

Bijlage 3 – Voorstel verwerking adviezen burgerberaad

Advies Burgerberaad	Hoe advies verder zal worden opgepakt naar actualisatie omgevingsvisie
Advies 1: Actieve participatie en transparante communicatie	<p>Dit advies spreekt een ambitie uit die de gemeenteraad reeds ook gesteld heeft met onder andere het raadsbesluit over het Maastrichts participatiekader, de -verordening en de participatiebepalingen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Hierin stelt de gemeente net als het burgerberaad dat informeren geen participeren is. Informeren is het minimale en participatie is meer dan dat: dat gaat over bewoners, partners en andere belanghebbenden de mogelijkheid geven mee te praten, samen te werken of mee te beslissen. Het is onze ambitie participatie vaker en beter in te zetten, waarbij we eerlijk en realistisch willen zijn over de mate waarin voorstellen of initiatieven door de gemeente kunnen worden aangepast (soms speelt bijvoorbeeld regelgeving van het Rijk of de provincie mee). Maar daarmee zijn we er nog niet, in de uitvoering is er inderdaad ruimte voor verbetering. Zo blijkt ook uit de evaluatie van participatie bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom hebben we met de raad onlangs aanvullende afspraken gemaakt over het vaker als gemeente aanwezig zijn bij participatietrajecten van andere initiatiefnemers, en helpen we hier waar nodig in bij de grote en gevoelige projecten. Het voorstel is het advies van de burgerberaad mee te nemen in de evaluatie van het participatiekader en de participatieverordening (afgesproken voor 2025), bij de ontwikkeling van (digitale) participatiewerkvormen en (communicatie)middelen om deze onder de aandacht te brengen. Ook de uitvoering van de motie van SPM over de 'participatieflyer voor bewoners en andere belanghebbenden' draagt bij aan de uitvoering van dit advies van de burgerberaad. Tot slot: het betrekken van inwoners begint met het bereiken van inwoners. Uit het jaarlijks media-onderzoek, waarover de raad telkens met een RIB wordt geïnformeerd, blijkt dat we de meeste doelgroepen in de stad goed bereiken. De ouderen het best, de jongeren het minst. Zoals elke overheid worstelt ook Maastricht met het bereiken van deze doelgroep, omdat deze groep zeer beweeglijk is in haar media-consumptie en dus moeilijker te 'vatten' is. Dit zien we terug in de opkomst bij participatietrajecten: relatief weinig jongeren. De raadsmotie 'jongeren betrekken bij politiek' speelt in op de behoefte om jongeren meer te betrekken, in samenspraak met communicatie wordt ook het bereik van deze doelgroep onder de loep genomen.</p>
Advies 2: Verbonden gemeenschappen	<p>Het burgerberaad hecht grote waarde aan sociale verbindingen om zo de veerkracht te versterken. Het burgerberaad signaleert een afnemende betrokkenheid bij en gebruik van huidige ontmoetingscentra. Als gemeente willen we de geuite wens om in te zetten op een wijkdekkende structuur van ontmoetingscentra met een multifunctioneel karakter, van huiskamer tot informatiepunt, van ruimtefacilitator voor verenigingen tot jongerenhonk, als plek waar mensen samenkomen om te ontmoeten en zichzelf te ontplooiën stimuleren. Deze centra zijn bij voorkeur goed bereikbaar. De rol van de gemeente in de ontmoetingscentra zal bij voorkeur ondersteunend</p>

	<p>zijn, zowel financieel als inhoudelijk. Besturen en beheerders van de centra geven, als autonome partijen, zélf, samen met de gebruikers en met de inwoners van de wijk en van de stad, invulling aan de ontmoetingscentra. De denkrichting van het burgerberaad in de uitwerking lijkt haalbaar, maar de ambitie zal bij de van uitwerking definitieve omgevingsvisie ruimtelijk worden vormgegeven. Separaat daaraan zal een beleidskader worden uitgewerkt, op basis waarvan de ontmoetingscentra kunnen worden ondersteund.</p>
<p>Advies 3: Meer recreatieve voorzieningen voor jongeren</p>	<p>Dit advies van het burgerberaad zien wij als een aanvulling op advies 2 over het realiseren van ontmoetingscentra die beschikbaar zijn voor alle buurten. Dit advies (advies 3) spreekt namelijk de ambitie uit om ook voor jongeren in deze ontmoetingscentra en -plekken te voorzien. Door jongeren als een van de belangrijke doelgroepen in de uitwerking van advies 2 mee te nemen, stellen wij voor ook dit advies uit te voeren. Ook is daar een opdracht om voldoende mogelijkheden te bieden voor recreatie in de openbare ruimte, denk bijvoorbeeld aan een skatepark en/of bikepark.</p>
<p>Advies 4: Verbeteren van sociale gezondheid d.m.v. het creëren en/ of het doen herleven van ontmoetingsplekken</p>	<p>Dit advies is een aanvulling op advies 2 en 3. Advies 4 vult namelijk aan dat ook een goed gebruik van de openbare ruimte zoals bijvoorbeeld parken kan bijdragen aan ontmoeting. Het burgerberaad adviseert om dit in goed gesprek met de buurten zelf te doen, en geeft hier een aantal middelen voor aan. Het voorstel is dit gesprek te voeren in het participatietraject bij de Omgevingsvisie, voortbordurende op het gesprek dat al gevoerd is rondom de speelplekken in de stad. De onderwerpen zijn verder reeds uitgebreid aanbod gekomen in de stadsdeelgesprekken (met een thematafel over 'ontmoeting' en 'gezonde (buurt)economie'). En zullen ook een plek krijgen in de nog komende participatiemomenten. De uitkomst van deze gesprekken wordt meegenomen in de uitgangspunten voor ontmoetingsplekken in de openbare ruimte, die in de Omgevingsvisie worden geborgd. Zo zal in de omgevingsvisie worden aangegeven hoe en waar ontmoetingsplekken een plek krijgen en hoe de onderlinge verbinding alsook het gebruik van de openbare ruimte eruit ziet.</p>
<p>Advies 5: Inrichting nieuwe parken</p>	<p>Dit advies verzoekt een impuls te geven aan meer recreatie, groen, natuur en water(opvang) in en om de stad. (grote) Parken zijn hier een belangrijk onderdeel in. We stellen voor om – conform het advies - op basis van een nulmeting vast te stellen welk en hoeveel groen er per buurt beschikbaar is om op grond hiervan te bepalen waar toevoeging van groen extra prioriteit moet krijgen. Waar dit gaat zullen we inzetten op het realiseren van een grotere aaneengesloten stukken in een groot park zoals het burgerberaad voorstelt. En hier ook de samenwerking en aanhaking zoeken met particuliere- en buurtinitiatieven en projectontwikkelaars. Het is daarbij goed om aan te sluiten bij ontwikkelingen als de Blauwe Loper, herontwikkeling Annadal, ontwikkeling Maasoeverspark in het kader van de ontwikkeling van het Trega-terrein, de ontwikkeling van een buurtpark in het gebied Demertdwarstraat- De Burght of bijvoorbeeld de verdere parkaanleg van het Kompen terrein in combinatie met een stedelijke functie invulling. Er zal in de Omgevingsvisie de visie en ambities</p>

	opgenomen worden over de plekken waar de ambitie is om het groen te willen behouden en verder te ontwikkelen.
<p>Advies 6: Aantrekkelijk openbaar vervoer</p>	<p>De gemeente ambieert samen met het een burgerberaad een groei van het aandeel openbaar vervoer, fiets en lopen in plaats van de auto voor zowel verplaatsingen van en naar Maastricht als ook binnen Maastricht.¹</p> <p>De ambitie om dit te doen aan de hand van een samenhangende keten tussen parkeren op afstand en vervolgens over te stappen op openbaar vervoer naar de binnenstad, sluit aan bij huidig beleid. Gemeente Maastricht beschikt over een succesvolle P+R Maastricht Noord en wil het aanbod van P+R-voorzieningen uitbreiden met uitbreiding van het aantal plekken in Noord en nieuwe P+R-voorzieningen in West en Zuid. De gemeenteraad heeft recentelijk hiervoor extra budget beschikbaar gesteld.</p> <p>Het burgerberaad benoemt 4 verschillende mogelijke maatregelen die nader uitgewerkt zouden kunnen worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Parkeertickets voor P+R als bewijs voor gratis OV. Reactie: Het principe van één tarief/ticket voor parkeren en reizen passen we reeds toe op P+R Maastricht Noord en is ook het uitgangspunt voor de beoogde uitbreidingen. 2. Betere en geoptimaliseerde busroutes voor Maastrichtenaren. Reactie: Maastricht heeft een relatief uitgebreid busnetwerk, zeker in vergelijking tot andere Limburgse steden. Dit geldt voor de dekking (de nabijheid van haltes) en de frequenties (aantal bussen per uur). Op dit moment wordt onderzocht of huidige busroutes door het centrum (via Markt en Vrijthof) kunnen worden geoptimaliseerd. Op de huidige routes ondervinden bussen veel vertragingen door drukte en evenementen en komt de verkeersveiligheid op de Markt en Grote Gracht regelmatig in het gedrang, aan de andere kant zijn haltes op het Vrijthof en de Markt waardevol voor mensen die minder ter been zijn. De bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen vanuit de buurten wordt daarnaast dit jaar in beeld gebracht en onderzocht in het kader van de door de gemeenteraad aangenomen Motie Bereikbaarheid als basisrecht.² Als onderdeel van de uitbreiding van P+R-voorzieningen hoort ook goed natransport, bijvoorbeeld in vorm van P+R-buslijnen (zoals de huidige buslijn 10). Daarbij kan ook onderzocht worden hoe deze buslijnen tevens bijdragen aan de bereikbaarheid van het centrum voor bewoners van Maastricht zelf. 3. Lage inkomens moeten gratis kunnen reizen. Reactie: Gratis openbaar vervoer voor mensen met een laag inkomen is mogelijk als vervoerder Arriva door de overheid wordt gecompenseerd voor gederfde inkomsten. Provincie Limburg, de opdrachtgever van Arriva, is reeds van plan om in de loop van 2024 gratis openbaar vervoer tijdens de daluren aan te

¹ Zie bijvoorbeeld pagina 10 en 11 in het [Actieplan Fietsen in Maastricht](#) 2020-2025

² Zie [hier](#) de aangenomen motie van 7 november 2023

bieden voor Limburgers met een smalle beurs.³ Een dergelijke maatregel kan ervoor zorgen dat mensen met een laag inkomen makkelijker per bus en trein kunnen reizen naar het centrum en stedelijke voorzieningen en ook naar onderwijs en werkgelegenheid. Het effect op het aantal auto's in het centrum zal gering zijn omdat de doelgroep vermoedelijk meer zal gaan reizen en dat de reizen per bus eerder in de plaats van (brom)fiets en lopen zullen zijn dan de auto. Het neemt niet weg dat de maatregel positief kan bijdragen aan de bestaanszekerheid en versterking van ontmoeting.

4. Voor bezoekers meer P&R-locaties en deze aantrekkelijker maken en parkeergarages in het centrum juist onaantrekkelijker maken. Parkeergarages in het centrum worden aantrekkelijker gemaakt voor inwoners met kentekenplaatregistratie. Reactie: De Gemeente Maastricht heeft als doelstelling (in de nieuwe omgevingsvisie) om meer P+R plekken te realiseren en daaraan gekoppeld het parkeren in het centrum langzaam afbouwen. Hierbij ligt de belangrijkste focus op het verminderen van het straatparkeren, aangezien de druk op de openbare ruimte steeds hoger wordt vanwege de wens tot meer ruimte voor groen, fietsparkeren en meer ruimte voor langzaam verkeer. Langparkeerders worden gestimuleerd gebruik te maken van P+R plekken door aantrekkelijke tarieven en goed natransport. Voor kortparkeerders en bewoners van de binnenstad is dit meestal geen passende optie, zij worden door tariefdifferentiatie zoveel mogelijk gestuurd naar de randen van het centrum. Hoe kleiner de afstand tot de binnenstad, hoe hoger namelijk het parkeertarief. De ambitie is om hier naar de toekomst toe steviger op in te zetten, als parkeren op afstand ook goed is uitgewerkt. Om het straatparkeren te kunnen verminderen is het wel belangrijk dat de service in de parkeergarages goed is. Het is ook wenselijk om bewoners van de binnenstad een parkeerplek te blijven bieden als het parkeren op straat minder wordt. Q-park biedt bewoners bewonersabonnementen aan in stallingsgarages. Dit kan een bijdrage leveren aan het verminderen van parkeren op straat.

Richting van uitwerking in omgevingsvisie

Naast het continueren van de hierboven genoemde voorbereidingen en lopende onderzoeken, zal in de omgevingsvisie de rol en het belang van openbaar vervoer worden beschreven, de rol van vergroening en klimaatadaptatie en het verhogen van leefbaarheid in het centrum, geïllustreerd in combinatie met P+R-voorzieningen.

³ Zie bijvoorbeeld artikel in [De Limburger](#)

<p>Advies 7: Fiets en voetgangers veiligheid en bereikbaarheid</p>	<p>Het gemeentelijke beleid ambieert samen met het burgerberaad in de (ook in de geactualiseerde) omgevingsvisie dat er meer gefietst wordt in Maastricht en dat dit veiliger kan. Dit krijgt daarmee dus vorm in de omgevingsvisie, alsook via beleid op korte termijn.⁴</p> <p>De ambitie om dit te doen aan de hand van meer en betere fietsvoorzieningen wordt erkend. Dit leidt inderdaad tot meer en veiliger fietsverkeer, met minder ongelukken en betere luchtkwaliteit tot gevolg, en zullen we vormgeven in de omgevingsvisie.</p> <p>Het burgerberaad benoemt 5 mogelijke maatregelen die nader uitgewerkt zouden kunnen worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fietsstraten inrichten. Reactie: Op dit moment doet de gemeente, conform het coalitieakkoord, onderzoek naar de realisatie van fietsstraten. De insteek hierbij is voornamelijk om een fietsstraatzone te realiseren in het centrum, het gebied binnen de singels. Nader onderzoek moet uitwijzen welke fysieke maatregelen hierbij nodig of gewenst zijn. De gemeenteraad heeft recentelijk een budget voor fysieke maatregelen beschikbaar gesteld. In het ruimtelijk eindplaatje naar 2040 toe willen we hier ook echt een impuls in terugzien. 2. Bestaande paden fysiek verbreden. Reactie: Vanwege de hoge kosten die hiermee gemoeid zijn wordt dergelijke maatregelen gecombineerd met bijvoorbeeld onderhoudsprojecten. De prioriteiten voor de periode 2020-2025 zijn beschreven op pagina 46 en 47 van het Actieplan Fietsen in Maastricht. Voor de periode richting 2040 toe verdient dit extra aandacht, beginnende bij het vastleggen van de ambities in de omgevingsvisie 2040. 3. Meer paden voor fietsers en voetgangers. Reactie. Zie punt 2. Bij nieuwe ontwikkelingen en herstructureringen werkt de gemeente ook altijd vanuit het STOP-principe, waarbij prioriteitsvolgorde is Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Personenauto 4. Meer (bewaakte) fietsstallingen. Reactie: Op dit moment doet de gemeente, conform het coalitieakkoord, onderzoek naar de realisatie van een fietsstalling met toezicht in de buurt van de Markt/Vrijthof. Daarnaast is een voortdurend programma waarin het fietsparkeren in de openbare ruimte wordt uitgebreid. Zie hiervoor het Actieplan Fietsparkeren. 5. Betere bewegwijzering van de fiets- en looproutes: Er is een fietsparkeerbewegwijzering ingevoerd. De fietsparkeerring rondom de binnenstad is voorzien van borden waarop te zien is op welke afstand een volgende fietsstalling te vinden is. Bij iedere fietsstalling in het centrum wordt een informatiebord geplaatst. Zie hiervoor ook de gemeentelijke website. Overeenkomstig de suggestie van het Burgerberaad wordt op dit thema samengewerkt met onze partners zoals de Universiteit, Hoge School Zuyd, Woningbouwverenigingen, ondernemers, CMM, bewoners, NS, ProRail, Swap, Fietsersbond, Samen Onbeperkt, belangengroeperingen, etc..
--	---

⁴ Zie bijvoorbeeld pagina 12 in het [Actieplan Fietsen in Maastricht 2020-2025](#)

	<p><i>Richting van uitwerking in omgevingsvisie</i></p> <p>Naast het continueren van de hierboven genoemde uitvoering en voorbereidingen, zal in de omgevingsvisie de rol en het belang van goede voetgangers- en fietsvoorzieningen worden beschreven en geïllustreerd met toekomstige verbetermogelijkheden die na afloop van de actieplannen 2020-2025 gebruikt kunnen worden voor een vervolg.</p>
<p>Advies 8: Autoluwe binnenstad</p>	<p>De gemeente streeft naar minder auto's in het centrumgebied, met meer ruimte voor verblijven, ontmoeten spelen en fietsen en lopen. Bij de inrichting van straten hanteren we het STOP-principe, waarbij prioriteitsvolgorde is Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Personenauto. Dit advies van het burgerberaad gaat echter een stap verder, en de opgestelde ambities worden daarmee omarmd om te verwerken in de omgevingsvisie.</p> <p>Het burgerberaad stelt een autoluwe binnenstad (inclusief Wyck) voor met ontheffingen voor binnenstadbewoners, ondernemers in de binnenstad, hulpdiensten, mindervalide mensen, enz. Het burgerberaad benoemt daarbij 5 concrete aspecten die nader uitgewerkt zouden kunnen worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De gemeente werkt aan een integrale benadering op emissievrij vervoer, autoluwe binnenstad, hoogwaardig OV en fiets- en loopinfrastructuur. Reactie: De huidige binnenstad is in grote mate autoluw en daarnaast wordt in 2024 met een werkgroep onderzocht welke straten van Wyck autoluw zouden moeten worden. Het verder autoluw maken van de binnenstad en zelfs uitbreiding naar het hele stadsdeel Centrum (Binnenstad, Wyck, St. Maartenspoort, Jekerkwartier, Kommelkwartier, Statenkwartier en het Boschstraatkwartier) vormt geen concreet beleid, maar er wordt wel gestreefd naar een autolower centraal stedelijk gebied door middel van het creëren van aantrekkelijke parkeerlocaties aan de rand van het centraal stedelijk gebied (P+W) of aan de rand van de stad (P+R), het verkleinen van het aantal (straat)parkeerplekken in het centrum en bestaande stallingsgarages anders in te zetten, mits hiervoor voldoende lokaal draagvlak is bij bewoners, ondernemers en organisaties.⁵ 2. De vele bezoekers van Maastricht kunnen parkeren op goed bereikbare park & ride-locaties buiten de stad. Goed bereikbaar betekent in deze context, in de buurt van hoogwaardig OV. Reactie: zie reactie op advies 6. 3. Goede bewegwijzering en communicatie voor bezoekers naar gewenste parkeerlocaties is van groot belang. Entree tot de binnenstad wordt gerealiseerd door middel van een kentekenregistratiesysteem (KRS). Reactie: De stad beschikt over een ParkeerRouteInformatieSysteem (op topdagen aangevuld met tekstkarren en verkeersregelaars) dat automobilisten naar parkeerlocaties met vrije plekken verwijst. De

⁵ Zie omgevingsvisie deel 2, p. 35

	<p>wens van een kentekenregistratiesysteem koppelen we vooralsnog enkel aan de aanpak van de Zero Emissie Stadslogistiek.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. De gemeente heft een substantieel aantal parkeerplaatsen op in de binnenstad. Reactie: Deze maatregel kan mits er voldoende alternatieve parkeerlocaties buiten het centrum zijn en in combinatie met deelmobiliteit, openbaar vervoer en fietsen zeer effectief zijn. 5. Op het gebied van parkeren moet het belang van de stad als geheel, voorrang krijgen op individuele-, commerciële- en deelbelangen. Het burgerberaad vertegenwoordigt de stad als geheel. Reactie: In de omgevingsvisie en o.a. het gemeentelijk mobiliteitsbeleid wordt zo goed mogelijke afweging gemaakt van alle (deel-) belangen. <p>Richting van uitwerking in omgevingsvisie</p> <p>Naast het continueren van de hierboven genoemde integrale mobiliteitsaanpak op gebied van P+R-voorzieningen, openbaar vervoer, fietsen en lopen en deelmobiliteit, zal bij de actualisatie van de omgevingsvisie het thema autoluw worden uitgewerkt. Daarbij is het – mede gelet op dit advies - logisch dat na invoering van de emissievrije zone in 2025 en de nog te bepalen stappen in het dossier autoluw Wyck vanuit de geactualiseerde omgevingsvisie ook nieuwe stappen worden gezet in het autoluw maken van het centrum. We bekijken daarbij de verder doorgedreven methode van prijsdifferentiering (via o.a. het ringenmodel) als sturingsmiddel naar de toekomst toe.</p>
<p>Advies 9: Samenbrengen van ouderen en jongeren</p>	<p>Dit advies spreekt de behoefte uit aan het versterken van de sociale cohesie en het samengaan van de verschillende bewoners van Maastricht, om zo de veerkracht van buurten te versterken. Specifiek wordt het samenbrengen van ouderen en jongeren genoemd. Met de omgevingsvisie gaan we hieraan bijdragen door hierin te zetten op goede beschikbaarheid, verspreiding en bereikbaarheid van ontmoetingscentra en buurtvoorzieningen. En bovendien het gebruik van de openbare ruimte voor (extensieve) recreatie en ontmoeting te optimaliseren, passend bij het buurtkarakter. Ook middels het woningaanbod kunnen we hieraan bijdragen door waar dat gaat in te zetten op een gemengd woonaanbod met een goed samengaan van woningen meer gericht op de behoeften van ouderen en woningen meer bedoeld voor een jonger doelpubliek. Dit kunnen wij als gemeente niet alleen, samenwerking met woningcorporaties en projectontwikkelaars is hiervoor nodig.</p>
<p>Advies 10: Alle woonwijken groen en natuurinclusief</p>	<p>Dit advies zien we als stimulans om de ambities en beleidsvoornemens op gebied van groen en natuur in de stad door te ontwikkelen. Groen draagt bij aan verkoeling van de stad, klimaatadaptatie en het welzijn van mensen. Ook vormt groen vaak een plek voor recreatie, ontmoeten en sport. Het groen in de stad speelt een belangrijke rol in het behoud van biodiversiteit. Tot slot is een deel van het groen in de stad gevoelig voor droogte. We onderstrepen kortom het belang van een visie op groen.</p>

	<p>Voorgesteld wordt om op basis van een nulmeting vast te stellen welk en hoeveel groen er per buurt beschikbaar is om op basis hiervan een groennorm vast te stellen en te bepalen welke maatregelen waar prioriteit moeten krijgen. De haalbaarheid van de genoemde generieke norm van tenminste 15% groen/natuur van het oppervlak van de openbare ruimte zal na uitkomst 0-meting worden bekeken op realisme en of het voldoende ambitieus is. Gelet op de relevantie voor bewoners (leefbaarheid, water) en ook het feit dat groene tuinen sterk kunnen bijdragen is het samen optrekken met bewoners vanzelfsprekend. Tot slot zal ook de hoe-vraag worden beantwoord (financiering, voorlichting, uitvoeringsprogramma, subsidies, etc.).</p>
<p>Advies 11: Kleinschalige cultuurevenementen voor iedereen</p>	<p>Het Burgerberaad constateert dat cultuur bijdraagt aan kwaliteit van leven en daarom toegankelijk moet zijn voor iedereen. Om dit mogelijk te maken worden evenementen als geschikt instrument gezien om cultuur onder de mensen te krijgen.</p> <p>Als gemeente zien we ook dat cultuur onlosmakelijk verbonden is aan het hebben en behouden van een goed woon- werk- en leefklimaat. Cultuur verbindt mensen en draagt bij aan de positieve gezondheid van mensen. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) concludeert in het <i>Culture Action Europe 2022</i> onderzoek nu ook officieel dat het actief of passief beleven van kunst de gezondheid en het algehele welbevinden bevordert. Dat kleinschalige culturele evenementen kunnen bijdragen aan een laagdrempelige toegang tot cultuur onderschrijven we dan ook. Dit is ook terug te lezen in de cultuurvisie en het recent vastgestelde evenementenbeleid. De gemeente herkent zich niet meteen in de constatering dat de culturele middelen van de stad niet goed genoeg worden benut. Hierover wordt als daar gelegenheid voor is in een later stadium graag nog over doorgesproken.</p> <p>Er wordt ingezet op cultuur in de wijk waarbij gemeenschapshuizen maar ook oude schoolgebouwen of kerken (die vaak een centrale locatie kennen) worden beschikbaar gesteld voor cultuurmakers. Het is mogelijk om in samenwerking met deze kunstenaars vaker een open deuren dag te houden. Ook in de toekomst zal worden ingezet om in ontmoetingsplekken cultuur een plek te bieden. Daarnaast zijn evenementen mogelijk door de hele stad. Een melding – en/of vergunningsplicht is noodzakelijk voor het toezien op de openbare orde, veiligheid en leefbaarheid. Als gemeente omarmen we initiatieven die een brede groep van de bevolking aanspreekt. Communicatie van alle evenementen, dus ook culturele evenementen, vinden plaats via de UIT-agenda, de bezoekerswebsite van Maastricht (www.bezoekmaastricht.nl) en via de gemeentelijk website. Deze laatste kan echter beter worden vormgegeven en toegankelijker worden gemaakt. Er zal daarom in 2024 nog gestart worden met het beter ontsluiten van de evenementenagenda.</p>

<p>Advies 12: Betaalbare sociale woningen in Maastricht</p>	<p>De uitgesproken ambitie voor meer betaalbare woningen zien wij als een welkome ondersteuning, en essentieel voor het ruimtelijk beeld naar de komende jaren toe. Beleidsmatig en programmatisch is dit reeds opgenomen in de in 2021 vastgestelde woonprogrammering. De gemeente stuurt hierbij binnen haar (juridische) mogelijkheden maximaal op betaalbaarheid. We lezen de ambitie zo dat er voor het bereiken van voldoende betaalbaarheid meer regie vanuit de overheid nodig is. Ook dat wordt onderschreven. De in voorbereiding zijnde wet Regie op de Volkshuisvesting zal de gemeente hiervoor extra bevoegdheden gaan geven.</p> <p>Over de gedachte om als gemeente zelf woningen te ontwikkelen, te bouwen en te beheren (m.a.w. heropricting van een gemeentelijk woningbedrijf) wordt kritischer gedacht. Andere partijen zijn hiertoe veel beter uitgerust dan de gemeente. Veel beter is het om de corporaties beter te faciliteren in het uitvoeren van hun opgave voor betaalbare woningen. Van de ruim 64.000 woningen in Maastricht zijn er bijna 22.000 (ca. 1/3) in eigendom van woningcorporaties. Hiervoor is extra inzet van het rijk nodig. Naast het invoeren van nieuwe regelgeving (Wet Regie op de Volkshuisvesting, Wet Betaalbare Huur, Wet Goed Verhuurderschap) is een nieuw stelsel van landelijke, structurele, meerjarige financiële ondersteuning door het rijk nodig. We voeren daartoe lobby via de VNG en de G-40. De gemeente kan wel actiever dan voorheen gronden en gebouwen aankopen. Het "situationele" grondbeleid biedt hiertoe de mogelijkheid. Het Weense voorbeeld is inspirerend, maar kent een andere context qua onder meer regelgeving en financiering.</p> <p>De woningvraag wordt steeds veelkleuriger. De oproep voor alternatieve woonvormen wordt dan ook ondersteund. Het huidige woonbeleid biedt ook de ruimte voor. Uit de praktijk blijkt wel dat de bijdrage aan het oplossen van het woningtekort bescheiden is. Het gaat vaak om kleine groepen. De kangoeroewoning wordt vaak genoemd, maar blijkt in de praktijk door woningzoekenden lang niet zo goed te worden gewaardeerd.</p> <p>Het advies over de woonruimteverdeling en het stimuleren van doorstroming zien wij ook positief. Het woonbeleid is gestoeld op het zo goed mogelijk gebruik maken van de bestaande woningvoorraad, waarbij nieuwbouw aanvullend is als de behoefte niet volledig in de bestaande woningvoorraad kan worden opgelost. Meer en betere Informatievoorziening over de mogelijkheden tot doorstroming kan helpen, maar de opbrengsten hiervan blijken in andere gemeenten relatief beperkt. Verhuizen kost nu eenmaal veel inspanning. Het meer aantrekkelijk maken van samenwonen ligt vnl. bij het rijk. Het zijn immers landelijke regelingen (AOW, bijstand) die samenwonen financieel onaantrekkelijk maken. En in de koopsector geldt het primaat van de bewoner-eigenaar. De gemeente heeft hier geen zeggenschap over. In de (sociale) huursector ligt dat anders. De samenwerking met de corporaties is uitgewerkt in de meerjarige prestatieafspraken.</p>
---	---

	<p>Met de afspraken op zich is niks mis, maar afspraken worden soms later dan bedoeld of niet gehaald. Dit kan beter, maar kan door de gemeente niet eenzijdig worden afgedwongen.</p>
<p>Advies 13: Veilig verkeer rondom centraal station</p>	<p>Dit advies is een reactie op de gemeentelijke ambitienota 'Over het Spoor'.⁶ Het burgerberaad stelt voor om deze ambitienota te actualiseren met betrekking tot een veilige oversteek en op basis hiervan, samen met omwonenden en gebruikers, een passend actieplan te maken.</p> <p>Spoorbeheerder ProRail, de eigenaar en beheerder van de huidige passerelle, onderzoekt in opdracht van Rijk, provincie en gemeente welke alternatieve mogelijkheden er zijn. Naar verwachting zal dit onderzoek medio 2024 leiden tot een voorkeursalternatief. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zullen de betrokken overheden de gewenste vervolgstappen bepalen.</p> <p>Daarnaast is gemeente Maastricht voornemens in 2024 een gebiedsvisie op te stellen voor het hele spoorgebied. Hierbij willen we ook het plan van het burgerinitiatief 'Boven het Spoor' betrekken. Zo'n gebiedsvisie gaat over de goede en veilige verbindingen (zowel trein- en busverbindingen als verplaatsingen te voet, fietsend of met de auto), toegankelijkheid voor alle doelgroepen en de functies in het gebied zoals wonen, werken en groen in het gebied. Participatie met omwonenden en reizigers is voorzien.</p> <p><i>Richting van uitwerking in omgevingsvisie</i></p> <p>We zullen – mits dit in de tijd haalbaar is – de relevante onderdelen van het ProRail onderzoek en de gebiedsvisie opnemen in de Omgevingsvisie.</p>

⁶ Zie [Ambitienota](#) Over het Spoor

<p>Advies 14: Werkgelegenheid starters voor economische groei</p>	<p>Het Burgerberaad constateert dat er goede aansluiting moet zijn van werk op opleidingen, op alle niveaus en in goede samenwerking in Euregio. Dit als een van de middelen om een gezonde verdeling in leeftijdsgroepen in de stad te creëren. Als gemeente zijn we het daarmee eens, en omarmen we dit advies. Een goede aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt is een voorwaarde voor een goed functionerende economie.</p> <p>Er zijn stappen gezet, zoals binnen het programma "Binnenstad" de horeca toeleidings- trajecten en coaching van startende bedrijven binnen "Starters en Start-ups". Ook vanuit het uitvoeringsprogramma Studentenstad wordt de nadruk gelegd op het verbinden van de kennisketen, studenten, de arbeidsmarkt en het bedrijfsleven, waarbij één van de ambities is om zowel praktisch- als academisch opgeleide studenten onderdeel te laten worden van de groeiende kenniseconomie.</p> <p>Het organiseren van die aansluiting mag echter nog veel breder en robuuster. Van MBO tot universitair moet scholing veel beter aansluiten op de regionale economische structuur. De gemeentelijke rol ligt in het verbinden van onderwijs met de arbeidsmarkt en het faciliteren van samenwerking. Daarmee werken we toe naar een Kenniseconomie met banen voor zowel theoretisch als praktisch opgeleiden.</p>
<p>Advies 15: Afterparty</p>	<p>Het burgerberaad heeft gevraagd om actief betrokken te blijven bij dit proces. Daarom is het voorstel om in Q2 2025 met de leden van het burgerberaad in gesprek te gaan, na definitieve besluitvorming in de raad. Het burgerberaad zal dan worden bijgepraat hoe de raad heeft besloten dat verder zal worden omgegaan met de adviezen in de definitieve omgevingsvisie. Dit past bij advies 15, waar het burgerberaad vraagt om een bijeenkomst met de raad over de uitkomsten in de definitieve omgevingsvisie en het vervolg. Deze bijeenkomst zal samen met de agendacommissie van de raad worden vormgegeven.</p>