

FASERING - PROGRAMMA INTEGRAAL RIVIER MANAGEMENT / HOOGWATERVEILIGHEID MAASTRICHT



STAND 2025 #	MAATREGEL	BESCHRIJVING	IMPACT	WATERSTANDS- VERLAGING
1	Verbreding invaart Julianakanaal	Verbreding van de invaart van het Julianakanaal is nodig om een veilige invaart van het kanaal voor schepen te garanderen. Als de spoorbrug <u>niet</u> wordt verwijderd, dan moeten schepen elkaar hier tevens kunnen passeren en dient de verbreding over een langer tracé te worden gemaakt. De nieuwe oever wordt groen ingericht en direct op de correcte wijze en juiste hoogte aangelegd in het kader van hoogwaterveiligheid. Ook wordt voorzien in een (groene) langzaam-verkeersverbinding.	- Nautische veiligheid - Gebiedsontwikkeling Trega-Zinkwit	
2	Verleggen Borgharenweg	Om de verbreding van de invaart van het Julianakanaal mogelijk te maken dient de Borgharenweg te worden verlegd. Dit dient stedenbouwkundig en juridisch-planologisch te worden ingepast in de gebiedsontwikkeling Trega-Zinkwit. Dit behelst ook het maken van afspraken met de grondeigenaren in het gebied.	- Nautische veiligheid - Gebiedsontwikkeling Trega-Zinkwit	
3	Herontwikkeling dan wel verwijderen van de vm. spoorbrug	De spoorbrug wordt niet meer gebruikt voor treinverkeer. Mogelijk kan de spoorbrug dienen als verbinding voor langzaam verkeer van oost naar west. De verbinding van oost naar west over de Maas is voor de stad Maastricht ruimtelijk en functioneel zéér van belang en is onderbouwd in diverse beleidsdocumenten (o.a. de Omgevingsvisie Maastricht 2040 en de Ambitienota “over het spoor”). Hiermee dient in de belangenafweging bij de eventuele sloop rekening te worden gehouden. Daarnaast is de spoorbrug een gemeentelijk monument, waarmee bij eventuele sloop eveneens rekening gehouden moet worden in de belangenafweging. Het verwijderen van de pijlers van de spoorbrug leidt tot een waterstandsverlaging van de Maas in extreme situaties van ca. 5 à 7 cm. en draagt als zodanig ook bij aan de bescherming tegen hoogwater. Het verwijderen van de spoorbrug betekent ook dat de invaart van het Julianakanaal minder ingrijpend hoeft te worden verbreed (#1). De oude spoorbrug vormt dan immers geen belemmering meer voor schepen om elkaar veilig te kunnen passeren op de Maas. Hiermee wordt de Maas veiliger voor de scheepvaart en wordt een belangrijke besparing gerealiseerd in het project “nautische veiligheid”. In het geval van verwijderen van de spoorbrug op korte termijn dienen (programmatische en financiële) afspraken te worden gemaakt over een nieuwe brug op een later moment. Realisatie van een nieuwe brug betekent dat de oude spoorbrug vanuit ruimtelijk-functioneel perspectief voor de stad weg zou kunnen (los van de belangenafweging rondom de monumentale status).	- Nautische veiligheid - Hoogwaterveiligheid - Gebiedsontwikkeling Maastricht	- 5 cm.
4	Kleine aanpassing spooremplacement / rangeersporen en Fr. Romanusweg.	Met het verwijderen van de spoorbrug dient ook een aanpassing aan de spoorinfrastructuur plaats te vinden. Het toeleidend spoor naar de brug wordt verwijderd. Deze aanpassing moet zodanig worden uitgevoerd dat de veiligheid op en rondom het spoor geborgd is. Hierbij dient – idealiter – ook het landhoofd van de spoorbrug te worden verwijderd. Hierdoor ontstaat ruimte om een kleine aanpassing te doen aan de Fr. Romanusweg waarmee ook (een aanzet tot) de gewenste langzaamverkeersverbinding in noord-zuid richting gerealiseerd kan worden. Hierbij kan overwogen worden om ook de “kuil” in de Fr. Romanusweg aan te pakken, welke momenteel een zwakke plek vormt ten tijde van hoogwater-situaties. De verdieping in de weg is na het verwijderen van de spoorbrug immers overbodig.	- Nautische veiligheid - Hoogwaterveiligheid - Gebiedsontwikkeling Maastricht	
5	Langzaamverkeersverbinding noord-zuid / kleine aanpassing Fr. Romanusweg	Om het gebied Trega-Zinkwit te ontsluiten voor langzaam verkeer is een fiets- voetgangersverbinding langs de Maas gewenst. Ter plaatse van de F.R.-weg wordt het huidige voetpad langs de Maas verbreed tot een fiets- wandelpad, waarbij in twee richtingen kan worden gefietst. Een dergelijke verbinding is van belang voor toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de stad, de regio en de verbinding met het rivierpark Maasvallei. Ter plaatse van de Fr. Romanusweg wordt een (tijdelijke) verbinding gemaakt voor langzaam verkeer.	- Gebiedsontwikkeling Trega Zinkwit - Gebiedsontwikkeling Maastricht	
6	Gebiedsontwikkeling Trega-Zinkwit	De maatregelen m.b.t. Nautische veiligheid en hoogwaterbescherming raken de gebiedsontwikkeling Trega-Zinkwit. Om de invaart van het Julianakanaal te kunnen verbreden en de gewenste (groene) oever te realiseren dient moet de Borgahrenweg verlegd worden over het Trega-Zinkwit terrein. Het ruimtebeslag dat nodig is voor de aanleg van de (groene) oever gaat eveneens over het eigendom van de grondeigenaren van Trega-Zinkwit. Ook moet bekeken worden hoe in het kader van bescherming tegen hoogwater de dijk/oever rondom het gehucht Beck en de beoogde gebiedsontwikkeling wordt vormgegeven. Dit is een complexe opgave die om een integrale aanpak vraagt. De aanleghoogte van de aan te leggen oevers moet stedenbouwkundig goed afgestemd worden met de peilhoogte en invulling van Trega-Zinkwit.	- Nautische veiligheid - Gebiedsontwikkeling Trega Zinkwit - Hoogwaterveiligheid - Gebiedsontwikkeling Maastricht	
7	Langzaamverkeersverbinding noord-zuid	Om de wijk Limmel een veilige en aantrekkelijk verbinding te geven met de Maas en de binnenstad is een aansluiting op de langzaam-verkeersverbinding langs de Maas (zie 5) noodzakelijk. Het is ook een eerste aanzet tot een groene en recreatieve inrichting van de Maasoever op langere termijn. (Zie stand 2030 en 2040). Dit vraagt om zorgvuldige afstemming met de ter plaatse gevestigde bedrijven.	- Gebiedsontwikkeling Trega Zinkwit - Hoogwaterveiligheid - Gebiedsontwikkeling Maastricht	



STAND 2030				
#	MAATREGEL	BESCHRIJVING	IMPACT	WATERSTANDS- VERLAGING
8	Groene oever en langzaam-verkeersverbinding	In deze fase wordt de beoogde groene oever / langzaamverkeersverbinding verbonden over de gehele lengte van de oever aan de oostzijde van de Maas. Hierbij wordt de oever ook op de definitieve afwerkhoogte aangelegd in het kader van bescherming tegen hoogwater. Beoogd wordt een groene oever, aantrekkelijk om te verpozen, die op aangename wijze stedelijke dynamiek verbindt met het water. De langzaamverkeersverbinding verbindt het centrum van de stad met de stadsdelen aan de noordoostzijde en verbindt het rivierpark Maasvallei met de stad vanuit toeristisch-recreatief perspectief.	- Nautische veiligheid - Gebiedsontwikkeling Trega-Zinkwit	
9	Nieuwe oost-west verbinding/brug voor langzaam verkeer	De oost-west verbindingen over de Maas zijn voor de stad erg belangrijk. In diverse beleidsdocumenten is dit onderbouwd, o.a. in de Omgevingsvisie 2040 en het ambitiedocument “over het spoor”. Wanneer de spoorbrug niet wordt aangewend voor langzaam verkeer, is het uitermate belangrijk dat er een nieuwe oost-west verbinding wordt gerealiseerd. Idealiter wordt deze iets zuidelijker gerealiseerd dan de huidige spoorbrug, gekoppeld aan de ontwikkelingen rond het Bassin, (Sappi Zuid, Landbouwbelang). Deze nieuwe verbinding heeft een voetgangersverbinding naar de oostelijke Maasoever en het Griendpark. Hij is zodanig gesitueerd dat hij op termijn (zie 2040) een rol kan gaan vervullen in het stedelijke fietsnetwerk, door middel van een doortrekking naar Botermijn en station.	- Nautische veiligheid - Gebiedsontwikkeling Trega-Zinkwit - Gebiedsontwikkeling Maastricht - Hoogwaterveiligheid	
10	Inpassing aanlanding fietsbrug	Aan de oostzijde van de Maas dient de aanlanding van de nieuwe brug zorgvuldig te worden vormgegeven. Hierbij dient enerzijds rekening te worden gehouden met het gemeentelijk monument “de Griendgarage” en anderzijds een goede functionele aansluiting op bestaande en toekomstige (verkeers)structuren.	Gebiedsontwikkeling Maastricht	
11	Doorstroming eiland Bosscherveld	Het eiland Bosscherveld maakt thans deel uit van het watersysteem en stroomt bij hoge afvoeren van de Maas mee. Er ligt een kans om de doorstroming te optimaliseren waarbij een forse verlaging van de waterstand van bereikt kan worden bij extreem hoge afvoeren van de Maas. Feitelijk betekent deze ingreep een verruiming van ruimte voor de rivier. Berekeningen wijzen uit dat de ingreep tot ca. 41 cm. waterstandverlaging kan leiden. Afhankelijk van de uitvoeringswijze kan er mogelijk een belangrijke besparing gerealiseerd worden door het vrijkomen van zand en grind die mogelijk vermarkt kunnen worden.	- Hoogwaterveiligheid - Gebiedsontwikkeling Maastricht - Delfstoffenwinning	-41 cm.
12	Groene rivier Borgharen	Het is mogelijk om de doorstroming van het winterbed ten oosten van Borgharen en Itteren te verbeteren door de aanleg van een “groene rivier”. Ook deze maatregel behelst feitelijk een verruiming van ruimte voor de rivier bij hoge afvoeren. Met deze maatregel kan volgens berekeningen een waterstandsverlaging van de Maas bij extreem hoge afvoeren bereikt worden van ca. 35 cm. De maatregel biedt kansen voor een combinatie met recreatieve en landschappelijke ontwikkeling van het gebied. Met nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer ontstaat een aantrekkelijk uitloophet gebied voor inwoners van Maastricht, dat ook nieuwe kansen biedt voor de hier gelegen dorpskernen Itteren en Borgharen. Afhankelijk van de uitvoeringswijze kan er mogelijk een belangrijke besparing gerealiseerd worden door het vrijkomen van zand en grind die mogelijk vermarkt kunnen worden. De potentiële besparing kan volgens eerste berekeningen oplopen tot ca. 30% van de totale realisatiekosten.	- Hoogwaterveiligheid - Gebiedsontwikkeling Maastricht - Delfstoffenwinning	-35 cm.
12a	Stroombaan Pietersplas i.c.m. groene rivier Eijsden (niet op kaart)	Vergelijkbaar met de doorstroming van het eiland Bosscherveld en de groene rivier bij Borgharen ligt er een kans om de rivier meer ruimte te geven bij extreem hoge afvoeren bij de Pietersplas. Hierbij wordt een instroomvoorziening gerealiseerd in de vorm van een groene rivier bij Eijsden en wordt de doorstroming van de Pietersplas vormgegeven. Ook hier ligt nadrukkelijk een kans om de maatregel te combineren met mogelijkheden voor toeristisch-recreatieve ontwikkeling (stad- en landzones). De maatregel kan volgens berekeningen leiden tot een waterstandverlaging van de Maas bij extreem hoge afvoeren van ca. 26 cm.	- Hoogwaterveiligheid - Gebiedsontwikkeling Maastricht - Gebiedsontwikkeling Eijsden - Delfstoffenwinning	-26 cm.
13	Doorontwikkeling Sappi – oost-west verbinding	Aan de westzijde van de oever wordt de nieuwe oost-west verbinding verder vormgegeven en geïntegreerd in het stedelijk netwerk.	Gebiedsontwikkeling Maastricht	



STAND 2040 #	MAATREGEL	BESCHRIJVING	IMPACT	WATERSTANDS-VERLAGING
14	Verleggen tracé Fr. Romanusweg	Met het oog op een belangrijke verruiming van de rivier (#14) in het kader van hoogwaterveiligheid wordt het tracé van de Fr. Romanusweg verlegd. Hiermee wordt tevens de Maasoever ter hoogte van de Noorderbrug op het juiste veiligheidsniveau aangelegd. De verlegging van het tracé van de Fr. Romanusweg gaat gepaard met een herontwikkeling c.q. heroriëntatie van de ter plaatse gevestigde detailhandel. Dit is een proces dat tijd vergt in verband met de verschillende eigenaren en belangen die spelen in het gebied. Naast een herontwikkeling/heroriëntatie van de bestaande detailhandel ontstaat ook ruimte voor (kleinschalige) nieuwbouwinitiatieven en functies die ten dienste staan van het gebied en de stad zoals een park & walk. Daarnaast wordt ook de langzaamverkeer-verbinding langs de (groene) Maasoever afgebouwd en vanaf de noordzijde verbonden met het Griendpark c.q. de binnenstad en de nieuw gerealiseerde brug over de Maas.	▪ Hoogwaterveiligheid ▪ Gebiedsontwikkeling Maastricht	
15	Rivierverruiming Fr. Romanusweg	Ter hoogte van de Fr. Romanusweg wordt de Maas ingrijpend verruimd. Hiermee ontstaat meer ruimte voor de rivier ten tijde van extreem hoge afvoeren. Volgens berekeningen kan hiermee aan verlaging van de waterstand bereikt worden van ca. 24 cm. Randvoorwaardelijk voor de rivierverruiming is de verlegging van het tracé van de Fr. Romanusweg (#13).	▪ Hoogwaterveiligheid	- 24 cm
16	Verleggen spooremlacement / rangeersporen	Na het verwijderen van de spoorbrug en het toeleidend spoor blijven in het gebied alsnog een aantal rangeersporen achter. De betreffende rangeersporen “doorsnijden” ruimtelijk gezien de oever van de Maas. Dit levert bij de Fr. Romanusweg tot een bottleneck welke de ontwikkeling van de oever belemmert. Om de Fr. Romanusweg te kunnen verleggen en zodoende ruimte te creëren om de Maas op deze plek te verbreden moeten deze rangeersporen verplaatst worden. Hierbij is de mogelijkheid om de capaciteit van het emplacement te vergroten. De verruiming van de rivier bij de Fr. Romanusweg is een belangrijke maatregel in het kader van bescherming tegen hoogwater van de Maas in extreme situaties (#14). Om dit mogelijk te maken dient het emplacement te worden “omgeklapt” waarbij de sporen worden samengevoegd met de overige rangeersporen aan de noordoostzijde. Dit is ook een belangrijke ruimtelijke verbetering waarbij (ruimtelijke) functies geclusterd worden. Hierbij ontstaat – naast de mogelijkheid om de rivier significant te verruimen – ook ruimte voor integrale gebiedsontwikkeling langs de Maasoever.	▪ Hoogwaterveiligheid ▪ Gebiedsontwikkeling Maastricht	
17	Herontwikkeling oeverzone	Langs de Maasoever ten noorden van de Noorderbrug is thans nog (kleinschalige) industrie gevestigd. Het gebied leent zich mogelijk voor een (her)invulling met andere of complementaire functies. Dit moet onderzocht worden en is tevens onderwerp van gesprek met de eigenaren in het gebied. Hierbij speelt ook de afbouw van de oever op het juiste veiligheidsniveau een rol. In het verlengde van de nieuwe oever ter hoogte van de verbreding van de invaart van het Julianakanaal dient ook hier de oever te worden aangepakt.	▪ Gebiedsontwikkeling Maastricht ▪ Hoogwaterveiligheid	
18	Park & Walk / Heroriëntatie detailhandel	Voor de omlegging van de F.R.-weg is een herstructurering van het winkelcentrum Noorderbrug noodzakelijk. De locatie leent zich voor een gebouwde Park&Walk voorziening, die direct gekoppeld is aan de nieuwe oeververbinding. Op deze wijze kan de Noorderbrug worden ontlast en een deel van de parkeerbehoefte van de ontwikkeling SAPPI-zuid worden ingevuld.	▪ Gebiedsontwikkeling Maastricht	
19	Ontsluiting Botermijn / stationsomgeving	De langzaam verkeerverbinding over de nieuwe brug ontwikkelt zich tot een doorgaande, geheel befietsbare, verbinding tussen de omgeving Bassin en stadsdeel West en de Botermijn/Stationsomgeving, aansluitend op een nieuwe fietsverbinding over het spoor. Deze nieuwe betere verbinding tussen de stationsomgeving en het Sphinx-kwartier en draagt bij aan het stimuleren van meer lopen en fietsen in het centraal stedelijk gebied.	▪ Gebiedsontwikkeling Maastricht	