzame ontwikkeling, door natuurontwikkeling en landbouw te combineren met recreatie en duurzaamheidsmaatregelen.
- Gezien de geplande herstructureringsprojecten liggen er in alle drie de buurten kansen om een kwaliteitsimpuls aan de openbare ruimte mee te geven. Bijvoorbeeld door ontwerpprincipes op het gebied van veiligheid en een beweegvriendelijke omgeving toe te passen, en deze waar mogelijk te combineren met klimaatmaatregelen zoals het toevoegen van groen en water. Op deze manier kan ook het risico op hittestress verminderd worden. Deze geplande herstructurering biedt bovendien kansen voor het integreren van energetische maatregelen.
- Bij herstructureringsprojecten in Limmel en Nazareth worden technische maatregelen toegepast om het verhoogd risico op **wateroverlast weg te nemen**.
- In Malberg wordt het verhoogde risico op wateroverlast in de omgeving van het Busselplein weggenomen door de aanleg van een groene **buffervoorziening**.
- Investeren in het behoud en versterken van **centrale ontmoetingsplekken** als 'kloppende harten' van de buurten. Met een focus op veilige en duurzame bereikbaarheid van en naar deze centrale plekken.

## 2.2 Gebiedsprofiel Parkwijk: Pottenberg, Caberg en Malpertuis

Toekomstbeeld Gebiedsprofiel Parkwijk  
Omgevingsvisie Maastricht, deel I

### Toekomstbeeld Gebiedsprofiel Parkwijk

De parkwijken liggen aan de westzijde van Maastricht, tussen de 'stadsrand' gebieden en het 'stedelijk gebied'. Het betreft de voormalige parochiewijken Belfort, Pottenberg, Malpertuis en Caberg. Deze gebieden hebben een bijzondere cultuurhistorische en stedenbouwkundige opbouw. In tegenstelling tot het profiel 'stadsrand' grenzen ze minder direct aan het buitengebied. Ze hebben een ruime en groene opzet, met groene verbindingzones tussen de bebouwing. Laagbouw wordt afgewisseld met middelhoogbouw (drie tot vier lagen). Deze buurten scoren anno 2019 gemiddeld minder goed op gezondheid en veiligheid dan het Maastrichtse gemiddelde. Bewoners geven een relatief lage waardering aan de leefbaarheid en veiligheid. Ook in deze gebieden is plaatselijk sprake van een hoge parkeerdruk. In sommige parkwijken staat de toekomst van voorzieningen in de centrale ontmoetingsplekken onder druk.

In 2040 zijn de parkwijken prettige woonwijken waar huidige en toekomstige bewoners betaalbaar kunnen wonen in een groene omgeving en trots zijn op de historisch bijzondere buurt. De leefbaarheid, sociale cohesie en het veiligheidsgevoel zijn aanzienlijk verbeterd door blijvende aandacht voor ontmoetingsplekken en het organiseren van sociale activiteiten in samenwerking met bewoners en organisaties. De (fiets)verbindingen met buurtvoorzieningen, de groene buitengebieden, het stadshart en werklocaties zijn verbeterd.

Binnen het gebiedsprofiel Parkwijken vindt met name in de buurten Pottenberg, Caberg en Malpertuis een stapeling van opgaven plaats. In Belfort scoort op diverse onderdelen beter ten opzichte van de andere Parkwijken.

**Pottenberg** is een rustige en groene buurt gelegen op de glooiende hoogte van de Dousberg. Waar dit voorheen één van de meest hechte 'volkswijken' van Maastricht was, dreigt dit nu te verdwijnen. Toch willen de meeste mensen er niet snel weg. Wel is de buurt aan renovatie toe wat betreft het woningbestand en voorzieningen niveau.

**Caberg** is de eerste na-oorlogse parochiewijk in Maastricht West. Een klein dorp was het, met de eigen kerk, winkels en bankfiliaal. Een redelijk groene, levendige en gedifferentieerde woonwijk. Ook hier zijn de voorzieningen onder druk komen te staan. De buurt kent nu nog enkele basisvoorzieningen. In Caberg is gestart met het rooveren van het woningaanbod en het aanbrengen van groen in de buurt. Het nieuwe Viegenpark is daar een voorbeeld van.

**Malpertuis** kent een groen en rustig karakter. Veel mensen wonen al van jongs af aan in de wijk, maar is ook nieuwe aanwas. Er wonen dus zowel gezinnen als veel senioren in met name hoogbouw of eengezinswoningen. Qua voorzieningen is Malpertuis steeds meer aangewezen op de aangrenzende buurten Caberg en Malberg. In Malpertuis woon je op steenworpafstand van de stad, temidden van veel groen.

## 2.2.1 Analyse

In de drie buurten blijft de leefbaarheid en het veiligheidsgevoel achter bij het Maastrichtse gemiddelde. Men ervaart in Pottenberg en Caberg vergeleken met de rest van Maastricht meer overlast en spanningen in de buurt. Ook geeft men meer dan gemiddeld aan dat de buurt het laatste jaar achteruit is gegaan, onder andere door de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en een toegenomen gevoel van onveiligheid (bron: Grip op onveiligheidsbeleving in Maastricht, 2019). Malpertuis ervaart met name problemen op het gebied van de leefbaarheid en sociale cohesie in de buurt, zo blijkt uit de Veiligheidsmonitor 2017.

De drie buurten eindigen vaak ‘onderaan’ in de Buurtmonitor 2018 op het gebied van (de ervaren) leefbaarheid, veiligheid en gezondheid. Er wordt opvallend veel overlast ervaren in de buurten en de sociale cohesie in deze buurten wordt lager beoordeeld. Op het gebied van gezondheid geven de bewoners gemiddeld een laag oordeel aan de eigen ervaren mate van gezondheid en geluk. Dit blijkt ook terug in de objectieve gezondheidscijfers: gemiddeld hebben bewoners hier vaker te maken met chronische ziekten, eenzaamheid en overgewicht. Ook is de sociaal economische status over het algemeen laag in deze buurten.

De stapeling van opgaven in deze buurten vergroot het belang om samen met de buurt en partners tot een integrale aanpak te komen waarbij aanpassingen in de fysieke leefomgeving gecombineerd worden met programma’s en maatregelen op het gebied van sociaal, veiligheid en gezondheid.

Tabel 2: Analyse buurtresultaat in vergelijking tot het Maastrichts gemiddelde.

Legenda:

- rood << Maastrichts gemiddelde
- oranje < Maastrichts gemiddelde
- grijs = rond Maastrichts gemiddelde
- groen > Maastrichts gemiddelde

Bronnen: Buurtmonitor 2018, Veiligheidsmonitor 2017, GGD Wijkprofielen 2018, Klimaatatlas Maastricht, Geo-informatie Maastricht, Parkeercijfers

Buurtscore in vergelijking met Maastrichts gemiddelde	Pottenberg	Caberg	Malpertuis
Buurtmonitor			
Veiligheid			
Gezondheid			
Hittestress			
Waterproblematiek			
Groen in de woonbuurt			
Parkeren			

Naast de beschreven ambities en principes voor het gebiedsprofiel Parkwijk in deel I van de Omgevingsvisie, liggen er specifiek voor deze buurten de volgende kansen:

- De parochie opzet van de buurten biedt kansen om de openbare ruimte te verbeteren: de aanwezige pleintjes en perken bieden mogelijkheden om een fijnmazig netwerk aan ontmoetingsplekken in stand te houden en te optimaliseren. Bovendien is er veel groen in de woonbuurten, ook dit biedt kansen om met een integrale aanpak een positieve bijdrage te leveren aan gezondheidsbevordering, veiligheidsbeleving, ontmoeting en beweging en klimaatopgaven.
- Er is een grote variatie in het woningaanbod over de buurten, dit biedt (zeker bij renovatie) kansen voor een diverse en inclusieve buurt, meer evenwichtige verdeling koop- en huursector en mogelijkheden voor combinaties van wonen en zorg. Het is zaak om bij sloop/nieuwbouwoopgaven deze variatie te borgen en de cultuurhistorische waarden te respecteren. Renovatieprojecten zoals in de Celestastraat en de deelplannen Caberg Zuid Oost en Widelanken (waarbij in samenwerking met woningcorporatie Servatius de woningvoorraad vernieuwd wordt en de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls krijgt) zijn hier goede voorbeelden van.
- In Caberg is een buurtwinkelcentrum aanwezig, met kleine ondernemers en een supermarkt, enkele horecavoorzieningen, gemeenschapshuis De Wiemering en basisschool Het Mozaïek. Dit kan de basis vormen voor het behoud en verbinden van ontmoetingsplekken, zogenaamde ‘kloppende harten’, in de buurten. Met aandacht voor een veilige en aantrekkelijke omgeving en verbindingen van en naar deze plekken.
- Bij de rotonde Via Regia is er sprake van een verhoogd risico op wateroverlast. Dit wordt weggenomen door het herleiden van water naar de naastliggende groenvoorzieningen.



## 2.3 Gebiedsprofiel Stedelijk gebied: Mariaberg, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort

Toekomstbeeld Gebiedsprofiel  
Stedelijk gebied  
Omgevingsvisie Maastricht, deel I

### Toekomstbeeld Gebiedsprofiel Stedelijk gebied

Het stedelijk gebied van Maastricht ligt grofweg tussen Brusselsepoort en de Geusselt (oost – west) en tussen Boschpoort en de Brightlands Maastricht Health Campus (noord – zuid). Door de ondertunneling van de A2 en de verlegging van het tracé van de Noorderbrug is dit gebied groter geworden. Het gebied kenmerkt zich door stedelijk wonen met dynamiek om de hoek. Het woonmilieu is onderscheidend in de regio, is het meest divers in Maastricht en voorziet in een grote behoefte. Daarmee is dit gebied geschikt om in de toekomst selectief te worden verdicht met meer woningen en andere functies. Doordat de gebouwen dicht op elkaar staan en soms voortuinen ontbreken, is de ruimtedruk in het stedelijk gebied relatief hoog. Dat leidt op veel plekken tot knelpunten op het gebied van mobiliteit en parkeren, een relatief hoge mate van verstening (hittestress) en plaatselijk wrijving tussen verschillende belangen en doelgroepen.

In 2040 biedt het stedelijk gebied nog steeds aantrekkelijke woonmilieus. Het is eenvoudiger geworden je er te verplaatsen te voet of met de fiets. Waar mogelijk zijn buurten groener geworden door bomen toe te voegen en het parkeren meer op afstand te faciliteren en minder in de openbare ruimte. Het woningaanbod is aangepast aan de diverse bevolkingssamenstelling, gericht op menging en een juiste balans in doelgroepen, woningtypen en prijsklasse.

Binnen het gebiedsprofiel Stedelijk gebied vindt met name in de buurten Mariaberg, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort een stapeling van opgaven plaats.

**Mariaberg** is een hechte wijk met een sterk buurtgevoel. De mensen wonen er kort bij elkaar, al dan niet in nauwe straatjes. Je vindt er gezelligheid, saamhorigheid en vertrouwdheid. Maar er zijn ook problemen, zoals armoede en onveiligheid. Mariaberg heeft een tuindorp-achtige aanleg met pleinen en groen. Er is geen duidelijk centrum, waardoor er in de wijk zelf weinig voorzieningen zijn.

**Wittevrouwenveld** is een grote en zeer diverse buurt. De buurt stond vroeger bekend als een echte arbeidersbuurt. Je vindt er een mix van authentieke Wittevrouwenvelders, immigranten en studenten. De buurt is volop in ontwikkeling, hierdoor is cohesie niet vanzelfsprekend, maar het levert ook verrassende samenwerking op, zoals het druk bezochte jaarlijkse multi-culti festival “Manus van Alles”.

**Wyckerpoort** is grenzend aan het stationsgebied en de A2 letterlijk een lange buurt. De wijk valt uiteen in drie delen, ieder met een eigen karakter. “Zuid” wordt gekenmerkt door koopwoningen, flats en studentenwoningen. “Midden” heeft een transformatie ondergaan door de samenvoeging en herinrichting van het voormalige Oranjeplein en Koningsplein tot Stadspark Maastricht Oost. Met name in “Noord” vindt een stapeling van problematiek plaats. De sociale huurwoningen en flats hier bieden onderdak aan een gemengde groep van autochtonen, mensen met een migrantenachtergrond en studenten. (Buurtplan Wyckerpoort, 2018)

### 2.3.1 Analyse

De buurten Mariaberg en Wittevrouwenveld scoren beneden het Maastrichts gemiddelde op veiligheids- en gezondheidsindicatoren. In Wyckerpoort is het met name in “Noord” dat een stapeling van opgaven plaatsvindt in het fysieke, sociale en veiligheidsdomein. De drie buurten zijn compact gebouwde buurten, met nauwe straatjes en relatief weinig groen en parkeerruimte. Dit maakt dat de hoge parkeerdruk in deze buurten een manifest probleem is. Mariaberg kent geen duidelijk centrum, waardoor er op buurtniveau weinig ontmoetingsplekken zijn. Daarnaast is er in deze drie buurten sprake van een eenzijdige woningvoorraad: met een oververtegenwoordiging van goedkope sociale huurwoningen. Dit eenzijdig woningaanbod houdt een eenzijdige samenstelling van de bevolking in stand.

Uit de Veiligheidsmonitor 2017 komt naar voren dat het veiligheidsgevoel in de drie buurten lager ligt dan het gemeentelijk gemiddelde. In Wittevrouwenveld ervaart men bovengemiddeld veel criminaliteit en onveiligheid in de buurt. Men oordeelt negatiever dan gemiddeld over het onderhoud van de fysieke omgeving en de sociale samenhang in de buurt. Wel is er in vergelijking met de data van 2015 een duidelijk positieve trend zichtbaar in de beleving van de bewoners van Wittevrouwenveld (bron: Grip op onveiligheidsbeleving in Maastricht, 2019). Vergeleken met Maastricht als totaal ervaren inwoners van de buurt Mariaberg meer overlast en meer gevoelens van onveiligheid. In Wyckerpoort ligt de beoordeling op de veiligheidsindicatoren gemiddeld genomen licht onder het Maastrichtse gemiddelde.

De buurten Mariaberg en Wittevrouwenveld scoren bovendien zwak op het gebied van de (ervaren) gezondheid. Zo is er bovengemiddeld sprake van eenzaamheid en overgewicht en hebben relatief veel bewoners moeite om financieel rond te komen (bron: GGD Wijkprofielen 2018 en rapport Movisie ‘Armoede en Schulden in Maastricht’ 2019).

De stapeling van opgaven in deze buurten vergroot het belang om samen met de buurt en partners tot een integrale aanpak te komen waarbij aanpassingen in de fysieke leefomgeving gecombineerd worden met programma’s en maatregelen op het gebied van sociaal, veiligheid en gezondheid.

Tabel 3: Analyse buurtresultaat in vergelijking tot het Maastrichts gemiddelde.

Legenda:

- rood << Maastrichts gemiddelde
- oranje < Maastrichts gemiddelde
- grijs = rond Maastrichts gemiddelde
- groen > Maastrichts gemiddelde

Bronnen: Buurtmonitor 2018, Veiligheidsmonitor 2017, GGD Wijkprofielen 2018, Klimaatatlas Maastricht, Geo-informatie Maastricht, Parkeercijfers

Buurtscore in vergelijking met Maastrichts gemiddelde	Mariaberg	Wittevrouwenveld	Wyckerpoort
Buurtmonitor	oranje	oranje	groen
Veiligheid	rood	rood	oranje
Gezondheid	rood	rood	groen
Hittestress	oranje	oranje	oranje
Waterproblematiek	grijs	grijs	grijs
Groen in de woonbuurt	grijs	groen	oranje
Parkeren	rood	rood	rood

Naast de beschreven ambities en principes voor het gebiedsprofiel stadsrand in deel I van de Omgevingsvisie, liggen er specifiek voor deze buurten de volgende kansen:

- Wittevrouwenveld grenst aan het Geusseltpark en de ontwikkelingen in dit gebied kunnen daarmee een positief effect hebben op de buurt. Hetzelfde geldt voor de ontwikkelingen rondom de Groene Loper. De ondertunneling van de A2, de gebiedsontwikkelingen rondom het station en de Groene Loper bieden kansen voor **meer samenhang en samenwerking tussen Wittevrouwenveld en het naburige Wyckerpoort**.
- In Mariaberg is gestart met **de Blauwe Loper**: provincie Limburg, woningcorporatie Servatius en gemeente Maastricht werken hier samen aan een herstructurerings- en renovatietraject. Er wordt in Mariaberg ruimte gemaakt voor meer groen, nieuwe woningen, renovatie van bestaande woningvoorraad en de blauwe loper: een verbinding voor voetgangers en fietsers richting de binnenstad. Daarnaast werkt de gemeente samen met woningcorporatie Maasvallei en de bewoners aan vernieuwing van de woningvoorraad en de openbare ruimte in het Trichterveld. Ook is er overleg met Woonpunt wat betreft renovaties en de mogelijke doorstart van een nieuwbouwplan (Biedermeier) aan de achterzijde en zijkant van het buurtcentrum.
- Met zorgverzekeraar VGZ, Maastricht UMC+, Huis voor de Zorg en ZIO wordt onder de noemer **Blauwe Zorg** in Wittenrouwenveld, Wyckerpoort, Nazareth en Limmel gewerkt aan het virtueel ontschotten van financiële budgetten, zodat professionals meer zelf kunnen bepalen welke zorg nodig is.
- Wittevrouwenveld en Wyckerpoort maken onderdeel uit van de herijkte herstructureringsopgave. Het doel van deze opgave is het aantrekkelijker en vitaler maken van de buurten door onder andere nieuwbouw, het verder ontwikkelen van voorzieningen en het toevoegen van meer groen. Verder wordt er gebouwd aan nieuwe huurwoningen en seniorenwoningen. Voorbeelden zijn bebouwing van het WOM- en Essent-terrein, de herstructurering van woningen in de Burgemeester Bauduinstraat en de aankoop door Servatius van de noordknoop A2 (40 appartementen).
- Denk bijvoorbeeld aan de realisatie van het nieuwe Stadspark Maastricht Oost, het realiseren van het Integraal Kind Centrum De Groene Loper, planontwikkelingen Bauduinstraat door woningcorporatie Maasvallei en de herinrichting van de openbare ruimte rond de Tillystraat en Stadhoudersstraat in Wittevrouwenveld. Voorbeelden in Wyckerpoort zijn de realisatie van de zuidwand van het Old Hickoryplein en de integrale planontwikkeling Kolonel Millerstraat waarbij de woningcorporaties Woonpunt en Servatius samen met de gemeente en Avenue2 werken aan **gebiedsontwikkeling**.
- De **maatregelen en herstructureringsprojecten in het fysieke domein** bieden kansen om een kwaliteitsimpuls aan de openbare ruimte mee te geven. Bijvoorbeeld door ontwerpprincipes op het gebied van veiligheid en een beweegvriendelijke omgeving toe te passen, en deze waar mogelijk te combineren met klimaatmaatregelen zoals het toevoegen van groen en water.



# 3. Raamwerk

# 3.1 Mobiliteit

## 3.1.1 Inleiding

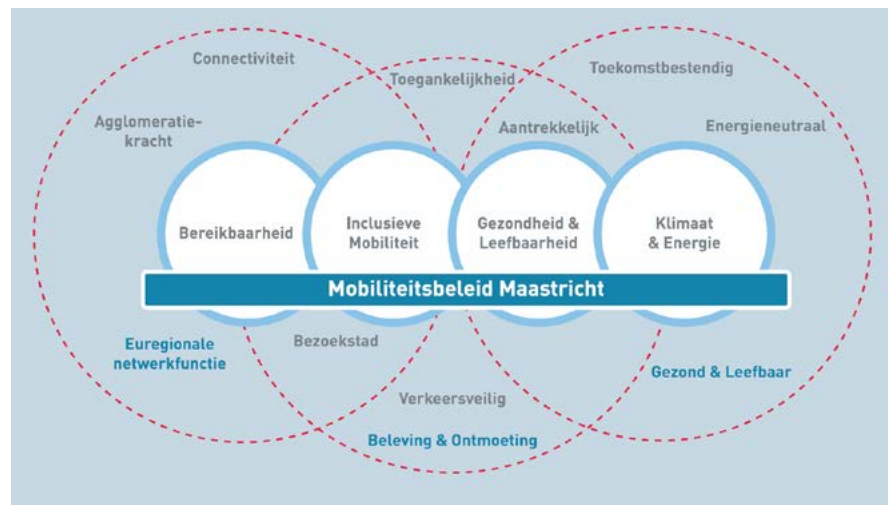
In deel 1 van de Omgevingsvisie is de ontwikkelrichting van de fysieke leefomgeving beschreven aan de hand van drie thema's:

- 1 het versterken van de (Eu)regionale netwerkfunctie van Maastricht, ten behoeve van de sociale en economische vitaliteit van de stad en (Eu)regio;
- 2 het investeren in een toekomstbestendige leefomgeving, die gezond en leefbaar is voor alle gebruikers van de stad: bewoners, werkers en bezoekers; en
- 3 het in stand houden en uitbreiden van plekken waar ontmoeting en beleving een bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van Maastricht.

Ieder van deze thema's heeft een sterke relatie met mobiliteit. Voor het mobiliteitsbeleid van de stad Maastricht leidt dit tot vier opgaven:

- verbeteren van de gezondheid van haar inwoners en leefbaarheid van de stad;
- verbeteren van de bereikbaarheid in het belang van de bezoekstad, agglomeratiekracht en connectiviteit;
- reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot ten behoeve van klimaatdoelstellingen en daarnaast de transitie naar een energieneutrale samenleving;
- borgen van inclusieve mobiliteit door het verbeteren van de toegankelijkheid en verkeersveiligheid.

Figuur 1: De drie verbindende thema's en vier opgaven voor het mobiliteitsbeleid en hun samenhang



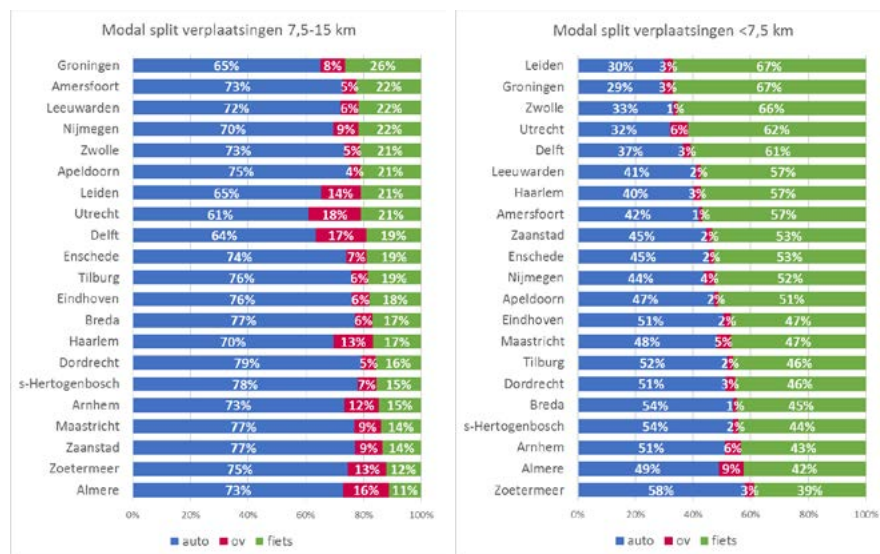
## 3.1.2 Analyse, trends en ontwikkelingen

### 3.1.2.1 Gezondheid en leefbaarheid

Inwoners van Maastricht zijn relatief ongezond. Dit blijkt uit cijfers van de GGD.<sup>1</sup> De grootste gezondheidsopgaven liggen op het gebied van eenzaamheid, overgewicht, bewegingsarmoede, psychologische gezondheid en de gezondheidsbeleving. Lopen en fietsen kunnen een positieve bijdrage leveren aan de gezondheid van de Maastrichtenaars. Voor verplaatsingen binnen Maastricht hebben lopen en fietsen een aandeel van meer dan 60%. Voor verplaatsingen van en naar Maastricht is dat aandeel 14%.

Uit figuur 2 blijkt dat in Maastricht bij het fietsen nog een wereld is te winnen. Deze figuur geeft voor middelgrote steden de *modal split* (exclusief lopen) weer voor korte verplaatsingen. Het linker diagram laat de verdeling zien voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer, in de regel de maximum reguliere fietsafstand. Het rechter diagram toont de verdeling voor verplaatsingen tussen de 7,5 en 15 kilometer, een afstandsklasse waarvoor de e-bike zeer geschikt is. Uit deze benchmark blijkt dat in Maastricht relatief weinig wordt gefietst en veel stedelijke verplaatsingen per auto worden afgelegd. Dit is ook terug te vinden op de verkeersbruggen van Maastricht. Het autoverkeer op de Noorderbrug en Kennedybrug bestaat ongeveer voor de helft uit stedelijke ritten binnen Maastricht.<sup>2</sup>

Figuur 2: Benchmark van de *modal split* in 100.000+ steden bij korte verplaatsingen  
Bron: OViN, bewerking Goudappel Coffeng, gegevens exclusief lopen.



Gemotoriseerd verkeer leidt tot lawaai, trillingen en uitstoot van schadelijke stoffen. Figuur 3 toont de geluidbelasting door wegverkeer in 2016, nog voor dat de Koning Willem Alexandertunnel geopend werd voor verkeer. De ondertunneling van de A2 heeft daarna fors bijgedragen aan het verminderen van de verkeersoverlast op meerdere plekken in Maastricht. Langs de stedelijke hoofdstructuur, waar relatief veel verkeer in de nabijheid van woningen of het verblijfsgebied komt, is echter nog steeds winst te behalen.

1 / Een nieuwe kijk op gezondheid in Maastricht (GGD Zuid-Limburg, 2014).

2 / Inschatting Goudappel Coffeng op basis van OViN-data en verkeersmodelgegevens.



Daarnaast wordt het door de bevoorrading met grote voertuigen en de sterke groei van pakketdiensten steeds noodzakelijker om de logistieke stromen slimmer te organiseren. Dit leidt niet alleen tot verbetering van de leefbaarheid langs de hoofdstructuur, maar ook tot een aantrekkelijkere binnenstad en woonbuurten. Tot slot geparkeerde auto's in de stad veel ruimte in beslag, ruimte die op sommige plekken schaars is.

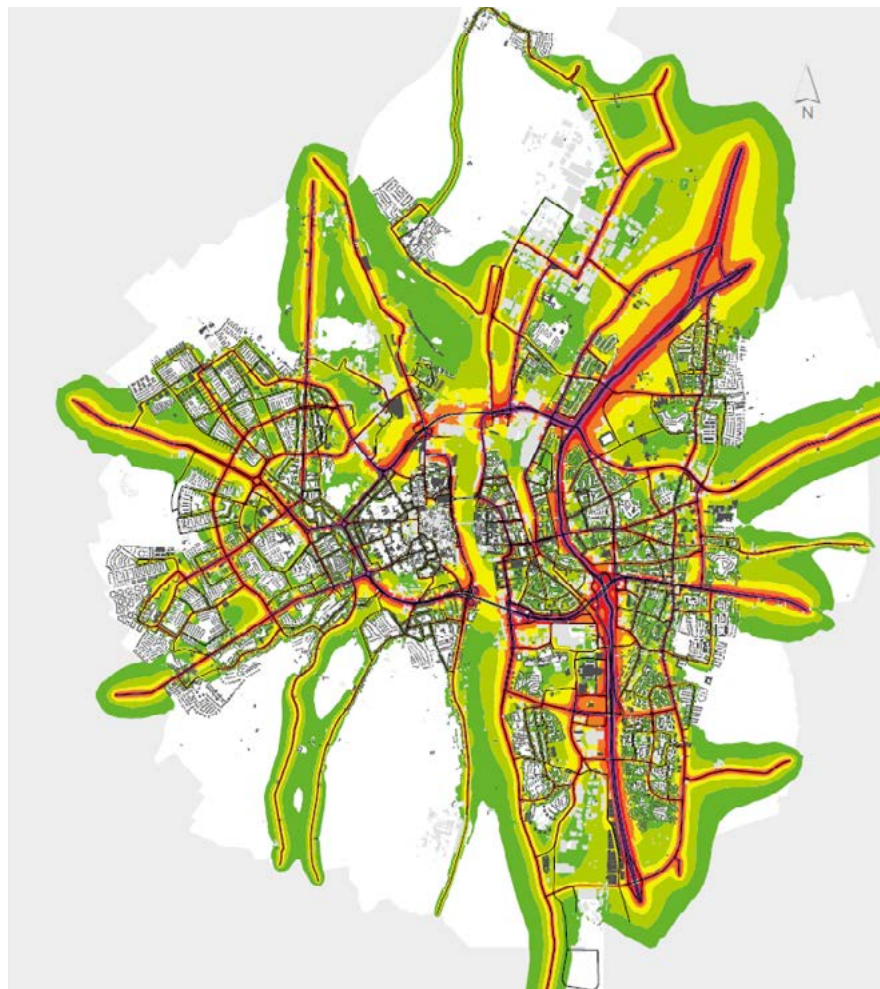
Figuur 3: Geluidbelasting door wegverkeer 2016  
Bron: Gemeente Maastricht

## Legenda

Contourvlakken\_weg\_gecumuleerd\_2016

FROM

	45 - 50dB Lden
	50 - 55dB Lden
	55 - 60dB Lden
	60 - 65dB Lden
	65 - 70dB Lden
	> 70 dB Lden



### 3.1.2.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor persoonlijke ontplooiing, ontmoeting, economische activiteiten en hulpdiensten. In de bereikbaarheid van Maastricht is de afgelopen jaren fors geïnvesteerd. De autobereikbaarheid is sterk verbeterd door de ondertunneling van de A2 en de aanpak van het Noorderbrugtracé. Ook zijn forse investeringen gedaan of aanstaande in het openbaar vervoer (bijvoorbeeld treinstation en P+R Maastricht Noord, het busstation en de tram Maastricht-Hasselt) en het bevorderen van het fietsverkeer (ondergrondse fietsstalling bij station Maastricht, aanleg van diverse stedelijke fietsroutes en het opheffen van de barrière van de A2 in de stad).

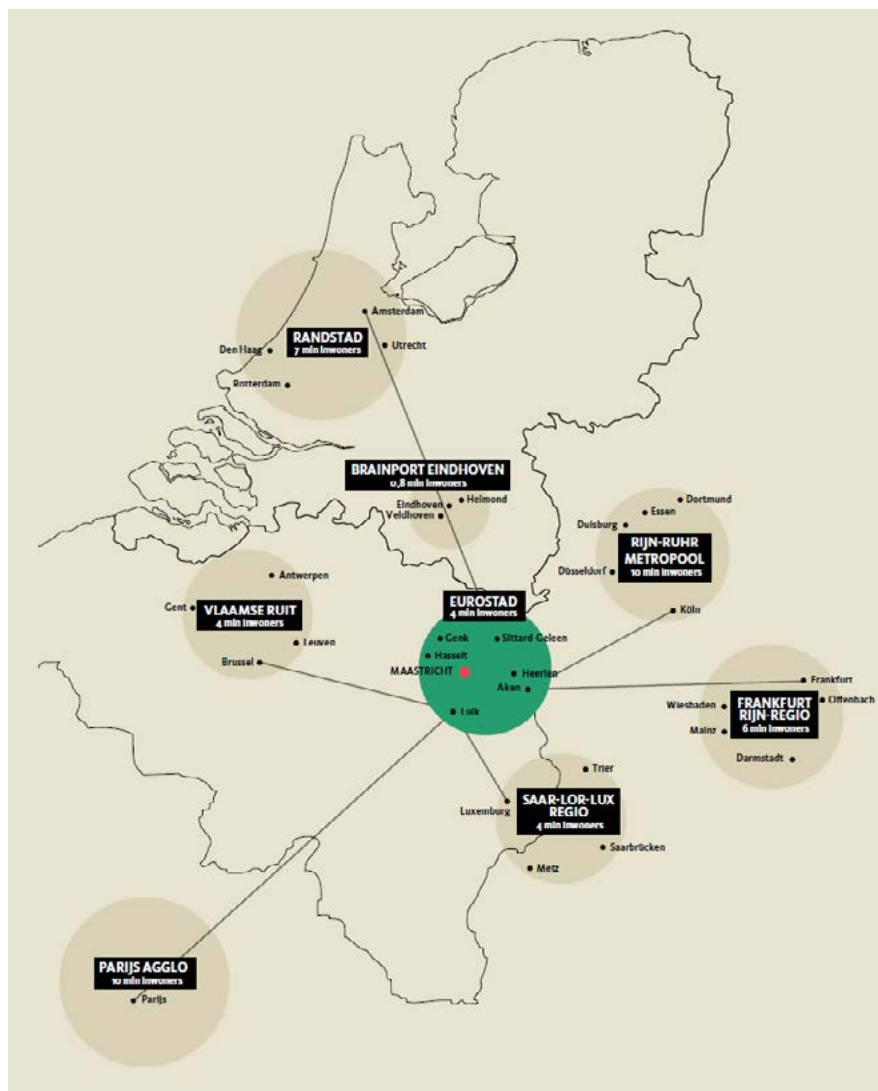
Voor een meer concurrerende arbeidsmarkt zijn goede internationale en regionale verbindingen van en naar Maastricht een voorwaarde. Betere verbindingen brengen meer banen binnen bereik, stimuleren het toerisme en bevorderen dat de (Eu)regionale steden elkaars kwaliteiten en kennis gebruiken. Een optimale verbinding met Brainport Eindhoven en de Randstad is evident. Het verbeteren



van grensoverschrijdende openbaarvervoerbindingen met de stedelijke regio's rond Aken, Luik en Hasselt en dan specifiek tussen binnensteden, campussen en economische centra is daarnaast van grote toegevoegde waarde voor Maastricht.

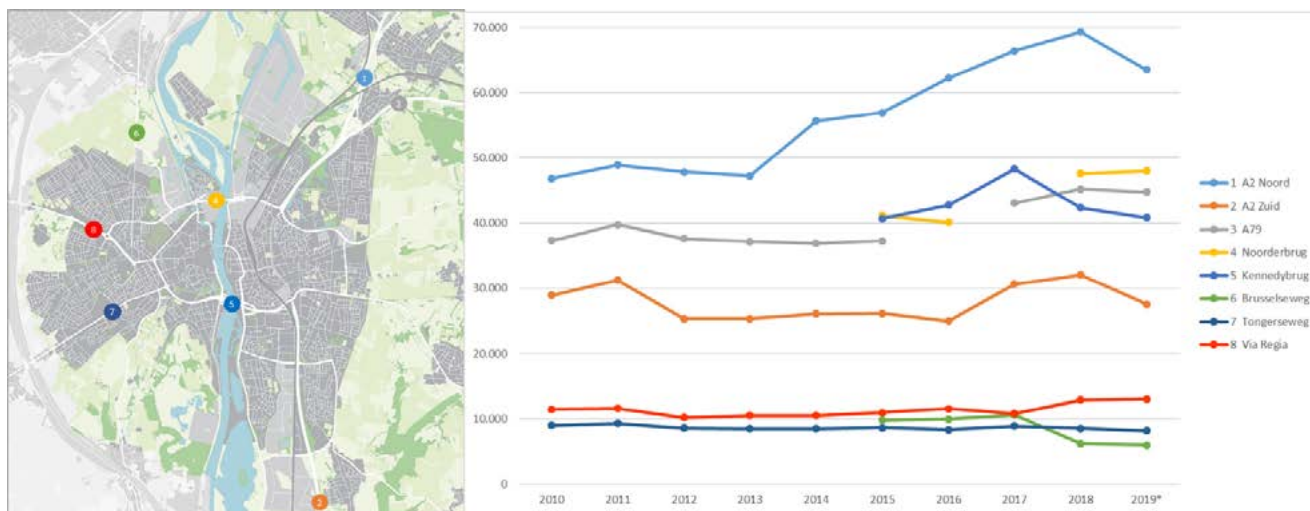
Hoe beter de verbindingen met de metropolen Brussel, Parijs en Londen en belangrijke internationale luchthavens zoals Schiphol en Frankfurt, hoe sterker het netwerk en de positie van Maastricht daarin (zie figuur 4). Voor bedrijven en jonge afgestudeerden is dit een cruciale en elementaire vestigingsfactor. Gelet op alle opgaven waarvoor de regio staat, investeren we daarom bij voorkeur in openbaarvervoerbindingen.

Figuur 4: Euregio als onderdeel van een West-Europees netwerk van steden en agglomeraties  
Bron: Ambitenota 'Over het Spoor'



Sinds de opening van de A2-tunnel neemt het autoverkeer op de A2 en A79 door de verbeterde doorstroming sterk in omvang toe (zie figuur 5). Op parallelle routes is het verkeersvolume gedaald. De verkeersintensiteit op de Noorderbrug en Kennedybrug schommelde op beide bruggen sinds 2000 rond de 45.000 motorvoertuigen per etmaal. Omdat het verlegde Noorderbrugtracé pas sinds eind 2018 voor het autoverkeer open is, is nog niet met zekerheid te zeggen welke lange termijn effecten dit project gaat hebben op de verdeling van het autoverkeer over de twee verkeersbruggen. Op basis van de eerste monitoringresultaten lijkt er meer verkeer gebruik te maken van de Noorderbrug en minder van de Kennedybrug. Het Maas-kruisende verkeer lijkt minder hard te stijgen dan het verkeer op de A2 en A79.<sup>3</sup>

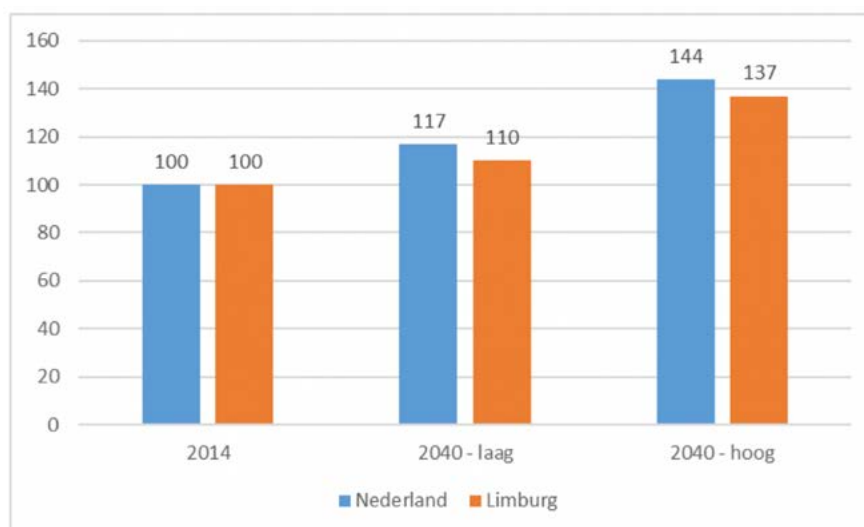
Op grond van een scenario-analyse van de Rijksoverheid zal het autoverkeer (uitgedrukt in voertuigkilometers) in Limburg naar verwachting toenemen, met 10% mogelijk zelfs 37% tussen 2014 en 2040<sup>4</sup>. Deze groei is lager dan het Nederlands gemiddelde omdat de beroepsbevolking in Limburg krimpt in tegenstelling tot de groei in vooral de Randstad, maar blijft fors.<sup>5</sup>



Figuur 5: Ontwikkeling voertuigintensiteiten regio Maastricht  
Bron: Gemeente Maastricht en Rijkswaterstaat, bewerking Goudappel Coffeng

Zonder aanvullende maatregelen ontstaan nieuwe knelpunten op het hoofd- en stedelijke wegennet. Die 'restopgave' dient zich nu al aan. Zo heeft na het gereed komen van het Noorderbrugtracé de rotonde Nobellaan-Gentelaan een te kleine capaciteit. Daarnaast ontstaat regelmatig congestie op de A2 in zuidelijke richting op het weefvak tussen knooppunt Europaplein en afrit 55. In de ochtendspits leidt dit regelmatig tot het kortstondig sluiten van een van de tunnelbuizen in zuidelijke richting. Ook op de A2, richting vliegveld Maastricht Aachen Airport waar de snelweg van drie naar twee rijstroken terug gaat, ontstaat regelmatig congestie. Ook deze situatie zal zonder maatregelen steeds vaker leiden tot het kortstondig sluiten van de tunnel in noordelijke richting, met economische schade tot gevolg en een risico op nieuw sluipverkeer op parallelle routes.

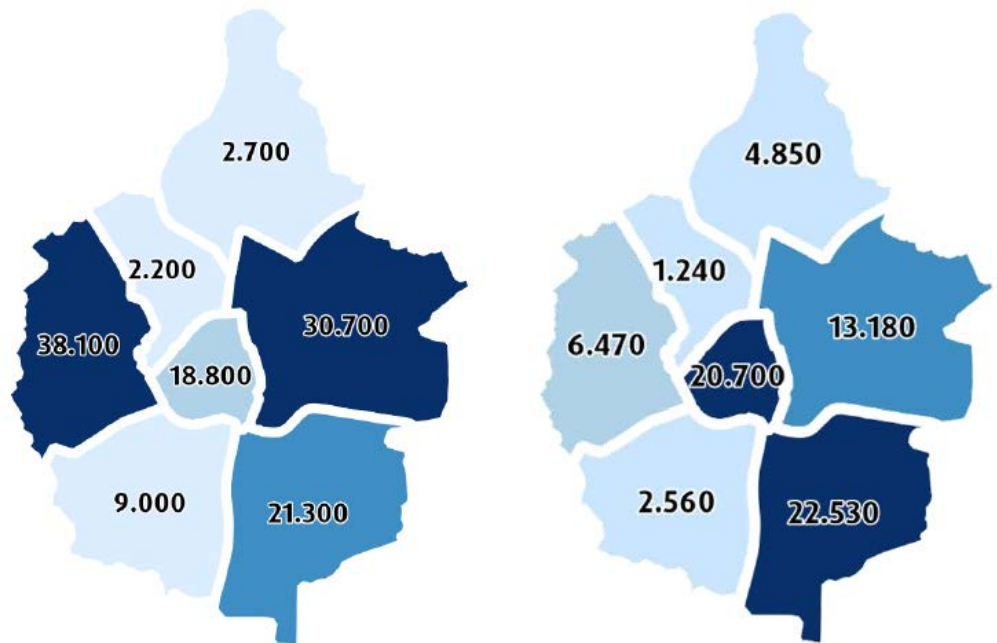
Figuur 6: Ontwikkeling automobilitéit, uitgedrukt in voertuigkilometers tussen 2014 en 2040  
Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu



4 / Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 01-05-2017.

5 / Ter nuancering van het hoge scenario kan worden gemeld dat de door het Rijk gebruikte uitgangspunten in deze analyses leiden tot een voor de auto gunstige prijsontwikkeling, zodanig dat de auto ten opzichte van openbaar vervoer en fiets aan concurrentiekracht wint.

Figuur 7: Aantal inwoners (links) en arbeidsplaatsen (rechts) per stadsdeel in 2017  
Bron: CBS en LISA



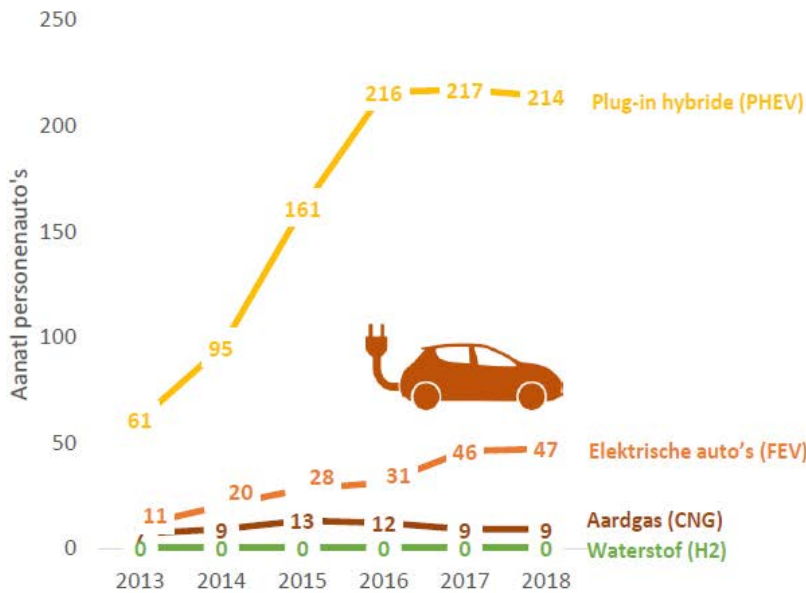
De werkgelegenheid in Randwyck en de Brightlands Maastricht Health Campus in het bijzonder is in tegenstelling tot de rest van Limburg de afgelopen tien jaar sterk gestegen. In dit gebied werken ruim 22.500 mensen. Daarmee is het aantal arbeidsplaatsen in Randwyck inmiddels groter dan in de binnenstad (zie figuur 7). De inschatting is dat de werkgelegenheid op de campus de komende jaren verder zal stijgen. Dit zal de druk op het wegennet rond Randwyck en dan met name knooppunt Europaplein en afrit 55 verder vergroten.

Het evenement Magisch Maastricht maakt in de decembermaand voor iedereen zichtbaar dat er grenzen zijn aan het aantal auto's dat het centrum in kan rijden. Het autoverkeer stagneert op dergelijke topdagen, waarvan Maastricht er ruim vijftig per jaar kent, meerdere uren per dag. In de kern is dit vooral een parkeerprobleem. De populaire parkeerlocaties raken vol, er ontstaan wachtrijen en het zoekverkeer naar nog beschikbare parkeerruimte neemt toe. Bovendien liggen sommige parkeerlocaties op kwetsbare plekken in het wegennet waardoor de overlast zich niet beperkt tot de automobilisten, maar ook uitstraalt naar andere verkeersdeelnemers en omwonenden. Denk hierbij aan de aanrijroutes van en naar P Vrijthof en de wachtrij voor P Mosae Forum en P Bassin die tot blokkade van de OV-as op de Maasboulevard kan leiden.

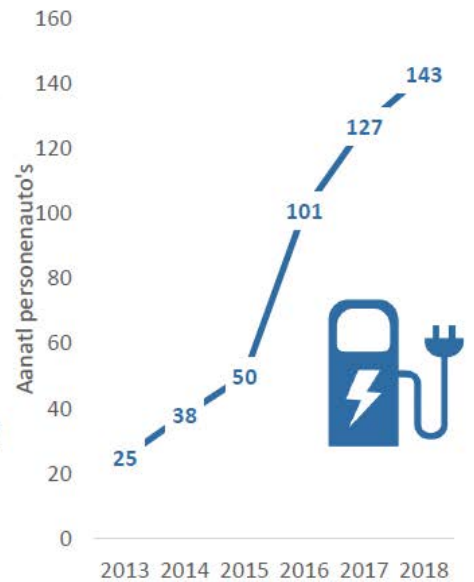
Er zal kortom blijvend geïnvesteerd moeten worden in de bereikbaarheid van Maastricht. Die investeringen zullen gericht moeten zijn op het vergroten van de agglomeratiekracht, de netwerkpositie van Maastricht en de bereikbaarheid van specifiek de Brightlands Maastricht Health Campus en de binnenstad.

### 3.1.2.3 **Klimaat en Energie**

Volgens het Regeerakkoord van 10 oktober 2017 moet de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 49 procent lager zijn dan het niveau in 1990. Dit komt neer op een reductie met 48,7 megaton CO<sub>2</sub> (bovenop bestaand Nederlands beleid voor alle sectoren). Hiervan zou de sector mobiliteit 7,3 megaton voor haar rekening moeten nemen. Het is nog onderdeel van politiek debat hoe deze doelstelling bereikt moet gaan worden. In het ontwerp-Klimaatakkoord wordt voorgesteld het wagenpark in hoog tempo te vervangen, onder meer door subsidies voor de aanschaf van elektrische auto's, de aanleg van laadinfrastructuur en het stimuleren van emissie-loze stadsdistributie.



**Aantal geregistreerde milieuvriendelijke auto's in Maastricht 2013-2018**



**Aantal (semi)publieke laadpunten voor elektrische auto's in Maastricht 2013-2018**

Figuur 8: Elektrisch rijden in Maastricht (begin 2018)  
Bron: CBS, RDW, [www.oplaadpalen.nl](http://www.oplaadpalen.nl), bewerking Goudappel Coffeng

Koploper op het gebied van emissieloos rijden in Maastricht is Arriva. Medio 2019 rijden nagenoeg alle stadsbussen van Arriva in Maastricht op elektriciteit. De overige (regionale) Arriva-bussen volgen uiterlijk in 2026. Het aantal emissieloze personenauto's in Maastricht is echter nog zeer beperkt. Begin 2018 ging het om 47 volledig elektrische auto's. Dit is zo'n 0,1% van de in Maastricht ingeschreven auto's.<sup>6</sup> Hoewel de verkoop van elektrische auto's stijgt, vergt de transitie naar een emissieloos wagenpark nog een gigantische inspanning.

Meer lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik in plaats van autorijden draagt bij aan de klimaatdoelstelling. Lopen en fietsen zijn klimaatneutraal, maar vormen uitsluitend een reëel alternatief op korte afstanden. Bij 15% van de verplaatsingen van en naar Maastricht wordt het openbaar vervoer gebruikt en bij bijna 70% de auto. Dit geeft eens te meer aan hoe noodzakelijk de transitie van het wagenpark is: bij verplaatsingen over langere afstanden blijft de auto-afhankelijkheid groot, ook door het tekort aan alternatieve vervoerwijzen.

Onderdeel van de klimaatopgave is de energietransitie. Omdat het gebruik van fossiele brandstoffen eindig is, moet worden ingezet op een steeds efficiënter gebruik van energie en hernieuwbare energie. Ook op het gebied van mobiliteit moet worden toegewerkt naar een energieneutrale samenleving zonder gebruik van fossiele brandstoffen. Er leven hierbij wel nog vragen rond het elektrisch autoverkeer, zoals: heeft het elektriciteitsnet voldoende capaciteit voor een toename van het aantal elektrische auto's en zijn de accu's in die auto's mogelijk geschikt voor het tijdelijk opslaan van hernieuwbare energie? En hoe zorgen we dat de elektriciteitsstarieven bij het laden van voertuigen niet het parkeerbeleid met tariefdifferentiatie per locatie doorkruisen.

### 3.1.2.4 Inklusieve mobiliteit, toegankelijkheid en verkeersveiligheid

<sup>6</sup> / Het percentage elektrische auto's dat rondrijdt in Maastricht is hoger omdat veel elektrische auto's zijn ingeschreven als lease-auto op een centrale plek bijvoorbeeld in Almere.

Mobiliteit is voor mensen van cruciaal belang om vitaal te blijven: het bevordert persoonlijke ontplooiing, de kwaliteit van leven en het in beweging blijven (lopen, wandelen, fietsen). Mobiliteit is echter niet voor iedereen vanzelfsprekend. Dit geldt met name voor kwetsbare groepen zoals ouderen, jonge kinderen en mindervaliden. De opgave is er voor te zorgen dat het deelnemen aan het verkeer

vanzelfsprekend blijft en niet wordt belemmerd door zaken als toegankelijkheid, beschikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarvoor is het nodig vervoersarmoede te voorkomen en te zorgen voor inclusieve mobiliteit.

De verkeersveiligheid is in de afgelopen jaren in Nederland niet verbeterd. Het aantal ernstig gewonden als gevolg van een verkeersongeluk stijgt al jaren; het aantal verkeersdoden neemt na een jarenlange daling de afgelopen drie jaar weer toe. Het aantal verkeersdoden in Maastricht is in absolute zin te gering om deze landelijke trend ook in de Maastrichtse cijfers terug te zien. Er zijn echter geen redenen om te veronderstellen dat Maastricht op dit gebied afwijkt.

De afgelopen jaren zien we een verschuiving in het type verkeersslachtoffers. Het aantal doden onder jonge autobestuurders is de afgelopen tien jaar teruggegaan. Daar staat een groei tegenover van het aantal ouderen dat overlijdt als gevolg van een ongeluk met de fiets of e-bike.<sup>7</sup> Ouderen maken tegenwoordig meer kilometers per fiets. Dit komt door de opkomst van de e-bike, maar ook omdat de groep groter wordt, langer gezond is en dus langer actief blijft in het verkeer.<sup>8</sup>

In Maastricht is de veiligheid rond (basis)scholen een van de belangrijkste aandachtspunten.<sup>9</sup> Onder meer vanwege de 'ervaren' verkeersonveiligheid rond scholen gaan kinderen niet zelfstandig naar school maar worden ze, veelal met de auto, gebracht. Dit heeft het gevaar in zich van een vicieuze cirkel: met meer auto's wordt de schoolomgeving (nog) onveilig, gaan (nog) minder kinderen lopend of fietsend naar school, komen er (nog) meer auto's, etc. De opgave is de juiste randvoorwaarden te scheppen zodat zoveel mogelijk kinderen zelfstandig naar school kunnen gaan.

Het aantal basisscholen staat onder druk. De afgelopen jaren zijn, voornamelijk vanwege een teruglopend leerlingenaantal, verschillende locaties gesloten. Het gevolg is bijvoorbeeld dat na sluiting van de basisschool in Daalhof kinderen naar de basisschool in Wolder gaan en de drukke Tongerseweg moeten oversteken. De terugloop van het aantal basisscholen leidt dus tot langere loop- en fietsafstanden, een grotere kans op barrières of minder veilige situaties en dus minder kinderen die zelfstandig naar school gaan.

Een soortgelijk fenomeen treedt op bij buurtvoorzieningen zoals zorg, winkels en verenigingslokalen. Met de Structuurvisie Maastricht 2030 heeft de gemeente het beleid ingezet om deze verschillende functies zo veel mogelijk te bundelen. Dat vergroot de levensvatbaarheid van de belangrijke buurtvoorzieningen en houdt de gewenste spreiding over de stad in stand. Deze opgave blijft onverminderd van kracht, ook al leidt dit soms tot langere loop- of fietsafstanden.

Het thema inclusiviteit speelt breder dan alleen toegankelijkheid en verkeersveiligheid. De nationale beleidswijziging 'bromfiets op de rijbaan' had bijvoorbeeld als ongewenst bijeffect dat sommige oudere bromfietzers niet meer per bromfiets de weg op durfden. De introductie van de OV-chipkaart leidde tot een (tijdelijke) daling van het aantal reizigers, mede omdat de kaart te ingewikkeld was voor een deel van de reizigers. Ook de beschikbaarheid van een rijbewijs en/of een auto is mede bepalend voor de kansen van een individu, bijvoorbeeld op de arbeidsmarkt. Door krimp en verdergaande integratie van de Euregio worden de reisafstanden langer en zonder maatregelen de auto-afhankelijkheid groter. Dit verkleint de kansen op arbeidsparticipatie en sociale mobiliteit van huishoudens zonder een rijbewijs of auto. Zo kan op allerlei manieren, soms onverwacht, bij mensen 'vervoersarmoede' ontstaan.

7 / De hier beschreven ontwikkelingen hebben betrekking op geheel Nederland. Voor Maastricht zijn ook gegevens beschikbaar, maar is bijvoorbeeld het aantal verkeersdoden per jaar zo gering dat een analyse van de landelijke trends zinvoller is. Te meer omdat er geen redenen zijn om te veronderstellen dat Maastricht op het gebied van verkeersveiligheid zodanig afwijkt dat verkeerde conclusies worden getrokken.

8 / Zie ook Advies inzake Senioren in het verkeer van de Adviescommissie Seniorenbeleid Maastricht van 4 september 2018.

9 / Uit een enquête onder het Maastricht Panel over verkeersveiligheid in Maastricht in oktober 2015 blijkt dat de veiligheid rond scholen een belangrijk zorgpunt is.



Door vergrijzing en maatschappelijke ontwikkelingen groeit de vraag naar doelgroepenvervoer (bijvoorbeeld Wmo- en leerlingenvervoer) en worden verplaatsingsbehoeftes bij deze doelgroepen steeds diverser. Tegelijkertijd staat het gemeentelijke budget door de decentralisaties in het sociale domein, waaruit het doelgroepenvervoer wordt gefinancierd, onder druk. De opdrachtgevende overheden, waaronder ook de gemeente Maastricht, zoeken naar manieren om efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan en tegelijkertijd te voorzien in de behoefte aan mobiliteit van deze doelgroepen.<sup>10</sup> De opgave is er voor te zorgen dat het deelnemen aan het verkeer vanzelfsprekend blijft en niet wordt belemmerd door zaken als toegankelijkheid, beschikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarvoor is het nodig vervoersarmoede te voorkomen en te zorgen voor inclusieve mobiliteit.

### 3.1.3 Doelstellingen en strategie

#### 3.1.3.1 Doelstellingen

Vanuit de analyse van de opgaven, trends en ontwikkelingen in het vorige hoofdstuk komen we tot de volgende doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid in Maastricht richting 2040.

#### Gezondheid en leefbaarheid

Verbeteren van de gezondheid van haar inwoners en leefbaarheid van de stad, met als doelen:

- 1 Groei van het aandeel lopen en fietsen in de modal split, ter vervanging van stedelijke autoritten.
- 2 Verminderen overlast (doorgaand) vrachtverkeer.
- 3 Stimuleren schoner wagenpark.
- 4 Realiseren parkeren op afstand voor zoveel mogelijk forenzen en bezoekers.
- 5 Verschonen en slimmer organiseren van logistiek naar de binnenstad en buurtcentra.
- 6 Een bezoekstad met ruimte voor lopen om kansen te bieden voor ontmoetingen, waarbij de gewenste dynamiek en topdrukke in balans blijven.

#### Bereikbaarheid

Verbeteren van de bereikbaarheid in het belang van de bezoekstad, agglomeratiekracht en connectiviteit, met als doelen:

- 7 Verbeteren (inter-)nationale connectiviteit van Maastricht met snelle internationale railverbindingen.
- 8 Verbeteren (Eu-)regionale autobereikbaarheid van werkgelegenheid en voorzieningen.
- 9 Verbeteren (Eu-)regionale openbaarvervoerverbindingen, met focus op centra met werkgelegenheid en voorzieningen zoals campussen.
- 10 Groei van het aandeel e-fiets en openbaar vervoer bij verplaatsingen van forenzen en bezoekers.
- 11 Goede autobereikbaarheid van bezoekstad Maastricht, ook op piekdagen, met voldoende parkeervoorzieningen op afstand.

*10 / Dat het om een grote groep gaat, blijkt ook uit het aantal klanten van Omnibuzz in Maastricht. Ondanks dat Maastricht over een goed openbaar vervoerssysteem beschikt met relatief hoge frequenties en dichtheden (dekking), reizen ongeveer 5.500 Maastrichtenaars met een Wmo-indicatie voor 'Vervoer op Maat' met Omnibuzz.*

## Klimaat en Energie

Reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot ten behoeve van klimaatdoelstellingen en daarnaast de transitie naar een energieneutrale samenleving, met als doelen:

- 12 Verduurzamen van mobiliteit door reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot.
- 13 Concentreren van nieuwe ontwikkelingen, werkgelegenheid en programma's in multimodaal bereikbare brandpunten.

## Inclusieve mobiliteit, toegankelijkheid en verkeersveiligheid

Borgen van inclusieve mobiliteit door het verbeteren van de toegankelijkheid en verkeersveiligheid, met als doelen:

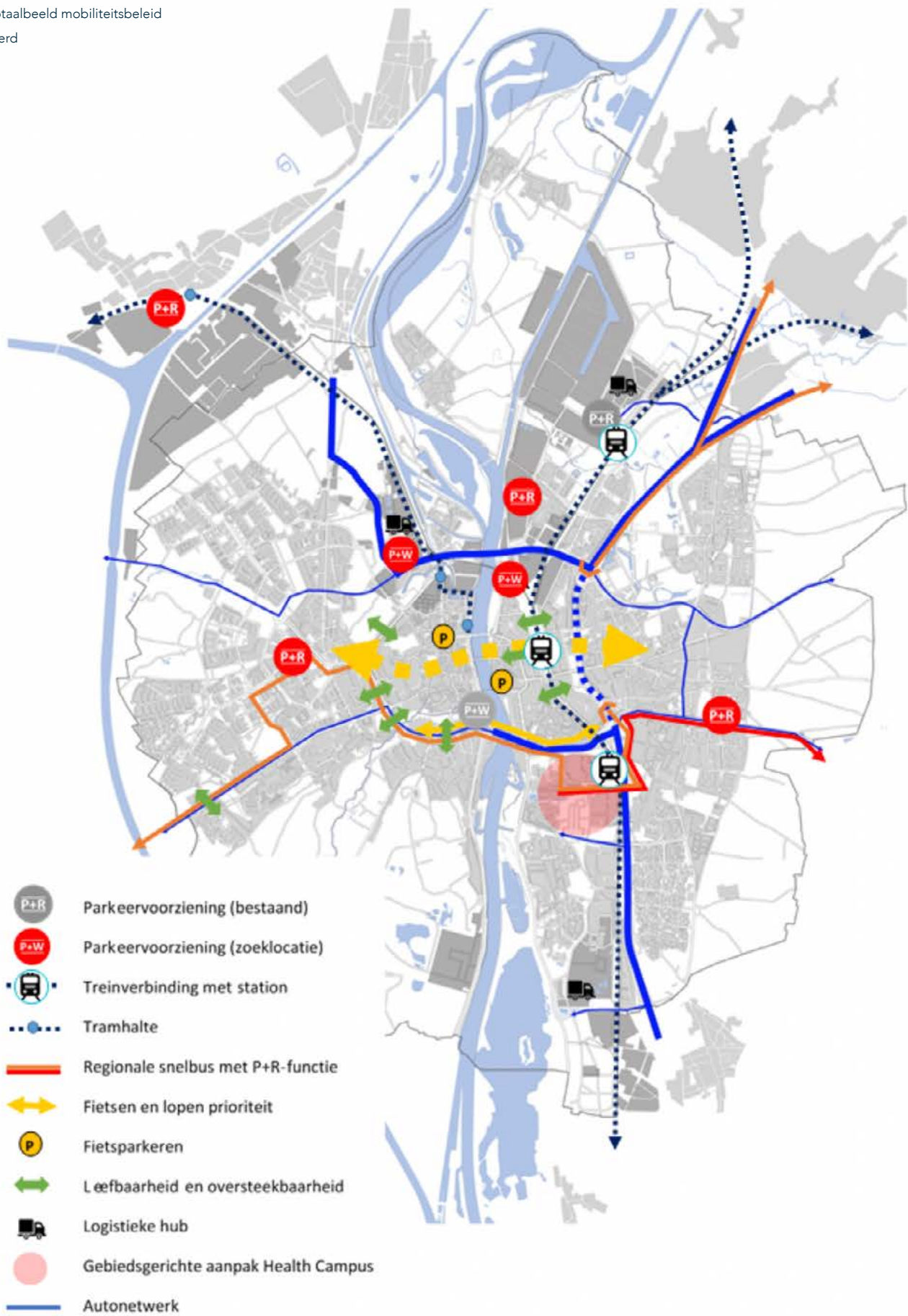
- 14 Groei van het aandeel kinderen dat zelfstandig naar school gaat.
- 15 Verlagen van het aantal verkeersslachtoffers met als ambitie nul slachtoffers.
- 16 Op peil houden van mobiliteit van senioren, bij voorkeur lopend en fietsend of in het reguliere openbaar vervoer.
- 17 Alle Maastrichtenaren hebben in dezelfde mate toegang tot mobiliteit (VN-verdrag).

### 3.1.3.2 Strategie: ruimte voor verbinden

De doelstellingen van het mobiliteitsbeleid vertalen we in concrete maatregelen om zowel de mobiliteit van mensen in de stad (inwoners, bezoekers, werkenden) als de bereikbaarheid van de stad te behouden c.q. vergroten. Daarbij hanteren we de volgende drieledige strategie:

- I In de stad creëren we ruimte voor lopen en fietsen en schone vervoersmiddelen.
- II In de regio zetten we in op snelle verbindingen en een betere bereikbaarheid van banen en voorzieningen.
- III We sturen en beïnvloeden het mobiliteitsgedrag met parkeerbeleid, mobiliteits- en verkeersmanagement.

Figuur 9: totaalbeeld mobiliteitsbeleid gevisualiseerd





## *In de stad creëren we ruimte voor lopen en fietsen en schone vervoersmiddelen*

In de stad gaan we meer ruimte creëren voor ontmoeten en bewegen. Nieuwe plekken worden ontworpen op de menselijke maat. De openbare ruimte nodigt uit tot bewegen. In de toekomst ligt het accent meer op duurzame vervoerswijzen conform het eerdergenoemde 'STOP'-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagens). Vanwege ruimtegebrek zal per locatie in de stad moeten worden gekozen welke vervoerswijze maatgevend is in het ontwerp van de openbare ruimte. Op plekken waar dat gewenst is, maakt de rijdende of geparkeerde auto plaats voor andere functies zoals ontmoeten, lopen, fietsen of speelruimte, mits hier voldoende lokaal draagvlak voor is bij bewoners, ondernemers en organisaties. De herinrichting van de openbare ruimte wordt bovendien gekoppeld aan de klimaatopgaven: meer groen, minder hitte, betere waterafvoer.

Figuur 10: In de stad krijgen de voetganger en fietser prioriteit



De volgende principes zijn de kernzaken waarop we ons gaan richten bij het uitwerken van de strategie om in de stad meer ruimte te creëren voor lopen, fietsen en schone vervoersmiddelen. Het zijn de principes die ten grondslag liggen aan de te nemen concrete maatregelen.

- We investeren in Maastricht als fietsstad, met aandacht voor stallingsvoorzieningen en voor ontbrekende schakels en doorgaande fietsroutes binnen de stad, de stad in en de stad uit. De focus ligt hierbij op het verminderen van barrières in het centraal stedelijk gebied (tussen Brusselsepoort en de Groene Loper) en het maken van een veilige en aangename fietsroute via het Kennedybrugtracé (van en naar de Brightlands Maastricht Health Campus).
- Routes door woonstraten worden geschikt gemaakt voor lopen, spelen en fietsen, gekoppeld aan meer groen.
- Publieke voorzieningen als basisscholen, buurtwinkels en gezondheidscentra worden verkeersveilig ontsloten voor voetgangers en fietsers. De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit om te bewegen en draagt zo bij aan een gezonde leefstijl.
- We verlagen waar mogelijk bij herinrichting van wegen het snelheidsregime ten gunste van de verkeersveiligheid en milieuhygiëne.

- De dynamiek van de binnenstad inclusief hoge prioriteit voor voetgangers wordt uitgebreid naar het Sphinxkwartier en het station.
- Investeren in een fijnmazig fietsnetwerk.
- Extra voorzieningen voor het stallen van fietsen in de binnenstad.
- We werken toe naar een emissieloos verkeersaanbod in het centrum en vervolgens de gehele stad. We stimuleren elektrisch rijden door onder andere het realiseren van openbare laadpalen en snellaadstations op strategische locaties in de stad.
- We stimuleren de inzet van schone en slimme (stads-)logistiek en taxivervoer. Daarmee verminderen we de overlast van goederentransport van en naar de binnenstad, onder andere door het aanleggen van logistieke hubs aan de rand van de stad.
- De transitie naar volledig emissieloos verkeer kan worden versneld door onder meer de invoering van een milieuzone in en rond de binnenstad.
- Mobility as a Service (MaaS)-initiatieven die het gebruik van schone en emissieloze vervoermiddelen bevorderen en/of autobezit doen afnemen krijgen de ruimte en worden waar nodig gefaciliteerd in de openbare ruimte.

## Strategie II

# *In de regio zetten we in op snelle verbindingen en een betere bereikbaarheid van Maastricht*

We zien Maastricht als een onderdeel van een samenhangend netwerk van middelgrote steden in Zuid-Limburg en de Euregio. We zetten in op het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid van deze regio. De focus ligt daarbij op de bereikbaarheid van campussen, binnensteden en andere economische centra. In de toekomst zijn dit soort locaties zoveel mogelijk multimodaal bereikbaar: met openbaar vervoer, auto en fiets. Daarnaast versterken we het regionaal openbaar vervoer en wordt het autoverkeer van en naar Maastricht geleid via een robuust verbindend stedelijk wegennet.

Voor de bereikbaarheid en connectiviteit van de regio op de lange afstanden is de strategie tweeledig. Vliegverbindingen via regionale luchthavens blijven van belang voor de aantrekkelijkheid van de regio voor expats, zakelijk bezoek en toerisme. We zetten daarnaast in op gelijkwaardige, duurzame verbindingen via bijvoorbeeld het hogesnelheidstreinnetwerk van en naar de grote internationaal georiënteerde luchthavens en stations. Dit leidt op den duur tot een duurzaam bereikbare regio.

De volgende principes liggen ten grondslag aan de te nemen concrete maatregelen om snelle verbindingen en een betere bereikbaarheid van Maastricht te realiseren.

- We streven naar multimodale bereikbaarheid van belangrijke centra in de regio.
- We zetten in op snel en hoogwaardig grensoverschrijdend (Eu)regionaal openbaar vervoer tussen de campussen, binnensteden en andere economische centra. Dat doen we door op korte termijn nieuwe verbindingen te realiseren (zoals de tram Maastricht – Hasselt en de Drielandentrein) en station Maastricht door te laten ontwikkelen tot een hoogwaardig (inter)nationaal en euregionaal knooppunt. Daarnaast worden stedelijke functies die veel (dagelijks) verkeer aantrekken in de toekomst nabij knooppunten gesitueerd.

- We investeren in een regionaal fietsnetwerk, geschikt voor woon-werkverkeer binnen een straal van ongeveer 15 km.
- We zorgen voor een robuust verbindend wegennet door te investeren in de restopgave en faciliteren de groei van het autoverkeer door de bestaande infrastructuur vooral slimmer te benutten. De verwachte groei van het Maaskruisende verkeer leiden we zoveel mogelijk via het Noorderbrugtracé, ter ontlasting van het Kennedybrugtracé.
- We ontmoedigen vrachtverkeer gebruik te maken van de grensovergangen met Vlaanderen, anders dan de nog te realiseren rondweg om Smeermaas. Als er op termijn een omleiding om Smeermaas komt, wordt dit en de Belvédèrelaan de voorkeursroute voor het vrachtverkeer van Maastricht naar Vlaanderen of vice versa. Tevens zetten we in op het voorkomen van ongewenste effecten als gevolg van een landelijke vrachtwagenheffing, door overleg met het Rijk over het heffingsnetwerk.

### Strategie III

## *We sturen en beïnvloeden het mobiliteitsgedrag met parkeerbeleid, mobiliteits- en verkeersmanagement*

Voor parkeren hanteren we een doelgroepenbeleid. Bezoekers van de stad, maar ook forenzen en langparkerende (buitenlandse) studenten, worden gestimuleerd op afstand te parkeren. We creëren daarvoor aantrekkelijke parkeerlocaties aan de rand van het centraal stedelijk gebied (P+W) of aan de rand van de stad (P+R). Daarnaast hebben we de ambitie om het aantal (straat)parkeerplekken in de binnenstad te verkleinen en bestaande parkeergarages anders in te zetten, mits hiervoor voldoende lokaal draagvlak is bij bewoners, ondernemers en organisaties. Hierdoor neemt het zoekverkeer af en wordt het centraal stedelijk gebied autolouwer.

De volgende principes liggen ten grondslag aan de te nemen maatregelen om het vervoersgedrag te veranderen.

- We stimuleren parkeren op afstand voor bezoekers en forenzen, onder meer door het continueren van de tariefdifferentiatie met hogere parkeertarieven naarmate dichter bij het centrum wordt geparkeerd.
- We investeren in de aanleg van extra P+R en P+W-voorzieningen. Vervolgens gaan we na waar het aantal straatparkeerplekken verminderd kan worden, mits hiervoor voldoende lokaal draagvlak is bij bewoners, ondernemers en organisaties.
- Daarnaast komen er voor specifieke doelgroepen maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld situaties waarbij de bedrijfsauto meermaals per dag nodig is voor de bedrijfsvoering. (Ultra)-kortparkerende doelgroepen (zoals leveranciers, zorgverleners, hulpdiensten of mensen die een snelle boodschap doen) faciliteren we in de openbare ruimte op 'servicestroken'.
- Met bewoners en bedrijven in de binnenstad wordt onderzocht hoe we parkeren voor bewoners, werknemers en klanten meer op afstand kunnen organiseren, om zo de hoeveelheid autoverkeer naar de binnenstad te verminderen en tegelijkertijd de kwaliteit van de openbare ruimte en binnen-terreinen te vergroten.
- Voor nieuwe initiatieven wordt het mogelijk om bij de bepaling van het aantal parkeerplekken flexibel om te gaan met de traditionele parkeernormen, door bijvoorbeeld afspraken te maken over andere mobiliteitsoplossingen zoals

deelmobiliteit en elektrisch rijden. Dit zogenaamde *Duurzame Mobiliteitsplan* voorziet in duurzame afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente over de mobiliteitsbehoefte (inclusief parkeren) van klanten, bewoners of werknemers.

- Bewoners parkeren zoveel mogelijk in parkeercoffers tussen de woonblokken of centrale plaatsen aan de randen van de buurt of stad. De parkeerlocaties worden gecombineerd met bijvoorbeeld deelauto's en goede fietsvoorzieningen, en vormen daarmee *mobility hubs*.
- We vangen pieken in het verkeersaanbod op door gebiedsgericht mobiliteitsmanagement en optimaal verkeersmanagement.
  - a. Met gebiedsgericht mobiliteitsmanagement streven we naar afvlakking van de dagelijks optredende piek in het woon-werkverkeer. Dat gebeurt onder meer op de Brightlands Maastricht health Campus, waar wordt gewerkt aan een juiste mix van infrastructuuraanpassingen, parkeervoorzieningen en stimuleringsmaatregelen voor alternatieven.
  - b. Extreme pieken in het verkeersaanbod (bijvoorbeeld op topdagen of tijdens extreme weersomstandigheden) vangen we op met hoogwaardig en innovatief verkeersmanagement en efficiënt gebruik van de bestaande parkeercapaciteit. Daarvoor investeren we in nieuwe technologische mogelijkheden zoals Talking Traffic. Denk hierbij aan het vanaf afstand beïnvloeden van verkeerslichten door fietsers of een actueel snelheidsadvies voor automobilisten bij wegwerkzaamheden.

### 3.1.4 Visie per netwerk

Naar analogie van het STOP-principe behandelen we in dit hoofdstuk achtereenvolgens de netwerken voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, logistiek en personenauto's. Aan bod komen steeds de context, doelen, principes en beoogde maatregelen.

#### 3.1.4.1 Lopen

##### Context

Binnen Maastricht vindt 32% van de verplaatsingen volledig te voet plaats.<sup>11</sup> Lopen is gezond, duurzaam en goedkoop. Bovendien ontmoet je lopend andere mensen. Nadeel zijn de lage snelheid en de hoeveelheid tijd en energie voor lopen over langere afstand. Voor langere verplaatsingen zijn personen daarom afhankelijk van een vervoermiddel. Een gangbare loopafstand naar een specifieke bestemming is doorgaans niet langer dan 500 meter. Recreatieve wandelingen ten behoeve van het wandelen zelf of winkelbezoek zijn in de regel langer.

##### Doelen

- Groei van het aandeel lopen ter vervanging van stedelijke autoritten.
- Groei van het aandeel kinderen dat zelfstandig naar school gaat.
- Een bezoekstad met een voetgangersgebied waar een goede spreiding van bestemmingen en 'bronzpunten' (parkeervoorzieningen, treinstation, fietsenstallingen en bushaltes) zorgt voor de gewenste dynamiek en spreiding van topdrukte.

## Principes

De plek voor de voetganger vormt het startpunt in elk ontwerpproces voor de openbare verkeersruimte. Als, bijvoorbeeld door ruimtegebrek, ontwerpkeuzes nodig zijn, prevaleert het belang van de voetganger vooral in de dynamische centra, levendige gebieden en routes en de centrale ontmoetingsplekken in buurten (zie ook de gebiedsprofielen in deel 1 van de Omgevingsvisie). Concreet gaat het om de volgende plekken in de stad:

- 1 looproutes van en naar scholen, buurtcentra en wijkcentra met veilige trottoirs en indien nodig oversteekplaatsen. Door goede looproutes te maken naar scholen creëren we de randvoorwaarden voor schoolgaande kinderen vanaf circa acht jaar om te voet (of per fiets) zelfstandig naar school te gaan;
- 2 binnen verblijfsgebieden zoals de campussen en onderwijsinstellingen (Hotelschool, Brightlands Maastricht Health Campus, Tapijn);
- 3 Sphinxkwartier, Belvédère, Bassin, Jekerkwartier en stationsomgeving, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het spreiden van drukte en waarbij ook 'bronpunten' zoals parkeervoorzieningen, fietsstallingen en openbaar vervoer goed worden aangesloten;
- 4 recreatieve wandelroutes en rustplekken (zoals het Stadspark, Frontenpark en Vrijheidspark).

De hoogste prioriteit voor voetgangers betekent niet dat er geen menging kan plaatsvinden met andere vervoersvormen. Net zoals bijvoorbeeld het huidige kernwinkelgebied buiten venstertijden toegankelijk is voor onder meer bevoorradiging en buiten winkeltijden voor fietsers. De inrichting van deze plekken is wel gebaseerd op de menselijke maat en andere vervoersmiddelen zijn (indien toegelaten) te gast. Dat wil zeggen dat hun snelheid en rijgedrag worden aangepast aan de voetganger. Denk hierbij niet aan rigide voetgangersgebieden, maar aan gedeelde ruimtes waarin ontmoetingen kunnen plaatsvinden. Ook op rustiger tijden, bijvoorbeeld in de avonduren, blijft de openbare ruimte hier aantrekkelijk en sociaal veilig.

Zowel bij het ontwerp als in het gebruik van de openbare ruimte is aandacht nodig voor toegankelijkheid, met name voor mindervaliden en slechtzienden. Denk hierbij aan voetgangersruimte zonder hinderlijke obstakels, maar bijvoorbeeld ook aan de bereikbaarheid van hulpdiensten en woningen in voetgangersgebieden voor mensen die reizen met doelgroepenvervoer.

### 3.1.4.2 Fietsen

#### Context

Binnen Maastricht vindt 31% van de verplaatsingen volledig per fiets plaats. Bij verplaatsingen van en naar Maastricht is het fietsaandeel 10%. Net als lopen is fietsen laagdrempelig, gezond, duurzaam en goedkoop. Vanwege de compactheid van Maastricht zijn de afstanden voor verplaatsingen binnen de stad goed befietsbaar. Het fietsnetwerk is echter niet overal op orde. De kwaliteit laat op sommige plekken te wensen over en vaak is er onvoldoende ruimte voor het toegenomen gebruik van de e-bike en speedpedelec. Het netwerk mist soms samenhang, bijvoorbeeld bij de aansluitingen van de nieuwe fietsinfrastructuur van de Noorderbrug en Groene Loper op de oude fietsinfrastructuur en ook vormen regionale fietsroutes van en naar bijvoorbeeld Bunde en Eijsden geen aaneengesloten geheel.

## Doelen

- Groei van het aandeel fiets bij verplaatsingen van forenzen en bezoekers ter vervanging van autoritten van en naar Maastricht en omliggende regio tot ongeveer vijftien kilometer.
- Groei van het aandeel fiets ter vervanging van de auto bij stedelijke verplaatsingen.

## Principes

Het fietsgebruik wordt gestimuleerd via drie pijlers:

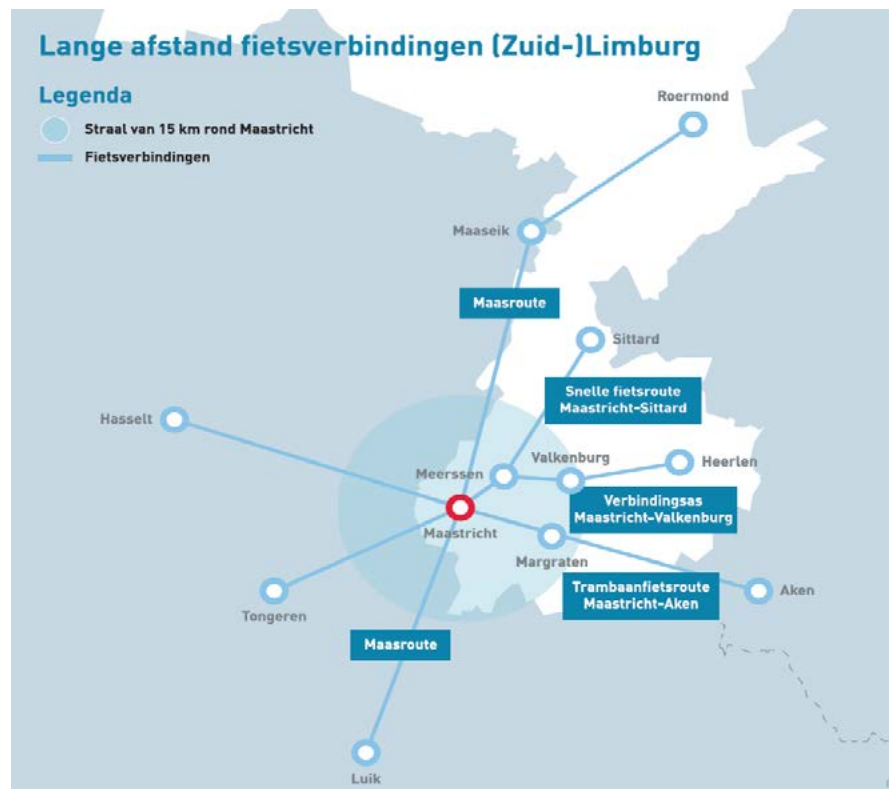
- I realiseren van een aantrekkelijk fietsnetwerk, met aandacht voor inrichting, directheid, oversteekbaarheid en doorstroming. Ook comfort en beleving zijn hierbij van belang;
- II creëren van voldoende veilige stallingsmogelijkheden, waarbij de capaciteit voor fietsparkeren wordt uitgebreid (met name in de binnenstad) en de voorkeur uit gaat naar grotere, mogelijk inpandige voorzieningen op strategische plekken aan de aanrijroutes naar het kernwinkelgebied;
- III stimuleren van een gedrags- en cultuurverandering, door het faciliteren van nieuwe initiatieven (zoals Swapfiets en Nextbike), het aanpakken van fietsparkeeroverlast en het bevorderen van mensen om meer te fietsen door onder andere bewustwordingcampagnes.

### *I Aantrekkelijk fietsnetwerk voor stad en regio*

Gekoppeld aan de integrale analyse in de Omgevingsvisie en het daaruit afgeleide nieuwe raamwerk voor de stad definiëren we met betrekking tot het fietsnetwerk drie prioriteiten.

- a. De befietsbaarheid van het centraal stedelijk gebied (de bovenste gele pijl in figuur 9) door het slechten van bestaande barrières zoals de Wilhelminasingel en Hertogsingel, het spoor en de Maas. Prioriteit voor de fietser werkt in dit gebied twee kanten op. Enerzijds krijgt de fietser meer ruimte ten koste van het gemotoriseerd verkeer, anderzijds moet worden bekeken of meer fietsverkeer niet knelpunten oplevert op de plekken waar (ook) meer ruimte is voorzien voor voetgangers, bijvoorbeeld de Wycker Brugstraat en op de Markt.
- b. De fietsverbinding op het Kennedytracé in relatie tot de Brightlands Maastricht Health Campus (de onderste schematische gele pijl in figuur 9) die veilig en aantrekkelijk is en een goede toegang heeft tot de campus.
- c. Verbeteren van de fietsveiligheid op het Koningin Emmaplein en Tongerseplein, waarbij de positie van de fietser op deze pleinen wordt verbeterd. Bij voorkeur worden dit enkelstrooksrotondes, zodat de oversteekbaarheid voor fietsers veiliger wordt. Voorwaarde hierbij is wel dat de huidige verkeersdruk – mede als gevolg van de transitie naar lopen en fietsen – op de pleinen voldoende daalt om deze aanpassing van het ontwerp verantwoord te kunnen doorvoeren.

Figuur 11: Lange afstand fietsverbindingen Zuid-Limburg



Bij het werken aan deze prioriteiten beogen we op twee fronten een stadsbrede aanpak:

- werkzaamheden aan het fietsnetwerk worden zoveel mogelijk gecombineerd met andere ingrepen in de openbare ruimte, die voortkomen uit stedelijke opgaven zoals beheer en onderhoud, vergroening, water en ruimtelijke ordening (denk aan het locatiebeleid van scholen);
- wanneer vanuit andere stedelijke opgaven maatregelen worden voorbereid, brengen we altijd ook het belang van de fietser in. Het gaat daarbij om het benutten van kansen op het gebied van veilige schoolroutes, oversteeikbaarheid en het (vervol)maken van fietsroutes. Ontwerpkeuzes worden gemaakt van uit een integrale afweging van meerdere beleidsvelden, waarbij bijvoorbeeld de relevantie voor het stedelijk fietsnetwerk en de verkeersveiligheid worden meegenomen.

In figuur 11 zijn lange afstand fietsverbindingen van en naar Maastricht weergegeven. De ingetekende cirkel heeft een straal van 7,5 km, de afstand tot waar voor dagelijkse utilitaire verplaatsingen de fiets het meest potentie heeft. Naarmate de e-bike en speedpedelec aan populariteit winnen wordt de potentie ook op langere afstanden groter.

De regionale fietsverbindingen sluiten aan op het beoogde stedelijk fietsnetwerk, zoals weergegeven in figuur 12. Zo ontstaat een ideaal wijdvertakt stedelijk fietsnetwerk, dat goed aansluit op regionale routes. Dit netwerk heeft nog niet overal de gewenste kwaliteit en er ontbreken bovendien nog schakels. Deze schakels met een te lage kwaliteit zijn oranje gemarkeerd, de ontbrekende schakels zijn gestippeld. In figuur 13 zijn de routes die vanwege hun relevantie prioriteit verdienen bij realisatie groen en rood weergegeven.

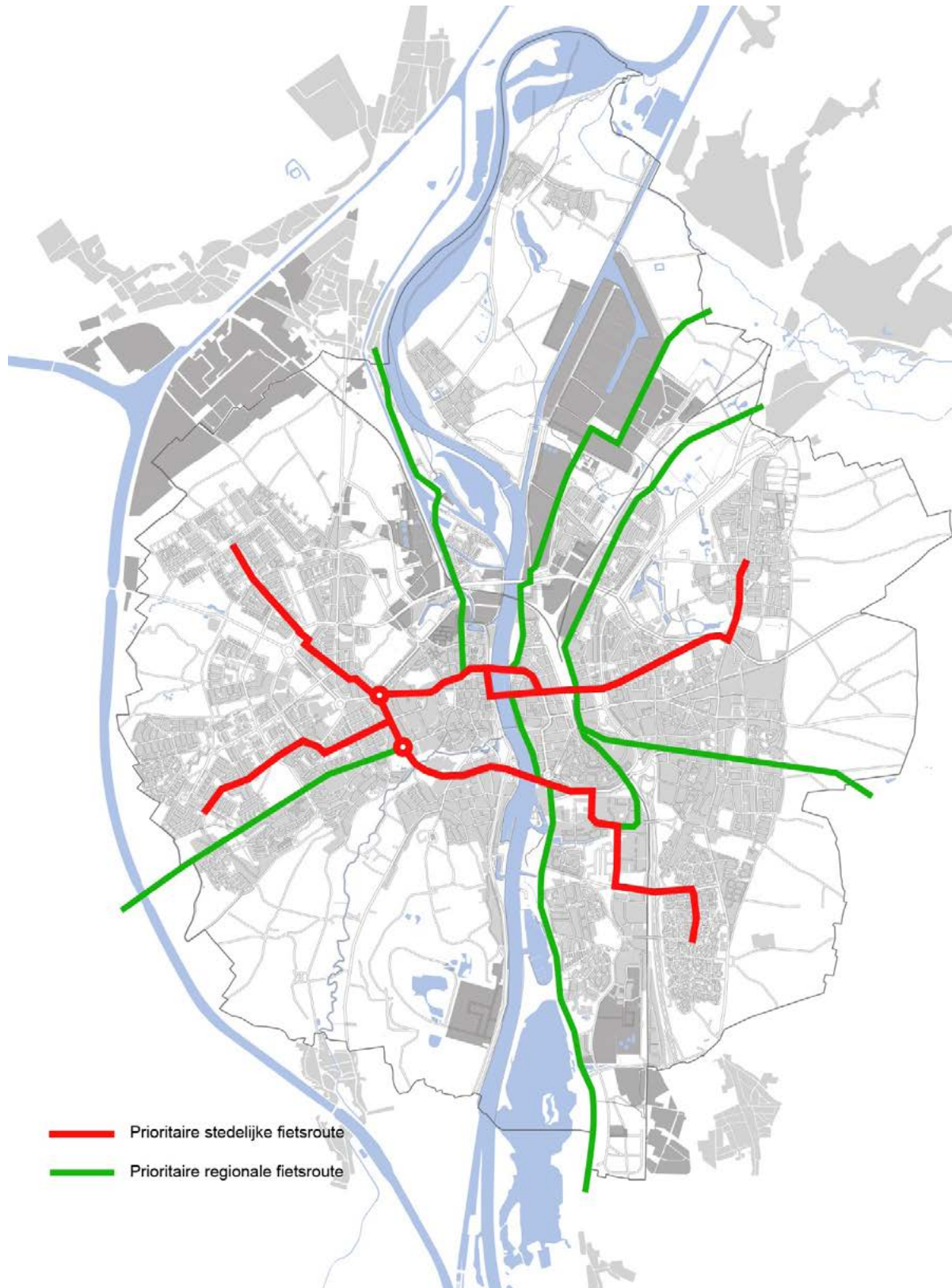


Figuur 12: Stedelijk fietsnetwerk





Figuur 13: Fietsroutes met prioriteit bij realisatie



## II Stallingsmogelijkheden

De tweede pijler om het fietsgebruik te stimuleren is het creëren van voldoende **stallingsmogelijkheden** voor fietsen. De e-bike wint aan populariteit, maar is in aanschaf ook kostbaar en wordt door de eigenaar bij voorkeur gestald op een plek met toezicht of daar waar de fiets goed kan worden vastgezet. Bovendien zijn bestaande fietsparkeervoorzieningen regelmatig vol. Daarnaast conflicteert het fietsparkeren, met name in de Binnenstad en Randwyck, steeds vaker met andere functies in de openbare ruimte. Zo blokkeren gestalde fietsen looproutes van voetgangers of de doorgang naar een winkel of woning.

Het fietsparkeerbeleid is er op gericht deze vraagstukken op te lossen, zonder dat dit ten koste gaat van het fietsgebruik. Daarvoor zal per locatie worden bekeken naar de mogelijkheden om de capaciteit voor fietsparkeren uit te breiden. Omdat de ruimte voor extra rekken op straat beperkt is, gaat de voorkeur uit naar grotere, mogelijk inpandige voorzieningen met een zodanige omvang dat ook het toezicht kostenefficiënt kan worden georganiseerd. Het streven is deze stallingen te realiseren op strategische plekken aan de aanrijroutes naar het kernwinkelgebied. Fietsers hoeven dan niet 'om te fietsen' waardoor ze eerder van de stallingen gebruik zullen maken. In tabel 2 staat hoe het fietsparkeren in de verschillende gebieden in Maastricht wordt ingevuld en waar wordt gezocht naar uitbreiding.

Tabel 2: Principes fietsparkeren

Gebied	Forenzen / Bewoners	Bezoekers	Zoeklocatie voor bezoekers (capaciteit fietsparkeerplekken)
Kernwinkelgebied	<u>Bij ruimtegebrek:</u> In het gebied Inpandig Eigen terrein	Aan de rand Inpandig Openbare stalling	<u>Bestaande locaties:</u> Het Bat (100 pp) Vrijthof (250 pp) Markt (250 pp) Kesselskade (250 pp)
	<u>Bij voldoende ruimte:</u> Aan de rand Inpandig Buurtstalling		<u>Extra:</u> Omgeving Markt (250 pp) Omgeving Vrijthof (250 pp) Omgeving OLV-plein (250 pp) Omgeving Rechtsstraat (250 pp)
Binnenstad	In het gebied Inpandig Eigen terrein of Buurtstalling	In het gebied Inpandig of op straat Openbare stalling	
Centraal stedelijk gebied	<u>Bij ruimtegebrek:</u> In het gebied Inpandig of buiten Eigen terrein	In het gebied Op straat Openbare stalling	Station Maastricht (westzijde); Bestaand (3.000 pp) Nieuw (130 scooter/bromfiets-pp)
	<u>Bij voldoende ruimte:</u> In het gebied Op straat Openbare stalling		Station Maastricht (oostzijde) Bestaand (500 pp) Nieuw (500 pp)
Woonwijken	In het gebied Inpandig of buiten Eigen terrein	<u>Bij ruimtegebrek:</u> In het gebied Inpandig of buiten Eigen terrein  <u>Bij voldoende ruimte:</u> In het gebied Op straat Openbare stalling	n.v.t.

### III Gedrags- en cultuurverandering

De derde en laatste pijler om het fietsgebruik te stimuleren is het stimuleren van een gedrags- en cultuurverandering. Hoewel jaarlijkse de grootste wielervedstrijd van Nederland start in Maastricht, is in de stad van oudsher geen sprake van een fietscultuur. Dit is het laatste decennium wel aan het veranderen. Initiatieven met nieuwe soorten aanbod, zoals Swapfiets<sup>12</sup> en Nextbike<sup>13</sup>, krijgen voet aan de grond. Hierdoor zijn onder meer buitenlandse studenten steeds meer bereid te fietsen. Ook door de opkomst van de e-bike is fietsen voor meer mensen een toegankelijke en aantrekkelijke vervoerwijze geworden.<sup>14</sup> Het zijn stappen naar een *bicycle society* waarin de fiets het primaire vervoermiddel is voor stedelijke verplaatsingen. Ook het aanpakken van de fietsparkeeroverlast zal het draagvlak voor de fiets vergroten.

Bij het stimuleren van een gedrags- en cultuurverandering richten we ons ook op het bevorderen van fietsen bij mensen die nu een bromfiets of scooter gebruiken. Vanuit klimaat oogpunt onderzoeken we tevens of en hoe het elektrificeren van scooters kan worden gestimuleerd.

#### 3.1.4.3 Openbaar vervoer

##### Context

In vergelijking tot andere steden van vergelijkbare omvang heeft Maastricht van oudsher een populair stadsnet. In 2018 reisden ruim 2,2 miljoen passagiers per bus over de Wilhelminabrug. Het aantal loop-, fiets- en autoritten binnen de stadsgrenzen is echter vele malen groter, waardoor het aandeel openbaarvervoer- verplaatsingen binnen Maastricht slechts 3% bedraagt.<sup>15</sup> Bij verplaatsingen van en naar Maastricht is het aandeel openbaar vervoer (trein en bus samen) groter, namelijk 15%. De verwachting is dat het gebruik van de stadsbus tot 2040 bij ongewijzigd beleid licht zal groeien met 4 tot 14% meer reizigerskilometers dan in 2014.<sup>16</sup> Het gebruik van de streekbus blijft daarbij in omvang redelijk stabiel, dat van de trein neemt toe met 4 tot 24% meer reizigerskilometers.<sup>17</sup> In 2019 zijn nagenoeg alle stadsbussen van Arriva elektrisch aangedreven en in de komende jaren volgen ook de streekbussen. Dit maakt de bussen bij lage snelheden stiller en de uitstoot van NO<sub>2</sub> en roet nemen af tot nul. Tot slot is een sterk onderdeel van het systeem de OV-as Brusselse Poort – Centrum – Station – Randwyck met zoveel mogelijk vrije openbaarvervoerinfrastructuur en prioriteit bij verkeerslichten wanneer sprake is van vertraging.

##### Doelen

- Groei van het aandeel openbaar vervoer bij verplaatsingen van forenzen en bezoekers ter vervanging van autoritten van en naar Maastricht.
- Verbeteren (Eu-)regionale openbaarvervoerbindingen, met een focus op de centra met werkgelegenheid en voorzieningen zoals campussen.
- Verbeteren connectiviteit Maastricht door verkorten reistijden naar knooppunten in het hogesnelheidsnet en internationale luchthavens.
- Alle Maastrichtenaren in dezelfde mate toegang bieden tot mobiliteit.

12 / Dit blijkt bijvoorbeeld uit de opkomst van de Swapfiets. De firma Swapfiets heeft begin 2019 3.600 klanten en verwacht eind 2019 6.000 klanten in Maastricht te hebben. Bron: De Limburger, Het gaat in Maastricht heel hard met de opmars van de blauwe voorband (26 maart 2019).

13 / Nextbike biedt deelfietsen aan. Eind 2018 waren dit ruim 100 deelfietsen op 11 verschillende locaties in Maastricht.

14 / Via de actie 'Ontdek de e-bike' van Maastricht Bereikbaar hebben tot einde 2018 meer dan 2.700 mensen een e-bike geprobeerd.

15 / Dit percentage heeft betrekking op verplaatsingen met openbaar vervoer als hoofdvervoerwijze. Een ketenverplaatsing via een P+R-terrein valt onder de autoverplaatsingen in deze statistiek.

16 / Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 01-05-2017.

17 / Deze prognoses zijn afkomstig uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 01-05-2017.

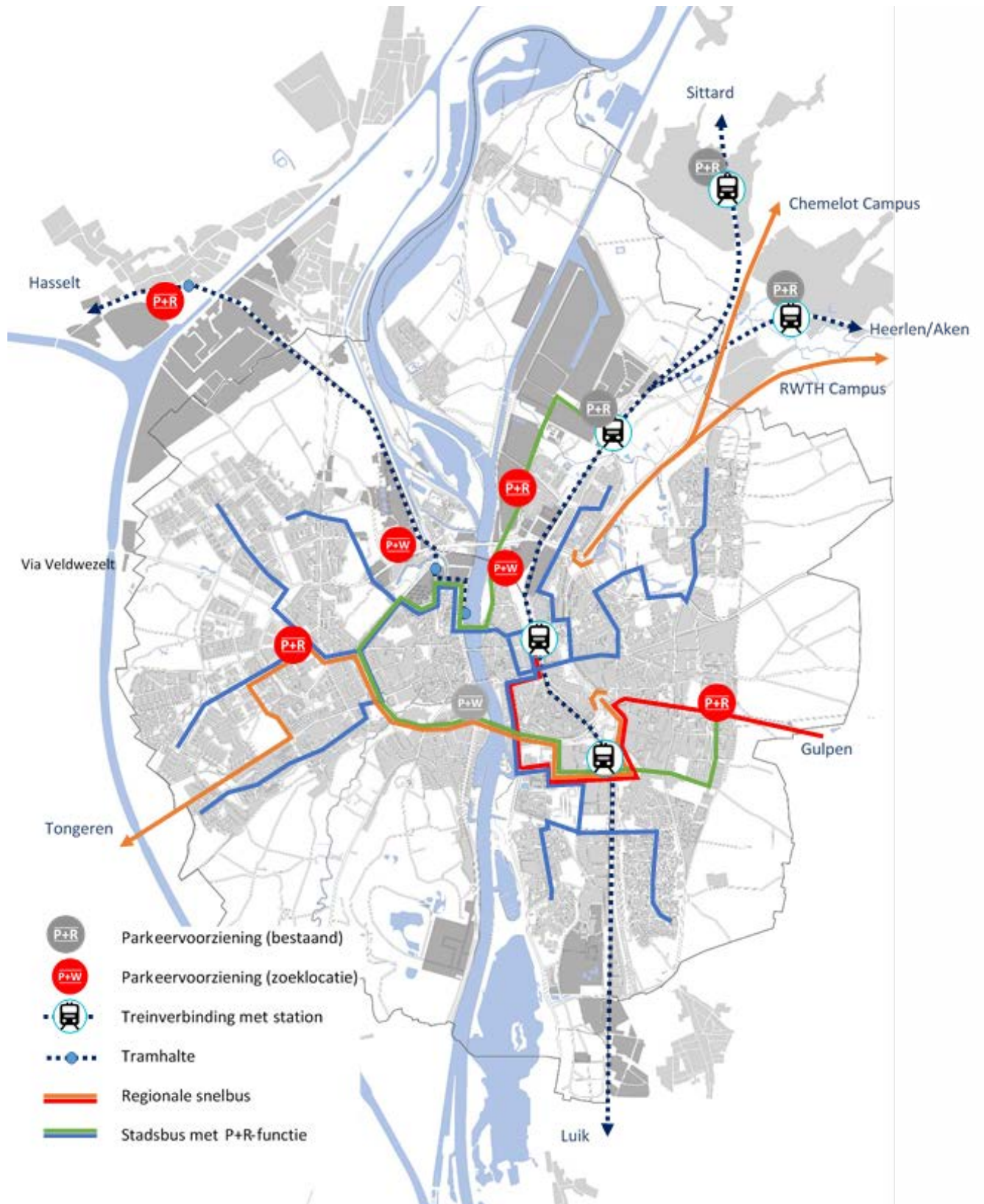
## Principes

Ter stimulering van het openbaarvervoergebruik wordt ingezet op het:

- 1 optimaliseren van het **stedelijk busnet**, waarbij vijf optimalisaties samen met de vervoerder(s) en aanbieders worden onderzocht:
  - a. het verschuiven van de OV-as van de Markt naar de Maasboulevard (effectivering raadsbesluit december 2005);
  - b. Mogelijke wijzigingen in de busroute Grote Gracht, Vrijthof, Pieterstraat en Bredestraat, in verband met prioriteit voor lopen en fietsen in de binnenstad en ter verbetering van de verkeersveiligheid;
  - c. Mogelijk wijzigingen in de busroutes rond het centraal station in het kader van Stad en Spoor;
  - d. Uitbreiden en (verdere) integratie van P+R-voorzieningen in het busnetwerk;
  - e. Experimenteren en uitrol van Mobility as a Service (MaaS), met aandacht voor MaaS-initiatieven die ketenverplaatsingen (bijvoorbeeld trein-fiets of auto-pendelbus) versterken of de auto-afhankelijkheid in de Euregio verkleinen.
- 2 realiseren van betere **openbaarvervoerverbindingen op (Eu-)regionale schaal**, om het *daily urban system* van Zuid-Limburg te versterken en uit te bouwen naar de (Eu)regio met de steden Hasselt, Luik en Aken. Naast de tram Maastricht – Hasselt en de Drielandentrein komen er aanvullende hoogwaardige buslijnen die de kenniscentra en voorzieningen die niet bij de OV-knooppunten liggen, verbinden met woongebieden. Hierbij wordt gedacht aan regionale snelbussen (de rode en oranje buslijnen in figuur 14), maar ook automatische shuttles, deelfietsen of MaaS;
- 3 duurzaam vergroten van de **connectiviteit** en netwerkpositie van Maastricht door in te zetten op intercityverbindingen met belangrijke Europese steden als Brussel, Londen, Parijs en Keulen en vliegvelden als Schiphol en Frankfurt (zie figuur 15). De trein wordt dan ook voor de middellange afstanden een goed alternatief voor de luchtvaart. De terugkeer van de Maastricht-Brussel-Express zou in deze een goede toevoeging zijn. Aanvullend op het spoornet zorgen internationale lange afstandsbusen, geëxploiteerd door private partijen, voor extra Europese bestemmingen;
- 4 investeren in **openbaarvervoerknooppunten**, door het verknopen van railverbindingen met andere vervoerswijzen. Een hoge kwaliteit van deze knooppunten draagt bij aan het OV-gebruik. Station Maastricht Noord (bijna 40.000 treinreizigers in 2018) wordt uitgebreid met perrons en bushalte. De knooppuntfunctie van Station Maastricht Randwyck (meer dan 400.000 treinreizigers in 2018) wordt versterkt door de verbinding met Luik via de Drielandentrein en de verblijfskwaliteit wordt hier verhoogd. Het Centraal Station (meer dan 5 miljoen treinreizigers in 2018) en de directe omgeving wordt in het kader van Stad internationaal knooppunt en krijgt en Spoor een hogere verblijfskwaliteit, een ‘tweede’ voorkant en meer dynamiek door toevoeging van publiekgerichte functies en werkgelegenheid. Thema’s als overwegveiligheid en externe veiligheid maken onderdeel uit van de planvorming;
- 5 optimalisatie van samenhang van openbaar vervoer, MaaS-initiatieven en het doelgroepen vervoer zodat voor iedereen mobiliteit voorhanden en toegankelijk blijft.



Figuur 14: Schematische weergave stedelijk openbaarvervoernetwerk na 2031

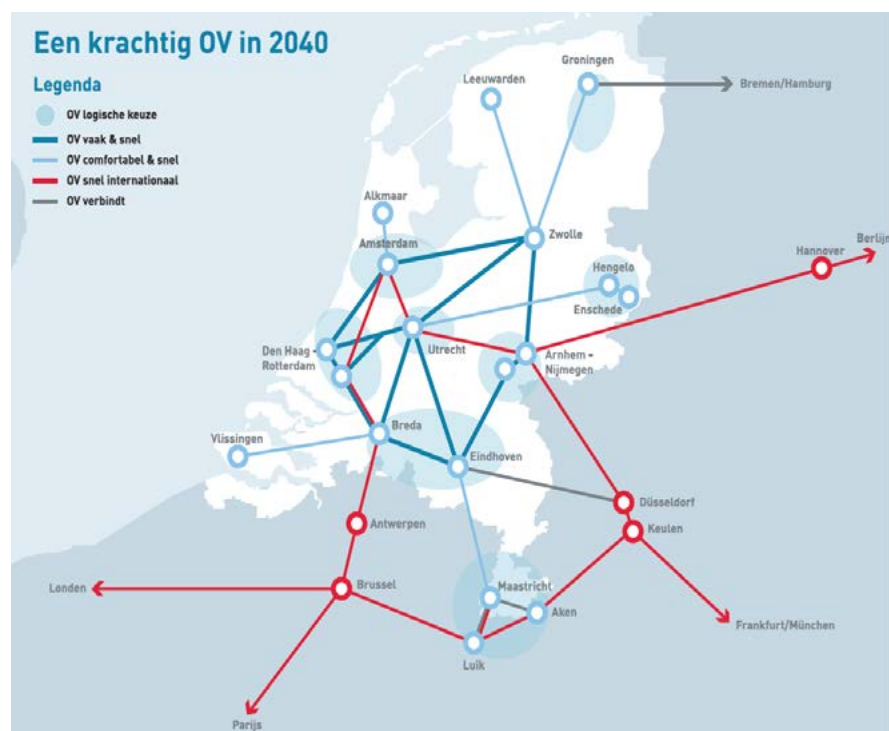


## Stedelijk en internationaal netwerk

Voor het stedelijk netwerk na afloop van de Arriva-concessie wordt ingezet op het bundelen van vervoerstromen zodat de frequenties van de buslijnen in stand kunnen blijven. In figuur 14 zijn ter illustratie zoveel mogelijk van deze stromen gebundeld in een stedelijk netwerk:

- railverbindingen tussen de omliggende kernen en station Maastricht via P+R-voorzieningen (gestippelde lijnen);
- stadslijnen gecombineerd met snelle streeklijnen zodat er rechtstreekse vervoersrelaties ontstaan tussen woongebieden en gebieden met werkgelegenheid en/of onderwijs (rode en oranje lijnen);
- stadslijnen tussen woongebieden en station Maastricht via P+R-voorzieningen (blauwe en groene lijnen).

Figuur 15: Regio Zuid-Limburg als onderdeel van een internationaal netwerk  
Gebaseerd op: Toekomstbeeld OV door Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



**Context**

Inherent aan een florerende stad zijn de aan- en afvoer van goederen. Dit leidt tot dagelijkse goederenstromen van en naar bedrijventerreinen, maar ook naar winkels en horeca. Daarnaast groeit als gevolg van de toename van het winkelen via internet de rechtstreekse goederenstroom naar de consument in de woonwijk. De toekomstige ontwikkeling van de goederenstromen is sterk gerelateerd aan die van de (regionale) economie.

**Doelen**

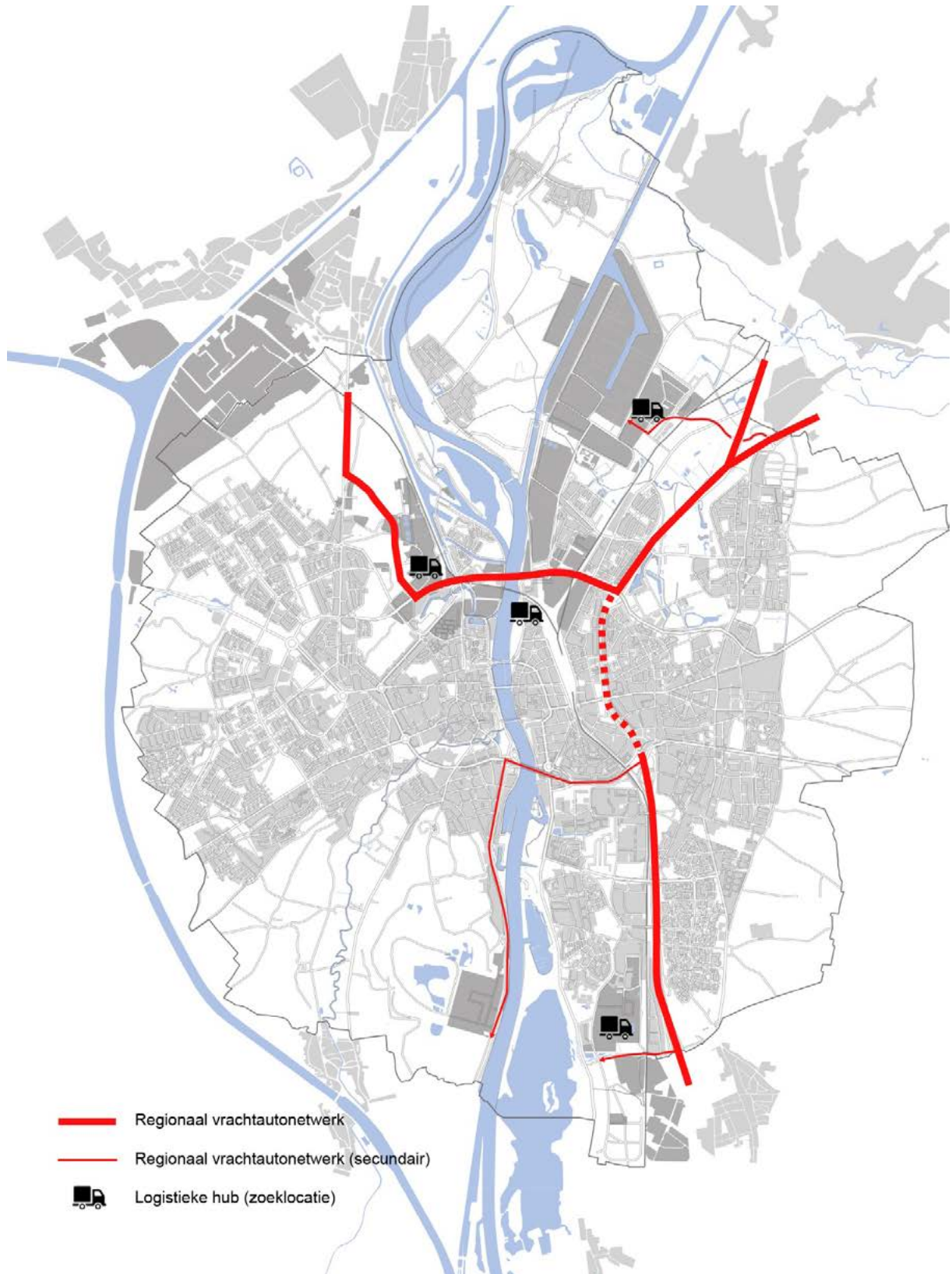
- Verschon en verminderen van vrachtritten.
- Gebruiken van kleinere voertuigen bij de aan- en afvoer van goederen naar de binnenstad en buurtcentra.
- Verminderen van de overlast van (doorgaand) vrachtverkeer.

**Principes**

We zetten in op schone, slimme logistiek aan de hand van de volgende principes:

- 1 verminderen van de overlast door het vrachtverkeer van en naar de binnenstad door inzet van meerdere logistieke hubs (weergegeven met een H in figuur 16) waar goederen worden verzameld en herverdeeld naar emissieloze, liefst kleinere voertuigen. Slim organiseren van heen- en retourstromen en afvalstromen is hierbij eveneens van belang;
- 2 samen met Maastricht Bereikbaar worden pilots gestart om de inzet van schone logistiek te stimuleren. De pilots worden zo snel mogelijk opgeschaald zodat conform de afspraken in het kader van Green Deal ZES in 2025 de gehele bevoorrading van de binnenstad emissievrij zal plaatsvinden. Daarnaast stimuleren van schone en duurzame mobiliteit inclusief bevoorradend verkeer door mogelijk inzetten van een milieuzone;
- 3 vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming in Maastricht niet door de stad, maar over het snelwegennet te laten rijden. Maastricht onderzoekt met de Vlaamse buurgemeenten en Vlaamse overheid of het zinvol is om aanvullend op het snelwegennet in België en Nederland een voor vrachtauto's geschikte route te creëren via de Belvédèrelaan en de nog te realiseren omleiding om Smeermaas (de stippellijn in figuur 16).

Figuur 16: Vrachtautonetwerk





### Context

Er is de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de auto-infrastructuur van Maastricht. Als gevolg hiervan is het aantal files op de A2 sterk afgenomen en is de verkeersdruk op parallelle routes afgenomen. Verwacht wordt dat zonder aanvullend beleid het autoverkeer, uitgedrukt in voertuigkilometers, blijft stijgen, ondanks de krimp van de regionale (beroeps)bevolking. Dit komt door de steeds langere verplaatsingsafstanden. Deze trend wordt versterkt wanneer het lukt de Euregio verder te integreren tot een gemeenschappelijke arbeidsmarkt.

In aanzienlijke delen van de (Eu-)regio is de auto, vanwege de afstand of reistijd, het ideale vervoermiddel. In sommige gevallen is er zelfs geen reëel alternatief en zijn inwoners aangewezen op de auto. Ook hulpdiensten maken gebruik van auto-infrastructuur, waarvoor bereikbaarheid cruciaal is. De auto blijft daarom ook in de toekomst belangrijk voor de bereikbaarheid van Maastricht. Dit vervoermiddel moet daarom op een adequate manier worden gefaciliteerd. Daar staat tegenover dat de groei van de automobilititeit conflicteert met meerdere andere mobiliteitsdoelstellingen in de stad, namelijk op het gebied van leefbaarheid, klimaat, verkeersveiligheid en gezondheid. We maken daarom onderscheid naar enerzijds regionale doelen en anderzijds doelen voor de stad.

### Doelen

#### Regionaal:

- goede autobereikbaarheid van bezoekstad Maastricht, ook op piekdagen, met voldoende parkeervoorzieningen op afstand;
- verbeteren (Eu-)regionale autobereikbaarheid van werkgelegenheid en voorzieningen.

#### Stedelijk:

- verminderen van het aandeel auto in stedelijke ritten ten gunste van lopen en fietsen;
- realiseren van parkeren op afstand en verminderen van het aantal parkeerplekken in de binnenstad met lokaal draagvlak van bewoners, ondernemers en organisaties;
- verschonen van het wagenpark;
- verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

### Naar het gewenste stedelijke autonetwerk

Het wegennet van Maastricht bestaat uit een robuuste structuur met als ruggengraat de A2, waarbij het gemotoriseerd verkeer via de verschillende afritten (de ‘ribben’) van en naar de stad wordt geleid (in blauw weergegeven in figuur 17). Dit stedelijk hoofdnet is belangrijk voor de bereikbaarheid van de stad, maar kent meerdere (potentiële) knelpunten die sterk sturend zijn op de wijze waarop we het autoverkeer door de stad kunnen geleiden en waar we groei van het autoverkeer kunnen opvangen.

Er zijn qua doorstroming drie potentiële knelpunten in dit wegennet die de komende jaren worden aangepakt (rode cirkels):

- de rotonde Nobellaan – Gentelaan wordt aangepast;
- als het vooronderzoek positief uitpakt, wordt de ontsluiting van de parkeer-

route vanaf de Noorderbrug, via de Boscherweg en Boschstraat, van en naar de Maasboulevard verlegd naar een route via Sappi-Zuid. Dit zorgt voor betere doorstroming en minder verkeer door de Boschstraat en over de Bassinbrug;

- de aanpak van afrit 55 op de A2 (richting Oeslingerbaan) is weerbarstiger en vraagt om een gezamenlijke integrale aanpak van het verkeer naar Randwyck, samen met wegbeheerder Rijkswaterstaat.

Daarnaast zijn er twee knelpunten (oranje cirkels) in het stedelijke hoofdnet met betrekking tot de positie van de fietser: het Tongerseplein en het Emmaplein. Bij voorkeur worden dit enkelstrooksrotondes, zodat de oversteekbaarheid voor fietsers veiliger wordt. Dagelijks ontstaan files op de Kennedybrug richting het Tongerseplein omdat het verkeer hier gedoseerd wordt toegelaten zodat de rotonde doorstroomt en fietsers veiliger kunnen oversteken.

Tot slot zijn er vijf potentiële knelpunten op het gebied van leefbaarheid (paarse cirkels). Het gaat hier om de J.F. Kennedysingel, Prins Bisschopsingel, Tongerseweg, Wilhelminasingel en Noorderbrug waar in de toekomst, als verkeersintensiteiten toenemen, mogelijk de normen voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit worden overschreden, maar waar ook de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor voetgangers (bijvoorbeeld Wilhelminasingel) of fietsers (zoals ter hoogte van de afritten J.F. Kennedysingel) onvoldoende is.

Samenvattend wordt het stedelijk autonetwerk weergegeven in figuur 18. De wegen met een kleur hebben begin 2019 een intensiteit van minimaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal (beide richtingen samen).<sup>18</sup> Op grond van de hiervoor benoemde (potentiële) knelpunten is voor deze wegen de gewenste intensiteit bepaald. Op de groene wegen is een lagere dan de huidige verkeersintensiteit gewenst. Op de rode wegen is nog ruimte voor een toename als dat voordelig is voor het totale systeem en tegelijkertijd geen belemmering is voor de leefbaarheid en/of andere vervoerswijzen. Op de blauwe wegen is een toename van het verkeer niet wenselijk.

*18 / De grens van 4.000 motorvoertuigen per etmaal is de theoretische scheiding tussen een erftoegangsweg (maximumsnelheid 30 km/uur) met uitsluitend bestemmingsverkeer en een ontsluitingsweg (maximumsnelheid 50 km/uur) met naast bestemmingsverkeer ook doorgaand verkeer.*