

## **Bijlage 4 – Rode draad per stads(deel)bijeenkomst en uitwerking**

### **1. Rode draad per stads(deel)bijeenkomst**

#### **Rode draad stadsbrede bijeenkomst op 21 juni 2023**

##### ***Verbondenheid***

Ontmoeting is een belangrijk ruimtelijk uitgangspunt, goed verspreid over de stad en waar nodig met ondersteuning van de gemeente. Dit realiseren we door te vergroenen, moderne buurthuizen of ontmoetingsplekken te creëren en ruimte te bieden aan sport en evenementen. De plekken waar mensen dus echt kunnen samenkomen, net zoals de lokale middenstand een belangrijke factor in ontmoeting is. Bij ontmoeting horen ook goede verbindingen en goede locatiekeuzes, zoals het toegankelijker maken van openbaar vervoer en het spreiden van diverse doelgroepen over wijken. Ook toerisme zorgt voor verbinding. Belangrijk aandachtspunt onder deze beweringen is dat ontmoeting echt gefaciliteerd dient te worden, en niet vanzelfsprekend is. De komst van de stadsdeelregisseurs wordt daarbij als een goede stap ervaren om de verbinding tussen gemeente en de stad te verstevigen.

##### ***Kenniseconomie***

De ontwikkeling van de (kennis) economie werd als apart onderwerp besproken, via een SWOT-analyse. Als sterke punten voor de kenniseconomie werd de aanwezigheid van het groene MUMC+ als universitair ziekenhuis gezien, en de focus op de Health Campus als goede representant van het moderne Maastricht. Ook werd specifiek genoemd dat bewonersinitiatieven door de gemeente over het algemeen goed begeleid worden.

Als zwak punt werd genoemd de beperkte regie die de gemeente soms neemt bij het inrichten van de publieke ruimte en het gebrek aan verbindingen. Ook de beperkte verbindingen naar bijv. Brussel helpen niet bij deze ontwikkeling.

Kansen worden gezien in kennisdeling en het aantrekken van kennisinstututen naar de stad en/of bijvoorbeeld bij Maastricht Aachen Airport. Verder zijn de aanwas en vooral vasthouden van studenten en goede verbinding met werkgevers genoemd om Maastricht als kennisstad te verbeteren. Daar horen goede verbindingen bij, zowel lokaal als internationaal, met ruimte voor parkeren en betaalbare woningen. Met het doorontwikkelen naar een kennisstad is het belangrijk oog te hebben voor evenwicht in welvaart en beleving in de stad en regio.

Tot slot werden de bedreigingen behandeld, en hadden de deelnemers oog voor de overbelasting van de A2 op piekmomenten. Ook water wordt als een kans, maar zeker ook als een bedreiging gezien voor het gebied in en rondom de campus.

## ***Regie op ruimtelijke ontwikkelingen***

Gemeentelijke regie wordt als een cruciale factor in ruimtelijke ontwikkeling gezien. Pro-actief beleid is daarbij een belangrijk middel om meer controle te krijgen op ontwikkelingen. Denk aan projecten als Limmel a/d Maas of de Groene Loper, maar kijk ook buiten de gemeentegrens naar ontwikkelingen als het Cartesius project in Utrecht. Ruimtelijke regie nemen betekent ook sturing geven aan participatie, informatie over projecten zo goed mogelijk te duiden waarbij fysieke avonden echt een meerwaarde zijn, en de gemeente die een actieve rol neemt in het faciliteren en stimuleren van initiatieven van inwoners. Zoek daarin als de gemeente de balans op tussen regulering en flexibiliteit bij initiatieven. Het instellen van de (nieuwe) stadsdeelregisseurs en ondersteuning door buurtnetwerken horen daarbij, evenals communicatie rondom diverse thema's als ontmoeting of verduurzaming.

Regie betekent ook creëren, zoals plekken voor ontmoeting of wijken die een goede sociale en betaalbare mix kennen. Verdichting is daarbij mogelijk, met oog voor voldoende groen, klimaatadaptatie en voorzieningen. Regie op mobiliteit, zoals het parkeren aan de rand van de stad via P&R's of het inzetten op autoluwe wijken en goede fietsbereikbaarheid zijn daarbij onderdeel van het pleidooi dat deze avond is gegeven.

## ***Gezonde straat***

*Een reflectie op de specifieke thema's:*

**Toegankelijkheid:** Verbeter de toegankelijkheid voor alle leeftijden, o.a. door inrichting van autoluwe wegen met voorzieningen aan de rand. Zorg voor voldoende parkeerplekken voor hulpdiensten.

**Veiligheid:** Richt straten veiliger in met o.a. fietsstraten, brede fietspaden en goede handhaving. Vermijd snelle auto's in smalle straten en zorg voor duidelijke wegindeling en kleurcodering.

**Beleving:** Verbeter de beleving van straten met aangepaste verlichting, groene structuren en herkenbare elementen. Een mix van functies in de straten en creëer aantrekkelijke plekken voor ontmoeting.

**Gezondheid:** Denk aan luchtkwaliteit en verminder verkeersgeluid door in te zetten op autoluwer. Behoud speelplekken op loopafstand en combineer mogelijk sport- en spelelementen.

**Mobiliteit:** Bevorder fietsen en wandelen door straten in te richten op lagere snelheden. Overweeg P&R's en goed parkeerbeleid voor mindervaliden en fietsstallingen.

**Ecologie:** Vergroenen straten met gevarieerd groen, bomen en groene gevels. Zorg voor voldoende onderhoud en let op mogelijke ongedierte.

**Klimaatadaptief:** Richt straten klimaatadaptief in, met aandacht voor waterberging, vergroening en doorlatendheid van de ondergrond.

**Waardecreeatie:** Behoud de waarde van straten door bereikbaarheid van winkels te handhaven, ruimte voor voetgangers te creëren en aantrekkelijke verblijfsplekken te ontwerpen.

**Identiteit:** Behoud en creëer een identiteit voor straten door schoonheid te bevorderen en succesvolle elementen te kopiëren. Stimuleer kunst in de openbare ruimte en mix doelgroepen waar mogelijk.

**Energietransitie:** Bereid straten voor op energietransitie met ruimte voor laadpalen, collectieve inspanningen voor zonnepanelen en batterijen, en onafhankelijkheid van energieleveranciers.

### **Rode draad Stadsdeel West**

Bij het stadsdeel West gaat het o.a. over investeringen in (kleinschaligere) ontmoetingsplekken, waarbij de nadruk ligt op bereikbaarheid en betaalbaarheid. Hierbij wordt onderstreept dat sociale activiteiten een cruciale rol kunnen spelen in het bevorderen van interactie tussen bewoners. Oog voor ouderen is daarbij belangrijk, bij voorkeur in een woonvariant waar mensen bij elkaar kunnen wonen en oog voor elkaar kunnen hebben.

Goed openbaar vervoer, veilige straten en het versterken van verbindingen met de buurt, zowel fysiek als sociaal zijn ook in deze buurt uitgangspunten. Daar waar echt knelpunten zitten in verbinding voor kwetsbaren, kijken we waar maatwerk mogelijk is. Bij het herinrichten van straten is het van belang om de bewoners hierbij te betrekken. Er wordt aandacht gevraagd voor het aanpakken van verkeersoverlast rondom scholen, waarbij grotere ontmoetingsplekken zoals de kinderboerderij niet over het hoofd gezien mogen worden.

Een belangrijk punt is het behoud van de ruime opzet in de openbare ruimte en het groen. Voor de ontwikkeling van Annadal wordt specifiek benadrukt om te investeren in groene ontwikkelingen. Hierbij is het tevens van belang om de doorstroom van bewoners naar de vernieuwde locatie te waarborgen, met een focus op de realisatie van betaalbare woningen.

### **Rode draad Stadsdeel Centrum**

Bij de stadsdeelbijeenkomst Centrum wordt de wens om de leefbaarheid van het centrum te verbeteren breed gedragen. Veel genoemde voorstellen tot verbetering van de leefbaarheid zijn:

- Vergroening van de openbare ruimte met meer bomen, parkjes en geveltuinen, maar ook van private binnenterreinen en daken
- Balans tussen drukte en rust, plekken met dynamiek en plekken voor rust en ontmoeting voor bewoners door spreiding van dynamiek over de stad, en beperken toerisme en horeca
- Autoluwe of autovrije binnenstad met minder parkeren op straat, parkeren op afstand (loopafstand centrum of met gratis ov), 30 km/u, fietsstraten, deelauto's en fijnmazig OV
- Veilige en toegankelijke trottoirs door goede voorzieningen voor fietsers en voorkomen overlast door bezorgdiensten

Er is behoefte aan meer sociale cohesie. Meer ontmoetingsplekken in de vorm van groene tuinen en binnenplaatsen, sport- en speelplekken, hondenuitlaatplekken, en overdekte ontmoetingsplekken dragen bij

aan ontmoetingen tussen de diverse verschillende bewoners. Laat bewoners meer participeren bij ontwikkelingen in de buurt, zodat deze aansluiten bij de behoefte en mensen meer betrokken zijn. Zelfonderhoud van groen in de openbare ruimte draagt bij aan sociale cohesie en sociale controle.

Momenteel wonen vooral studenten, expats en senioren in het centrum. De middengroep ontbreekt. Er is behoefte aan een betere balans in de bevolkingssamenstelling in leeftijd, in vast of tijdelijk, met kleine en grote huishoudens, en in de segmenten sociaal, betaalbaar en vrije sector. Er is vooral behoefte aan meer betaalbare woningen voor starters, gezinnen en middeninkomens, maar ook geschikte en betaalbare seniorenwoningen, zodat bewoners in de binnenstad kunnen doorstromen naar een passende woning en plaatsmaken voor gezinnen. Om dit alles te realiseren moet de gemeente de regie meer naar zich toe trekken.

De binnenstad is van groot belang voor de economie van de stad. De aantrekkingskracht en verblijfskwaliteit staan echter onder druk door te grote drukte, overlast door auto's, slechte bereikbaarheid en een eenzijdig aanbod (teveel van hetzelfde). De bewoners roepen op tot meer spreiding van horeca en toeristische trekkers over de hele stad, en meer diversiteit en kwaliteit in het aanbod van toerisme, winkels en horeca, met minder universele ketens en meer kleine detailhandel, ambachten en maakindustrie, broedplaatsen, kantoren en betaalbare werkplekken. De gemeente moet de regie nemen en actief panden aankopen. Daarnaast moet de verblijfskwaliteit verhoogt worden door vergroening en het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen en autobewegingen in het centrum. Het centrum moet goed bereikbaar blijven door middel van parkeren aan de rand verbonden met OV.

#### Aanvullende input buurtnetwerken en bewonersverenigingen Boschstraatkwartier, Céramique, Kommelkwartier en Jekerkwartier

In de vigerende omgevingsvisie is het buurniveau onderbelicht. Het is wenselijk om meer aandacht te geven aan de unieke kwaliteiten, kansen en opgaven van de buurten als basis voor het omgevingsplan. Specifiek voor de buurten rondom de stadskern lijkt het alsof ze enkel als een verlengstuk van de stadskern, of als een verbindingsschakel tussen de stadskern en de buitenwijken worden gezien. Deze buurten zouden ook meer als woonbuurt beschouwd moeten worden. Naast de ambities van de stad dient er meer aandacht te zijn voor leefbaarheid, veiligheid, rust, gezondheid en menselijke maat.

Veel bewoners vinden immers dat de drukte, met name door toerisme ten koste gaat van de eigen inwoners. De grenzen van drukte en levendigheid zijn om sommige plekken bereikt. Voorgesteld wordt om in het gebied met gebiedsprofiel 'bestaand levendig gebied' niet te sturen op meer levendigheid, maar meer op behoud van het multifunctionele karakter van de buurt: zonder uitbreiding van horecafuncties, en met behoud van bestaande woonfuncties en ruimte voor kleinschalige winkeltjes, bedrijvigheid en ambachten.

Het beschermen van het woonmilieu zou een voorwaarde moeten zijn voor toevoegingen van functies en programma in het stedelijk gebied.

De omgevingsvisie moet anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering en voorwaarden scheppen voor een toekomstbestendige leefomgeving die gezond en leefbaar is voor alle gebruikers van de stad: bewoners, werkers en bezoekers. Denk hierbij aan ontharding, vergroening en transformatie naar klimaatadaptief groen.

De ruimtelijke ordening moet gericht zijn op het versterken van de agglomeratiekracht van de (Eu)regio en de (Eu)regionale netwerkfunctie van Maastricht, ten behoeve van de sociale en economische vitaliteit van de stad en (Eu)regio. De combinatie van betere O.V.-verbindingen met België en Duitsland, het opheffen van barrières zoals het spoor en de Maas, en inbreiding binnen de bestaande stadsgrenzen dragen bij aan de economische vitaliteit en komen de leefbaarheid van de stad.

De gemeente moet meer sturen op woningbouw voor de buurt (beperken studentenwoningen, meer betaalbare woningen gezinnen, senioren en starters) door het aanwijzen van locaties hiervoor, financieel stimuleren, het verankeren van voorwaarden aan woninggrootte en betaalbaarheid in het omgevingsplan en het beperken van woningsplitsing.

Zet in op uitbreiding van openbaar gebied voor ontspanning en sportief/recreatief gebruik (gezonde stad).

Activiteiten in parken dienen inpasbaar te zijn in de primaire doelstelling van het park als stedelijk landschappelijk rust- en natuurgebied zoals verblijf, ontmoeting en ontspanning. Strijdig daarmee zijn grootschalige, publiekstrekkende evenementen en (versterkt) geluid producerende activiteiten.

Kleinschalige, terughoudende en rustige aan het park aangepaste activiteiten zijn toelaatbaar. Er wordt gepleit voor een sterkere relatie tussen stad en Maas door barrières op te heffen en de ontwikkeling van aantrekkelijke groene en recreatieve verbindingen.

Voeg een extra laag Duurzaam toe aan het bestaande raamwerk voor Klimaat-, Milieu-, Water- en Energiestructuren. Het betreft gebiedsvelden waarvan de aanpak, oplossingen en uitvoering richtinggevend zijn voor de toekomstige stedelijke ontwikkeling.

Voor de leefbaarheid in het centrum (geluid, drukte, fijnstof, ...) is het van belang de parkeerdruk af te bouwen, door het bezoekers parkeren van de centrum parkeergarages af te bouwen en de vrijkomende plaatsen in te zetten voor parkeren voor bewoners/gebruikers, deelmobiliteit en fiets parkeren.

### **Rode draad Stadsdeel Zuid**

In dit stadsdeel speelt de universiteit (Health Campus) een grote rol. De universiteit en bijbehorende studenten zijn goed voor de economie, maar de sterke groei resulteert ook een grote druk op de omliggende buurten. Door een deel van de aanwezigen op de bijeenkomst wordt universiteit te groot bevonden, waardoor er een onbalans is ontstaan in het aantal Maastrichtenaren en studenten/nieuwkomers. Dit leidt tot overlast (geluid, autoparkeren, fietsparkeren) en steeds hogere woningprijzen. Ook is er weinig interactie tussen studenten en andere buurtbewoners.

Er wordt aandacht gevraagd voor de inrichting van straten met meer groen, goede verlichting, ontmoetingsplekken en vermindering van auto overlast. Ook wordt aandacht gevraagd voor wateroverlast, de luchtkwaliteit en pak de hittestress in stadsdeel Zuid aan.

Houd rekening bij woningbouw met de diversiteit van bestaande en nieuwe bewoners. Stel woningen voor studenten ook beschikbaar voor starters of alleenstaanden (van jong tot oud) dan krijg je een betere mix aan bewoners en een prettigere woonkwaliteit. Zorg voor betaalbare woningen voor iedereen.

Veelvuldig wordt aangegeven dat er behoefte is aan meer en betere plekken voor ontmoeting. Er zou eigenlijk in elke buurt zo'n kloppend hart moeten zijn, maar in bijv. De Heeg ontbreekt op dit moment zo'n plek. Daarnaast wordt aangegeven dat het belangrijk is om de buitenruimte aantrekkelijker te maken, denk aan meer groen, meer open uitstraling en bankjes. Koester en verbind de aanwezige buurtpareltjes zoals de kinderboerderij en wandelen langs de Maasoever.

### **Rode draad Stadsdeel Noord**

Tijdens het stadsdeelgesprek van Noord kwamen een aantal aspecten nadrukkelijk naar voren. Zoals de behoefte aan een gezonde mix van woningen, met ruimte voor innovatieve concepten voor wonen met zorg en verduurzaming. Het is hierbij volgens de aanwezigen geen probleem om extra woningen toe te voegen, mits deze aansluiten bij het huidige (dorp)karakter van de buurten. Verzoek is studentenwoningen meer te clusteren, en verkamering in de buurt tegen te gaan. Er is een wens om hierbij de sociale cohesie en het contact tussen de verschillende bewoners, onder andere studenten, te bevorderen. Een openbare ontmoetingsruimte in de buurt, het faciliteren van activiteiten en vooral ook het gebruik van de openbare ruimte voor ontmoeting worden als oplossingen genoemd om hiervoor te zorgen.

Toevoeging van kleine bedrijfsruimten is wenselijk, ook ter bevordering van het voorzieningenaanbod. Hierbij speelt (openbaarvervoer-)bereikbaarheid een grote rol, in en tussen de buurten maar ook met de overige stadsdelen van Maastricht. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer spelen hierin een belangrijke rol. Zo is er behoefte aan het verbeteren van de doorstroming op en om de Noorderbrug, optimalisatie van het gebruik en verbindingen van en naar P&R-Noord, een wens aan verbeterde bereikbaarheid van Nazareth en Limmel en goede brugverbindingen met Itteren en Borgharen. Drie andere aspecten die in het oog springen zijn het verbeteren van de luchtkwaliteit en het daarmee zorgen voor schone lucht, behouden van het huidige groen en ook het toevoegen van meer groen en meer aandacht en ruimte voor water om zo de waterveiligheid te verbeteren.

### Aanvulling BuurtNetwerk Limmel:

Het buurtnetwerk onderstreept de behoeften zoals die ook in het stadsdeelgesprek genoemd zijn: behouden van het dorpskarakter, selectief toevoegen van kwalitatief goede en betaalbare woningen, met extra aandacht voor woningaanbod voor ouderen, behoud van buurtvoorzieningen, inzet op sociale cohesie en ontmoeting, het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid (waarbij het Buurtnetwerk met concrete suggesties komt voor verbetering), het verbeteren van de luchtkwaliteit en het inzetten van meer groen en water om daarmee meerdere doelen te dienen gericht op het klimaat en de leefbaarheid in de buurt. Aanvullend brengt het netwerk namens de buurt in de behoefte aan een duidelijke visie (en vervolgens voortvarende uitvoering) van de ontwikkeling van de locaties Overmaze, Trega-Zinkwit en Noordelijke Maasoevers. Het Buurtnetwerk geeft ook suggesties mee voor het aanpassen van de gebiedsprincipes die in de huidige omgevingsvisie voor het gebiedsprofiel Stadsrand gelden.

### **Rode draad Stadsdeel Oost**

Er wordt aandacht gevraagd voor de inrichting van de Dorpsstraat. Die moet worden aangepakt zodat er ruimte blijft voor ondernemen. Ook zijn er kansen om te investeren in de Scharnerweg zodat hier voorzieningen blijven/komen. In de Burgemeester Cortenstraat zouden de winkels behouden moeten blijven om leegstand tegen te gaan. Je zou met kunst en cultuur de economie in de wijk kunnen versterken (denk aan een kunspark aan de Groene Loper en aandacht voor vrijetijdssector). Sommige buurtbewoners geven aan dat alle partijen die bezig zijn met dit onderwerp samen moeten werken.

De straat van de toekomst: er dienen duidelijke keuzes gemaakt te worden in de buitenruimte door het stadsdeel te vergroenen en verkeersoverlast te beperken. Prioriteit zou moeten krijgen voldoende groen (o.a. bomen), klimaatadaptatie, beter waterafvoer, meer laadpalen, invoering van 30 km/u zone, het STOP-principe consistentier toepassen in visie en uitvoering en oog hebben voor toegankelijkheid openbare weg (m.n. ouderen met rollators). De buurt zelf heeft veel ideeën, maar het juiste kanaal bij de gemeente wordt niet altijd gevonden. De gemeente dient daarbij voor meer continuïteit te zorgen.

Goed en gezond wonen voor iedereen: Het is belangrijk om voldoende betaalbare woningen voor met name starters en senioren aan te bieden. Daarbij moet worden voorkomen dat doelgroepen (bijv. studenten, expats en statushouders) te veel clusteren. De complexen die de laatste tijd worden gerealiseerd zijn te groot voor de omgeving met overlast tot gevolg. Verduurzamen van woningen laagste inkomensklassen moeten prioriteit krijgen (vocht, schimmel). Ook zouden we meer bij elkaar in hofjes moeten gaan wonen zodat we op elkaar kunnen letten en elkaar kunnen ontmoeten.

Ontmoeting: In stadsdeel Oost is behoefte aan betere en meer ontmoetingsplekken in iedere buurt, met prioriteit voor Scharn. Een ontmoetingsplek bevat idealiter een combinatie van functies (wonen, ontmoeten, eten, feesten en zorg) en is daarnaast een aantrekkelijke plek.

### **Rode draad Stadsdeel Noord – West**

Een impuls geven aan ontmoeting werd door het stadsdeel Noordwest o.a. gezien door het toevoegen van inzet op voorzieningen en op veilige en goede speelplekken in de buurt. Er werd gepleit voor het inzetten op ontmoetingsplekken, waar mensen elkaar kunnen treffen via sociale activiteiten zoals muziek, eten, cultuur, sport of initiatieven zoals de Buurtcamping. Tevens werd het belang benadrukt van openbare zitplekken

Binnen het thema van de gezonde straat wordt het inzetten op duurzaamheid en leefbaarheid benoemd.

Ook mobiliteit is belangrijk via onder meer:

- Veiligheid en maatregelen om de snelheid van het verkeer te verminderen
- Een autoluwere omgeving
- Het belang van goed en betaalbaar openbaar vervoer
- de behoefte aan centrale parkeerplaatsen voor elektrische auto's
- Parkeren aan de randen van de stad
- Goede verkeersontsluiting naar België

Bij het kopje goed en gezond wonen werd de doorstroom van woningen, met speciale aandacht voor de vergrijzing en het behouden van betaalbaarheid. Ontwikkel een duidelijke visie voor de wijken en werk deze uit samen met corporaties. De gezondheidseffecten van diverse ontwikkelingen moet goed in ogenschouw worden meegenomen. Tot slot wordt tijdig en goed het gesprek voeren als belangrijk geacht, om kennis van inwoners goed te benutten.

### **Rode draad Stadsdeel Zuid – West**

In Zuid-West lag de aandacht op het behouden van voorzieningen in de buurt, inclusief speelvoorzieningen, een buurtcentra en ontmoetingsplekken per buurt. De bereikbaarheid en bekendheid van deze ontmoetingsplekken zijn hierbij erg belangrijk. Er is ook een grote behoefte aan betaalbare levensloopbestendige woningen, diversiteit in seniorenwoningen en woningen met zorg.

Het is de wens om de binnenstad autoluw te maken en dit door te trekken naar de andere buurten in Maastricht, met meer opties en mogelijkheden voor andere vervoersmiddelen zoals bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Ook het zorgen voor voldoende publieke laadpalen voor elektrische auto's wordt



genoemd.

De gebiedsontwikkeling bij de ENCI komt meermaals ter sprake, met een duidelijke voorkeur van de aanwezigen: met behoud van de huidige natuurwaarden en het landschap ruimte geven aan kleinschalige duurzame bedrijvigheid, gecombineerd met recreatiemogelijkheden en –routes, met zorg voor een goede verbinding met de stad Maastricht. Het behoud en verder ontwikkelen van het groen in de buurt wordt ook meerdere keren als toekomstwens uitgesproken richting 2040. Dit ook vanwege de positieve bijdrage op twee andere vaak genoemde aspecten, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit en het tegengaan van wateroverlast.

## **2. Uitwerking per stads(deel)bijeenkomst**

### **Uitwerking stadsbrede bijeenkomst**

De gemeente zal richting de nieuwe omgevingsvisie en met het op te stellen flankerend beleid sterk inzetten op ontmoeting, ook in lijn met de adviezen van het burgerberaad. Doel is om die veerkrachtige stad te zijn. Denk daarbij aan het mixen van functies en doelgroepen om te zorgen dat we bijdragen aan een diverse stad waar je elkaar tegenkomt. Waar oog is voor goede verbindingen in Maastricht en deze bijvoorbeeld vanuit het STOP-principe worden georganiseerd in Maastricht. De verbinding tussen wonen en werken, zowel in de stad als mede daarbuiten zal verder een impuls worden gegeven. Immers goede verbindingen met de (Eu-)regio en bijvoorbeeld Brussel komen niet vanzelf, en dienen te worden opgepakt middels actieve lobby.

In lijn met hetgeen hiervoor gezegd zet de stad, onder meer via de vastgestelde economische visie, sterk in op kenniseconomie en de campusontwikkeling. Daarmee wordt dus ook ruimte gecreëerd om de student en kennisintensieve bedrijven te huisvesten en te zorgen dat de verbindingen daar goed gemaakt worden.

Ruimtelijke regie en contact daarover op verschillende schaalniveaus is wat de gemeente voorstaat, en waar de komende jaren via o.a. de omgevingsvisie en het leren en ontwikkelen van participatie en gebiedsgericht werken verder aan gewerkt wordt. Daarbij moet wel de kanttekening gemaakt worden dat de gemeentelijke overheid niet over alles gaat, en niet overal de regie over kan nemen. Ruimtelijke regie betekent ook duidelijk zijn in wat wel en niet kan, en onderdeel daarvan is het doel om de geactualiseerde omgevingsvisie te laten zijn waar het helder is waar de stad ruimtelijk voor kiest, en welke ontwikkeling dat dus betekent.

De geteste methodiek van de 'de straat van de toekomst' tijdens de stadsbrede bijeenkomst blijkt een waar vanuit de bestaande situatie goed het gesprek gevoerd kan worden, en vanuit de principes van deze methodiek helder gemaakt kan worden wat benodigd is en waar de straat extra aandacht voor wil vragen. Deze methodiek zal dan ook verder worden uitgewerkt, en een plek krijgen in de omgevingsvisie. Daarmee dient deze methodiek als basis voor gesprekken wanneer straten (hernieuwd) vormgegeven worden. Het

inzetten op vergroenen, klimaatadaptatie, het autoluwer maken en goede fiets- en wandelverbindingen zijn belangrijk. Met het inzetten op voorgaande dienen we rekening te houden met de energietransitie en economische functies.

### **Uitwerking stadsdeel West**

In de omgevingsvisie zullen ontmoetingsplekken worden gedefinieerd, waarbij er aandacht is voor een wijkdekkende structuur zoals een omgevingsvisie dat kan. Er zal daarbij aandacht zijn voor verbindingen daarnaartoe. De fysieke ontwikkeling kan daarbij niet los gezien worden van de sociale ontwikkeling, en daar zal de gemeente dus ook naar streven om in samenhang op te pakken en te zien hoe ruimtelijk daar een combinatie in kan worden gemaakt.

Het versterken van fysieke en sociale verbindingen met de buurt staan centraal. Bij het herinrichten van straten zal actieve participatie van bewoners worden aangemoedigd via de aanpak van de 'de straat van de toekomst', waarbij synergie gezocht wordt tussen gemeentelijke ambities en ambities van inwoners.

Specifieke aandacht voor het aanpakken van verkeersoverlast rond scholen waar de ambitie zal worden opgepakt van een veilige verkeersstructuur, met voorkeur voor actieve mobiliteit.

Het toevoegen van woningen is erop gericht om een mix van bewoners, doorstroming en betaalbaarheid te realiseren, met kansen voor voorzieningen en ontmoetingen. Hierbij dient de groene openbare ruimte behouden te blijven, ook voor ontwikkelingen als Annadal moet daar oog voor zijn.

### **Uitwerking stadsdeel Centrum**

In de geactualiseerde visie is meer aandacht voor de buurten met hun unieke kwaliteiten, kansen en opgaven. De omgevingsvisie geeft zo richting aan de te ontwikkelen omgevingsplannen. Er wordt een extra laag toegevoegd aan het ruimtelijk 'raamwerk'. Op dit moment bestaat het raamwerk uit 1 - infrastructuur, 2 - groen, water en landschap en 3 – wandel en fietsroutes. De nieuwe laag bevat structuren op het gebied van Duurzaamheid en Energie, die richtinggevend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling, zoals bijvoorbeeld leidingtracé 's en warmtenetten.

Klimaatverandering vraagt aanpassingen in het centrum. Hittestress en wateroverlast worden beperkt door het beschermen van groen op binnenterreinen en het actief sturen op vergroening van de openbare ruimte en private terreinen aan de hand van een gebiedsgerichte groennorm. Straten worden getransformeerd conform het principe van de straat van de toekomst. Parkeren maakt plaats voor vergroening en ontmoeting.

De omgevingsvisie schept de kaders voor een bereikbare, duurzame, en leefbare binnenstad door inzet op een autoluwe binnenstad met fietsstraten, de ontwikkeling van een P&R West en Zuid, P&W aan de rand van het centrum, kleinschalig ov, deelmobiliteit, en de reductie van het aantal bezoekersparkeerplaatsen in

de binnenstad. De stad ontwikkelt openbare fietsenstallingen, en eist van particuliere ontwikkelingen dat fietsen inpandig gestald worden, op eigen kavel, in een collectieve fietsenstallingen in het bouwblok of in een publieke stalling.

Voor de leefbaarheid in de binnenstad, maar ook om unieke kwaliteiten en dragers van economische ontwikkeling en welvaart te beschermen zal de geactualiseerde omgevingsvisie meer gebiedsgericht sturen op een balans tussen dynamiek en rust, economische belangen en leefbaarheid. Op sommige plekken is de grens van dynamiek bereikt en is vooral sturing nodig om het multifunctioneel karakter van de buurt en groene binnenterreinen te behouden, en te werken aan een duurzame mix van woningtypes en bewoners. De dynamiek van horeca en vrijetijdseconomie worden bij nieuwe ontwikkelingen waar nodig meer over de stad verspreid, zodat de binnenstad niet aan zijn eigen succes ten onder gaat, en andere gebieden profiteren door meer levendigheid, voorzieningen en ontmoetingsplekken. Verder dragen vormen van duurzaam (verblijfs-)toerisme met aandacht voor bijvoorbeeld piekbelasting bij aan een kwalitatief hoogwaardigere stadsbeleving en rust voor de bewoner. De beste ambassadeur van de stad is immers een tevreden eigen bewoner die staat voor de trots en eigenheid van de stad. Kansen voor de spreiding van toerisme liggen er verder volop in de verbinding met de (Eu) regio.

Bij leegstand van winkels buiten het kernwinkelgebied kan gevormd worden naar kleinschalige maakindustrie, ambachten, broedplaatsen, kantoren, stadsgerichte voorzieningen. Grote retailers/formules worden beperkt door het beperken van samenvoegen panden en een proactief vastgoedbeleid.

De omgevingsvisie geeft ruimte en randvoorwaarden voor een gezonde mix van bewoners in het centrum. Dat kan door voorwaarden te stellen aan de doelgroep, het type, de woninggrootte, collectieve voorzieningen en de prijs van woningen bij nieuwbouw transformatie (o.a. omvorming, splitsing), maar ook een proactief grond- en vastgoedbeleid.

De omgevingsvisie zet in op een passend aantal en passende soorten ontmoetingsplekken per stadsdeel en buurt (sfeergebied). Ze worden gebiedsgericht bepaald, behouden en ontwikkeld in nauw overleg met de buurt. De demografische verandering van de bevolking naar kleinere huishoudens en de transitie van de woningvoorraad naar meer kleinere woningen per hectare, vraagt om een uitbreiding van de publieke ruimte als plek om te verblijven, ontmoeten en ontspannen.

Voor de sociale en economische vitaliteit van de stad wordt ingezet op het versterken van de agglomeratiekracht door betere O.V.-verbindingen met België en Duitsland, het opheffen van barrières zoals het spoor en de Maas, en inbreiding binnen de bestaande stadsgrenzen (= wenkend perspectief).

### **Uitwerking stadsdeel Zuid**

De inrichting van de Health Campus moet aantrekkelijker worden (minder parkeren, betere entrees, toegankelijk groen) en de verkenning moet zich ook richten op voorzieningen en faciliteiten op de campus (denk aan sportfaciliteiten, horeca, studie- en werkplekken, het treinstation, etc.). Belangrijk onderdeel daarbij zijn wandel- en fietsverbindingen tussen campus en omliggende wijken. Op deze manier profiteren ook de buurtbewoners van de campus.

De buitenruimte in stadsdeel Zuid dient beweegvriendelijk voor jong en oud te zijn, zodat buurtbewoners worden verleid om naar buiten te gaan. Het is belangrijk dat daarbij de ontmoetingsplekken (klein en groot) met elkaar worden verbonden door middel van wandel- en fietspaden. Een belangrijk aandachtspunt is de oversteekbaarheid van de autowegen die vaak tussen de buurten liggen.

Houd rekening bij woningbouw zowel op de campus al daarbuiten met de diversiteit van bestaande en nieuwe bewoners. Stel woningen voor studenten ook beschikbaar voor starters of alleenstaanden (van jong tot oud), zodoende krijg je een betere mix aan bewoners en een prettigere woonkwaliteit. Zorg voor betaalbare woningen in een veilige aantrekkelijk omgeving, zodat iedereen inclusief nieuwkomers en kwetsbare groepen een goede start in de buurt krijgen.

Er is behoefte aan meer plekken voor ontmoeting, in bijv. multi-inzetbare ruimtes, buurthuizen met activiteiten. Daarbij kunnen de aanwezige sociale structuren en verenigingen helpen de krachten te bundelen, zodat er voldoende draagvermogen is voor een gevarieerd aanbod aan plekken.

### **Uitwerking stadsdeel Noord**

In stadsdeel Noord zal in de geactualiseerde omgevingsvisie ingezet worden op het toevoegen van woningen, passend bij de behoefte van de huidige bewoners. Specifieke aandacht is er voor de ouder wordende bevolking en toenemende zorgvraag door in te zetten op levensloopbestendige woningen. Er worden ruimte en randvoorwaarden gecreëerd voor een betere mix van bewoners (inclusief studenten) in de buurten door voorwaarden te stellen aan de doelgroep, het type, de afmetingen, collectieve voorzieningen en de prijs van woningen bij nieuwbouw en transformatie. Dit ook om te voorkomen dat bepaalde doelgroepen, zoals o.a. studenten, zich onevenwichtig in de buurten centreren. Dit vullen we aan met een proactief grond- en vastgoedbeleid om bovenstaande te realiseren, als publieksrechtelijke maatregelen niet volstaan of als voor marktpartijen de economische haalbaarheid onvoldoende blijkt dit te realiseren.

In de omgevingsvisie veel aandacht voor het optimaliseren van het gebruik van de openbare ruimte om bij

te dragen aan onze maatschappelijke doelen m.b.t. ontmoeting, groen, wateropvang en luchtkwaliteit. Dit door een combinatie van vergroening van de openbare ruimte mét mogelijkheden voor 'extensief' recreatief gebruik. De omgevingsvisie zet in op een passend aantal en passende soorten ontmoetingsplekken per stadsdeel en buurt (via o.a. bepaling van sfeergebied). Ze worden gebiedsgericht bepaald, behouden en ontwikkeld in nauw overleg met de buurt.

Met de omgevingsvisie willen we grip houden op de plekken waar de dagelijkse voorzieningen, zoals (buurt)supermarkten, huisartsenpraktijken etc., zijn. We zijn hierbij uiteraard afhankelijk van de markt en initiatiefnemers, maar zetten in op gerichte clustering van deze voorzieningen in de buurten. Zodat er voldoende draagvlak is voor het overeind houden van deze voorzieningen, en zodat we de (veilige) bereikbaarheid en aanvullende faciliteiten zoals fietsenstallingen, ruimte voor ontmoeting, parkeerplaatsen etc. goed kunnen regelen op die locaties.

Verder willen we ruimte bieden voor het werken aan huis. En woontype met mogelijkheden voor bedrijfsruimte waar dat gewenst en mogelijk is. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de dynamiek en karakter van de buurt, en de verkeersbereikbaarheid en –veiligheid.

In de omgevingsvisie zetten we in op het ruimtelijk raamwerk, met onder andere inzet op structuur van hoofdverkeersaders en goede doorstroming op die plekken bij o.a. de Noorderbrug en Kennedybrug. Juist ook om andere wegen meer vrij te spelen. Met extra aandacht voor bereikbaarheid van de 'dorpen' Borgharen en Itteren: onderling en vooral ook met de stad. Als volwaardig onderdeel daarvan. Extra aandacht voor verbeterde bereikbaarheid Limmel en Nazareth. De suggesties van buurtnetwerk Limmel worden hierin meegewogen. De focus van uitbreiding van het parkeren aan de randen van de stad gaan liggen bij de uitbreiding van P&R Noord, West en Zuid. En een P&W aan de rand van het centrum. Insteek is om in te zetten op kleinschalig ov-aanbod in de binnenstad.

De omgevingsvisie zet vol in op het toevoegen van groen aan de gemeente. Zowel in openbare ruimte, als ook het stimuleren van vergroenen van private terreinen. Want groen draagt bij aan meerdere van onze ambities: verbeteren luchtkwaliteit, wateropvang/regulatie, recreatie, natuurwaarde. Dit doen we aan de hand van een gebiedsgerichte groennorm. Daarnaast zetten we met het verduurzamen van de vervoersmiddelen en verduurzamen van bedrijven in op verder verbeteren luchtkwaliteit.

Klimaatadaptatie, met focus op wateropvang zullen ingezette processen en projecten rondom de Maas voor verbeterde opvang doorstromen moeten zorgen, met gebiedsgerichte maatregelen op probleemlocaties. In het algemeen is de inzet om meer ruimte voor groen en water in de openbare ruimte te creëren, want de noodzaak tot aanpak is helder.

In de reacties wordt ook aangegeven dat er een visie ontwikkeld moet worden voor de transformatiegebieden. De omgevingsvisie zal hier een antwoord op gaan geven. Vervolgens dient er een goede strategie te worden uitgewerkt om dit voortvarend uit te voeren.

De suggesties rondom de gebiedsprincipes en de aanpassing van het gebiedsprofiel zijn vanuit de basis haalbaar, maar focus zal wel worden gelegd op de goede verbindingen binnen het stedelijk weefsel. Ook het verdunningsaspect is niet meer aan de orde. De exacte typering, benaming en principes van de geactualiseerde gebiedsprofielen zullen nog verder worden uitgewerkt. Er zal aandacht worden geschonken aan de ontwikkeling van historische karakterelementen van wijken, met oog voor de stedelijke opgaves van vandaag rondom o.a. wonen, werken, recreatie en klimaatadaptatie.

### **Uitwerking stadsdeel Oost**

In de Omgevingsvisie dient er aandacht te zijn voor het aantal voorzieningen en winkels in de wijken. In stadsdeel oost zijn verschillende locaties waar dit soort voorzieningen dreigen te verdwijnen. Het zou goed zijn voor de lokale economie om specifieke plekken (denk aan de ontmoetingsplekken in de buurt en specifieke levendige routes) deze voorzieningen te clusteren. Door hier ondernemen te faciliteren en waar mogelijk te stimuleren met aantrekkelijk buitenruimte.

De '*straat van de toekomst*' aanpak biedt de mogelijkheid om samen met bewoners en ondernemers het straatprofiel opnieuw in te richten naar de ambities van de gemeente en wensen vanuit de buurt. Het dwingt de partijen rekening te houden met andere eisen en ambities. Zo kan een goede balans gevonden worden tussen meer groen, toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en veiligheid.

Ook in stadsdeel Oost dient beter gelet te worden om de mix aan woningen (koop, huur en qua kosten) en meer variatie in bouw (hoog en laagbouw). Een goede leidraad daarbij is de structuur en het karakter van de buurt, zodat de sociale samenhang (scholen en verenigingsleven) zoveel mogelijk in stand blijft. Zo worden buurtbewoners (oud en nieuw) gestimuleerd contact te maken, meer naar elkaar om te kijken (burenhulp, mantelzorg) en geneigd zijn samen activiteiten te organiseren. De buurtbewoners worden idealiter vroegtijdig bij bouwplannen betrokken.

In stadsdeel Oost is behoefte aan betere en meer ontmoetingsplekken. Er zijn goede voorbeelden (bijvoorbeeld aan de Groene Loper), maar ook plekken die aantrekkelijker moeten worden (bijvoorbeeld Aen de Wan). Speciale aandacht is ook nodig voor jongeren, waarvoor veilige plekken niet te ver van huis gewenst zijn.

### **Uitwerking stadsdeel Noord-West**

In stadsdeel Noord-West werd mobiliteit veelvuldig aangehaald. De omgevingsvisie 2040 zal aandacht gaan hebben voor een verkeersstructuur die verder op het STOP-principe waar de huidige omgevingsvisie

al over spreekt en waar gewenste verbindingen met de omliggende regio zijn geschetst. Daarvoor is wel gesprek nodig met deze regio, en daarom beoogd het college daar tijd voor te nemen gedurende het actualisatieproces. Inhoudelijk richten we de stad daarbij steeds meer in voor actieve mobiliteit en hoogwaardig openbaar vervoer. We werken dit uit in samenhang met de adviezen van het burgerberaad over mobiliteit. De ruimtelijke visie en gebiedsontwikkelingen worden in die mate vormgegeven dat externe factoren zo minimaal mogelijk aanwezig zijn. De omgevings-effectrapportage, parallel opgesteld en input voor de geactualiseerde omgevingsvisie, zal daar ook op inspelen.

In dit stadsdeel ziet het college nog ruimte voor verdichting, die in meerder alternatieven bekeken zal worden en uiteindelijk vorm krijgen in de omgevingsvisie. Daarbij zullen er ontmoetingsplekken worden gedefinieerd, die versterkt worden omdat er meer mensen komen te wonen. Door de benodigde investeringen is er ruimte om klimaatadaptatie toe te passen.

### **Uitwerking stadsdeel Zuid-West**

In de omgevingsvisie veel aandacht voor het optimaliseren van het gebruik van de openbare ruimte om bij te dragen aan onze maatschappelijke doelen m.b.t. ontmoeting, groen, wateropvang en luchtkwaliteit. Dit door een combinatie van vergroening van de openbare ruimte mét mogelijkheden voor 'extensief' recreatief gebruik.

De omgevingsvisie zet in op een passend aantal en passende soorten ontmoetingsplekken per stadsdeel en buurt (sfeergebied). Ze worden gebiedsgericht bepaald, behouden en ontwikkeld in nauw overleg met de buurt.

Met de omgevingsvisie willen we grip houden op de plekken waar de dagelijkse voorzieningen, zoals (buurt)supermarkten, huisartsenpraktijken etc., zijn. We zijn hierbij uiteraard afhankelijk van de markt en initiatiefnemers, maar zetten in op gerichte clustering van deze voorzieningen in de buurten. Zodat er voldoende draagvlak is voor het overeind houden van deze voorzieningen, en zodat we de (veilige) bereikbaarheid en aanvullende faciliteiten zoals fietsenstallingen, ruimte voor ontmoeting, parkeerplaatsen etc. goed kunnen regelen op die locaties.

Vanuit het stadsdeel Zuid-West wordt aandacht gevraagd om de de binnenstad bereikbaar en leefbaar te houden door inzet op een autoluwe binnenstad met een aantal fietsstraten, uitbreiding van P&R en P&W's aan de rand van het centrum. Vanuit het STOP-principe zal dit ook verder worden vormgegeven, en dit uitgangspunt zal ook voor stadsdeel Zuid-West gehanteerd worden. De stad ontwikkelt openbare fietsenstallingen, en eist van particuliere ontwikkelingen dat fietsen in pandig gestald worden, danwel op eigen kavel, danwel in een collectieve fietsenstallingen in het bouwblok of in gereserveerde plekken in een publieke stalling. Het inzetten op versnelling van schone vervoersmiddelen zal worden ingezet door onder

andere het zorgen voor een dekkend netwerk aan laadpalen op openbare plekken.

Tijdens de stadsdeelbijeenkomst zijn er specifieke suggesties gedaan voor de ontwikkelingen rondom de ENCI. Deze aandachtspunten stemmen overeen met de ambitie voor het nadrukkelijk inpassen van (kleinschalige) bedrijvigheid in het waardevolle natuurlandschap.

De aandacht voor inzet op toevoegen van woningen passend bij de behoefte van de huidige bewoners wordt beantwoord. Er zal specifieke aandacht zijn voor de ouder wordende bevolking en toenemende zorgvraag door in te zetten op levensloopbestendige woningen.

Tot slot zet de omgevingsvisie zet sterk in op het toevoegen van groen in de stad. Zowel in openbare ruimte, als ook het stimuleren van vergroenen van private terreinen. Want groen draagt bij aan meerdere van onze ambities: verbeteren luchtkwaliteit, wateropvang/regulatie, recreatie, natuurwaarde. Dit doen we aan de hand van een gebiedsgerichte groennorm. Daarnaast zetten we met o.a. het inzetten op het gebruik van duurzamere mobiliteit in op verder verbeteren van de luchtkwaliteit. Rondom wateropvang zullen er maatregelen bij en rondom de Maas voor verbeterde opvang / doorstroom genomen worden. Dit ook via het proces Zuidelijk Maasdal.

---