

GEBIEDSVISIE SPOORZONE MAASTRICHT

Verslag en opbrengst inloopavonden 26 juni en 26 november 2025

Inloopbijeenkomst 26 juni 2025

Op donderdag 26 juni 2025 vond een inloopavond plaats in het kader van de gebiedsvisie voor de spoorzone Maastricht. Naar schatting ruim 100 geïnteresseerden brachten een bezoek en lieten zich aan de hand van verschillende panelen bijpraten over de plannen voor het gebied rond het spoor. In de voormalige visitatieruimte van het monumentale stationsgebouw volgden geanimeerde gesprekken, waarbij volop werd meegedacht en nieuwe ideeën werden ingebracht. De opbrengst van de inloopavond is bij de uitwerking van de gebiedsvisie gebruikt. In de hierna volgende tabel is weergegeven hoe de opmerkingen zijn verwerkt. We danken de Nederlandse Spoorwegen voor het beschikbaar stellen van de locatie.



Opmerking	Wijze van verwerking
<u>Algemeen</u> - Verzoek van raadslid om de panelen te delen op het RIS.	- Panelen zijn gedeeld.
<u>Paneel Limburg centraal</u> - Maastricht Aachen Airport is een mislukking. Deze mag dicht. - Op de tekening ontbreken de spoorlijnen naar Heerlen-Aken en Sittard-Heerlen.	- De gebiedsvisie doet geen uitspraken over de luchthaven. Icoontje op paneel is herkenningpunt in het mobiliteitssysteem. - De ontbrekende spoorlijnen zijn ingetekend.
<u>Paneel Grote Opgaven</u> - Ontwikkelen plek/gebouw waar verschillende startende/jonge ondernemers samenkomen. Dit gebouw ook openstellen voor externe partijen om te overleggen, team building etc. Business model dat in het land al veel voorkomt, bijv. Rotterdam.	- In de gebiedsvisie is als ambitie opgenomen om nieuwe werk- en woonmilieus te realiseren. In verschillende deelgebieden van de spoorzone wordt ruimte gecreëerd voor goedkope en goedkopere bedrijfsruimte. Denk aan broedplaatsen waar onderwijs, creatieve industrie en bedrijfsleven elkaar versterken, maar ook aan gemengd werkgebied met bedrijvigheid (bijv. in de vorm van bedrijfsverzamelgebouwen), wijk economie en leren-werken en wonen.
<u>Paneel Ruimtelijk raamwerk – de structuur van Maastricht</u> - Groenstructuur doortrekken tot aan Pietersplas - Stationsgebied is niet goed onderhouden en de laatste jaren achteruit gegaan. Begin met onderhoud in de omgeving van het station, zoals het repareren van de fontein en het onderhouden van het groen. Pak de bestrating van de Spoorweglaan aan, vergroen en breng het verkeer terug. Het is nu een racebaan. Sluit het plein en de Duitsepoort af.	- De groenstructuur in deelgebied Brightlands Health Campus is via twee routes doorgetrokken naar oostelijke oever van de Maas tot Hoge Weerd / Limburglaan. - De directe omgeving van het station – waaronder de Spoorweglaan – wordt intensief gebruikt en is ook het visitekaartje van de stad. Schoon, heel en veilig zijn hiervoor basisvoorwaarden. De fontein waarna wordt verwezen, is geen eigendom van de gemeente, maar van de vve van het kantoorgebouw. De maximum snelheid op spoorweglaan is 30 km/uur, uitzonderingen daargelaten houdt het verkeer zich hieraan, zo is het beeld. In 2023 is besloten om de overweg Duitsepoort niet af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. In de gebiedsvisie zijn ambities opgenomen ten aanzien van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en ook vergroenen. Zo is de ambitie om in de directe omgeving van het station aan beide zijden het autoverkeer, ondanks het toevoegen van functies en woningen niet substantieel te laten groeien door een goed openbaar vervoeraanbod, het toepassen van (zeer) lage parkeernormen, het aanbieden van deelmobiliteit en in de openbare ruimte meer ruimte te creëren voor lopen en fietsen. Ook is een doorgaande fietsstructuur (noord-zuid) ingetekend, waar de auto te gast is. De spoorweglaan is onderdeel van deze lijn, waarmee Sphinxkwartier, Griendkwartier, Stationskwartier en Brightlands Health Campus worden verbonden. Deze route wordt groener; de mogelijkheden hiervoor zijn afhankelijk van de beschikbare ruimte en worden in een later stadium op basis

- Hou rekening met ondergrondse waterstromen en vervuilde grond. - Pleidooi voor een goed befietsbare brug over de Maas. Dus niet zoals de Hoge brug waar je met de fiets aan de hand via de trappen of lift naar boven moet. - Pleidooi voor gescheiden fiets- en voetpaden. - Voorstel voor OV in cirkels en naar centrum en station middels hop-on-hop-off concept - Steun voor aandacht voor kwaliteit van de leefomgeving met aantrekkelijke verblijfplekken. Wittevrouwenplein moet dan ook ingericht worden voor verblijven en ontmoeten i.p.v. enkel verkeer. Dus ook vergroenen.	van de visie nader uitgewerkt. Voor het stationsplein geldt de ambitie om deze te vergroenen. Hoewel dit niet de eerste prioriteit heeft zou de Spoorweglaan beter onderdeel kunnen worden van het stationsplein, zodat de functie 'verblijven' met de inrichting nog beter wordt benadrukt. - De eerste ideeën voor de deelgebieden in deze visie zijn op globaal niveau getoetst op water- en bodemaspecten. Bij verdere uitwerking van de deelgebieden zal nader onderzoek naar deze aspecten gedaan moeten worden. - Befietsbare hellingen vormen een ontwerpvisie voor deze brug. De inpassing van deze hellingen is overigens complex. Het ontwerpproces is op dit punt nog niet afgerond. - Dit is per situatie verschillend. - Het vervoerconcept van het stedelijk busnet is geen onderdeel van de gebiedsvisie. - Er is geen uitspraak gedaan of ontwerp gemaakt van het plein aan het begin van de Frankenstraat in de gebiedsvisie, maar een groenere inrichting die nog beter aansluit bij functies als verblijven en ontmoeten past goed bij de ambities in de gebiedsvisie.
<u>Paneel Ruimtelijk raamwerk – Verbonden stad</u> - Pleidooi voor meer voetgangers en fietsers, en minder auto's om leefkwaliteit te verbeteren. - Pleidooi om het 'spoor' karakter te behouden. Waarom zou je alle sporen onder de grond stoppen. Het station en de sporen geven ook karakter en levendigheid aan het gebied. Zoek naar oplossingen waarbij je het spoor niet uit de stad uitwist, maar wel aantrekkelijke verbindingen maakt en knelpunten oplost. - Wat is de meerwaarde van een plein boven de sporen?: - o Waarom zou je hier nog meer programma boven de sporen realiseren. Het is hier al druk zat met reizigers en interwijk verkeer. - o En wat is de kwaliteit van de ruimte onder het plein? - Scharnertunnel/Duitsepoort: - o Fietstunnel Akerstraat graag in 2-richtingen. Nu buig je vanuit Oost automatisch af richting station, maar je wil daar ook rechtdoor kunnen richting Ceramique en de singel. - o De dwarsverbindingen moeten vergroend worden. Dus ook de Akerstraat vergroenen.	- In de gebiedsvisie wordt stevig ingezet op actieve mobiliteit. Werken, wonen en voorzieningen in de spoorzone zijn goed bereikbaar te voet, per fiets en met het openbaar vervoer, waarbij het gebruik van de auto verder wordt ontmoedigd door (zeer) lage parkeernormen en goed aanbod van deelmobiliteit. - De gebiedsvisie gaat uit van behoud van spoorse functies, maar wel op een efficiëntere manier met kleiner ruimtebeslag. De visie zet in op het verbeteren van de omgevingskwaliteit en het realiseren van verbindingen over de sporen waarbij de beleving van het spoor behouden blijft. - Dit is een van de onderzochte varianten. De meerwaarde zit hem vooral in het creëren van een comfortabele, aangename en levendige overbrugging over de sporen. Verwacht wordt dat dit in de praktijk zeer lastig realiseerbaar is. Ook speelt mee dat het monumentale gebouw wordt aangetast en de perrons onder het plein niet aantrekkelijk worden. Daarom is niet voor een plein gekozen. - o Deze wens is opgenomen in de visie. De aanpak van de Scharnertunnel (Akerstraat) is kostbaar, maar zou wel aangepakt moeten worden. - o De dwarsverbindingen zijn waar mogelijk vergroend, zie beelden in de gebiedsvisie.

○ Snelheidsverlagende maatregelen, want de Scharnertunnel is nu een racebaan. ○ Er moet een oplossing komen voor het veilig en zonder te veel oponthoud kruisen van de sporen bij de Duitsepoort, want nu zijn sporen vaak dicht. - Oplossing met bruggen over het spoor: ○ Belangrijk dat je kwaliteit realiseert, zowel ruimtelijk als ook toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers. ○ Bij de verbindingen over- of onder het spoor de hoogteverschillen bouwkundig oplossen. ○ Goedkopere oplossing dan spoortunnel of verdiepte voetgangerstunnel, maar duurkoop op lange termijn.	○ Dit is iets wat in de nadere uitwerking moet worden uitgedacht. ○ In 2023 is besloten om de overweg Duitsepoort niet af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De gebiedsvisie focust zich op het verbeteren van de Scharnertunnel als fiets- en loopverbinding. Ook wordt het autoverkeer op de Meerssenerweg afgeremd. ○ We denken dat met de geschetste oplossingsrichtingen in de visie kwalitatief goede verbindingen gerealiseerd kunnen worden. Bij de uitwerking dient hier aandacht voor te blijven. Dat geldt ook voor toegankelijkheid. In de visie is opgenomen dat alle verbindingen ook goed toegankelijkheid dienen te zijn voor mensen met een beperking. Bij de uitwerking dient ook hiervoor nadrukkelijk aandacht te blijven. ○ Dit speelt met name bij de verbinding ter hoogte van de Sint Maartenslaan. In de voorlopige uitwerking wordt het hoogteverschil aan de westzijde opgelost door inpassing van befietsbare hellingen op een groene parkachtige helling en aan de oostelijke zijde met een fietsstelling in de vorm van een wokkel, die gekoppeld wordt aan de nieuwe bebouwing langs het spoor. ○ Er is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen vijf varianten, waaronder de spoortunnel (zie Variantenstudie Spoorbarrière). Aan een spoortunnel zitten veel haken en ogen, waardoor deze oplossing zeer kostbaar is en daardoor niet haalbaar is.
<u>Deelgebieden</u> - Upgrade en aansluiting bestaande wijken zoals Wittevrouwenveld en Wyckerpoort meenemen in ontwikkeling. - Stationskwartier ○ De oude hallen van Mosa zijn interessant. Voorkeursrecht vestigen?	- Het is nadrukkelijk de bedoeling dat de aanliggende buurten en wijken profiteren van de investeringen in de spoorzone. Door de betere loop- en fietsverbindingen, door investeringen in groen en klimaatadaptatie en door toevoegen van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen in directe nabijheid van bestaande buurten en wijken. ○ De visie koestert de maakindustrie in de spoorzone en beoogt de verbindingen met de kennis en innovatie op de campus en het onderwijs in de stad te verbeteren. Wanneer leegstaand vastgoed vrij komt voor herontwikkeling dan is het interessant om met de industrie te onderzoeken of hier de gewenste kruisbestuiving een plaats kan krijgen.

○ Meer verblijfs- en ontmoetingsplekken in de openbare ruimte, zoals bijv. Wittevrouwenplein. Inrichting daarop aanpassen. - Centrum Oost ○ Moet de Rechtbank niet naar een gebied met meer autogarages, zoals bijv. Randwyck? ○ Aandacht voor parkeerproblemen en ontsluiting nieuwe rechtbank in Centrum Oost. - Spoor Noord ○ Kunnen we de oude spoorbrug niet gebruiken? Op bestaande locatie? Of elders? ○ Pleidooi om geen doorgaande verbinding te maken tussen het Griendkwartier via de Botermijn en het stationsplein om ongewenst doorgaand verkeer te voorkomen.	○ De visie bevat diverse ambities en suggesties voor verblijfs- en ontmoetingsplekken in de spoorzone. ○ Het Rijk kiest nadrukkelijk voor de ligging bij het station, een locatie die optimaal bereikbaar is met openbaar vervoer. Personeel en bezoekers worden gestimuleerd om met het OV te reizen. De Rechtbank voorziet in een eigen parkeergelegenheid voor personeel en gehechtenvervoer. Bezoekers kunnen in de nabijheid van het Gerechtsgebouw parkeren bijv. in de P+R bij het station. ○ Een studie van Rijkswaterstaat wijst uit dat voor hoogwaterveiligheid en nautische veiligheid de sloop van de spoorbrug en bouw van een nieuwe brug de voorkeur heeft. De gemeenteraad dient nog te besluiten over de sloop. Hergebruik van de brugdelen behoort dan tot een van de opties. ○ Er is in de visie <u>niet</u> voorzien in een doorgaande verbinding voor autoverkeer. Wel zijn er zogenaamde lange lijnen voor voetgangers en fietsers ontworpen. Ook zal de ontwikkeling op de Botermijn bereikbaar moeten zijn per auto.
<u>Ideeënbus</u> - Maak lopen vanzelfsprekend, en maak het perspectief van de voetganger uitgangspunt. Zie nationaal Masterplan Lopen. - Betrek het hoogwaterveiligheidsverhaal in de plannen Zuidelijk Maasdal. - Meerssenerweg graag terug naar 50 km/u. Nu gevaarlijk inhalen als je 30 rijdt! - En behouden parkeerplekken voor bewoners van Meerssenerweg.	- Eendachtig het Nationaal Masterplan Lopen is bij het ontwerp van de buitenruimte aandacht voor lopen. De bestaande stad heeft nog te veel plekken die niet volgens dit gedachtengoed zijn ontworpen. Overal waar verandering plaats vindt, zoals in de spoorzone, wordt de positie van de voetganger verbeterd. - Er zijn gezamenlijk vanuit beide projecten inhoudelijke dwarsverbanden gelegd en raakvlakken gedefinieerd. Die worden in de komende tijd nader uitgewerkt om synergie en afstemming te borgen. - We kiezen ervoor om stap voor stap op meer delen van het wegennet in Maastricht de maximum snelheid terug te brengen naar 30 km/u. Dit draagt bij aan de gewinning en vervolgens beter rijgedrag. Daarnaast kan de inrichting van de Meerssenerweg op termijn aangepast worden zodat beter wordt aangesloten op het snelheidsregime. - De visie voorziet in maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de parkeerdruk voor bewoners niet toeneemt, onder meer door de bouw van parkeervoorzieningen en aanbod van deelmobiliteit. In dit stadium zijn er geen

- Heb oog voor verbinding buurten bijv. Wyckerpoort en Wittevroutenveld, bijvoorbeeld met Groene Uitlopers. - Ontsluiting Nazareth naar centrum en station is voor voetgangers heel slecht. - Meer trappen vanuit Noorderbrug. En op juiste positie. - Richting van nieuwe brug bij Sappi moet Zuid-West-Noord-Oost worden i.v.m. aansluiting op Limmel en verder. - Wijk met kantoren is 's avond niet levendig en slecht voor horeca. Pleidooi voor mix met andere functies zoals wonen. - Richt openbare ruimte in voor voetgangers en fietsers met zitmogelijkheden. - Neem oude trajecten mee in zichtlijnen, dus niet zomaar alles volbouwen. - Heb oog voor- en overleg met - mensen die geen auto hebben/kunnen betalen. - Geef openbaar vervoer meer aandacht in dit gebied	voornemens om parkeerplekken te verwijderen op de Meerssenerweg, mocht hier op een later moment bij de uitwerking wel aanleiding toe zijn, bijvoorbeeld om te kunnen vergroenen, dan zal in overleg met bewoners gezocht worden naar een acceptabel alternatief. - Het is nadrukkelijk de bedoeling dat de aanliggende buurten en wijken profiteren van de investeringen in de spoorzone. Door de betere loop- en fietsverbindingen, door vergroening en maatregelen voor klimaatadaptatie en door toevoegen van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen in directe nabijheid van bestaande buurten en wijken. - Deze relatie verdient inderdaad verbetering. We denken in de visie een goede aanzet te doen voor verbetering door de Meerssenerweg veiliger en aantrekkelijker in te richten als loop-/fietsroute en door de realisatie van een verbinding dwars op het spoor ter hoogte van de Sint Maartenslaan en verbetering van de oostentree en de stationspassage. - De gebiedsvisie voorziet niet in trappen omdat dit buiten de scope valt. - We zien de brug vooral van meerwaarde op twee verbindingen: 1) Trega – Centrum en 2) Sphinxkwartier – Station. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zal onderzocht worden hoe de hellingen het beste ingepast kunnen worden. Het ontwerpproces is op dit punt nog niet afgerond. - De gebiedsvisie voorziet in gemengde milieus met wonen, werken en voorzieningen. Vanuit leefbaarheid, levendigheid en sociale veiligheid is dit belangrijk. We streven dit na op niveau van het deelgebied, maar nadrukkelijk ook op buurt- en straatniveau. - In de visie is veel aandacht voor lopen en fietsen. De positie van de voetganger en fietser krijgen ook in het vervolg, bijvoorbeeld in de ontwerpfase, nadrukkelijk aandacht. Dit inclusief zitgelegenheden. - In de gebiedsvisie zijn impressies opgenomen voor bebouwing. Hierbij zijn aantrekkelijke zichtlijnen meegenomen, bijvoorbeeld op kerktorens en is bewust gekozen voor diversiteit aan bouwhoogten en -volumes en zijn aaneengesloten bouwblokken voorkomen. Bij de verdere uitwerking van de gebieden zal aandacht zijn voor bestaande en nieuwe zichtlijnen. - Een compacte stad met wonen, werken en voorzieningen in de nabijheid is inclusiever doordat afhankelijkheid van de auto (maar ook openbaar vervoer) minder wordt. - De stedelijke ontwikkeling zoals geschetst in de gebiedsvisie draagt bij aan de businesscase van het openbaar vervoer, met name de (inter)regionale treinverbindingen. En de in de
--	---

	visie voorgestelde aantrekkelijke verbindingen, openbare ruimte en nieuwe Oostelijke entree dragen bij aan het comfort en de functionaliteit van het openbaar vervoer. Gelet op de rol van de gemeente zijn geen wijzigingen doorgevoerd in het stedelijk busnet. Daar is naar aanleiding van de gebiedsvisie ook geen aanleiding toe.
--	--

Inloopbijeenkomst 26 november 2025

Op woensdag 26 november 2025 vond een tweede inloopavond plaats in het kader van de gebiedsvisie voor de spoorzone Maastricht. Tijdens de avond zijn tekst en beeld uit de visie getoond en toegelicht. Ruim 50 geïnteresseerden brachten een bezoek en lieten zich aan de hand van verschillende panelen bijpraten over de visie. Er was veel interesse voor de visie en er volgden overwegend positieve reacties op de inloopavond zelf en specifiek de gebiedsvisie. De opbrengst van de inloopavond is verzameld in onderstaande tabel. Een deel van de opmerkingen heeft betrekking op de uitwerking van de visie en zal mee worden genomen in de vervolgfase. We danken Royal Mosa voor het beschikbaar stellen van hun Design Studio aan de Meerssenerweg.



Opmerking	Gemeentelijke reactie
<u>Variantenstudie</u> - Na toelichting van de varianten en uitleg over de beoordeling aan de hand van criteria, begrijpen mensen de keuze om verder te gaan met variant 3 en 4. - Mensen begrijpen dat een spoortunnel te kostbaar is in relatie tot de meerwaarde en het oplossend vermogen. - Enkele bezoekers vinden het jammer dat niet gekozen wordt voor de spoortunnel, maar ook bij deze mensen is er begrip voor de keuze. - Een enkeling blijft pleiten voor een spoortunnel. - De bezoekers herkennen dat het verbeteren van de Scharnertunnel en het realiseren van een verbinding ter hoogte van de Sint Maartenslaan belangrijke opgaven in de stad zijn. - Voor wat betreft de oplossing voor de spoorkruising (St. Maartenslaan, stationspassage en Scharnerwegtunnel) hebben mensen allerlei suggesties en uitwerkingsvragen: - o Een enkeling doet de suggestie om ook bij de Sint Maartenslaan te kijken naar een tunnel. Dit is voor de gebruiker gemakkelijker en dan een hoge passerelle. - o Voor wat betreft de tunnelvarianten vragen mensen aandacht voor de sociale veiligheid. - o Praktisch: Heel leuk al die wikkels. Maar hoe kom ik deze, als ouder persoon, op gefietst? Wordt hier wel rekening mee gehouden?	- o Een fietstunnel ter hoogte van de Sint Maartenslaan zal ook na het verwijderen van sporen relatief lang blijven omdat naast (ten minste) 4 doorgaande sporen ook 5 kopsporen ondertunneld moeten worden. Bij een dergelijke lange tunnel zonder aanliggende functies verwachten we een minder aantrekkelijke en sociaal minder veilige oplossing te kunnen realiseren dan een passerelle over de sporen heen. Daarom vormt in de vervolgfase bij de nadere uitwerking van de dwarsverbinding een passerelle over de sporen het uitgangspunt. - o Bij de uitwerking van een reizigerstunnel ter hoogte van het stationsgebouw en het verbeteren van de Scharnertunnel zullen we het aspect sociale veiligheid volwaardig meenemen. - o Bij de uitwerking van de loop- en fietsverbinding zullen we op zoek gaan naar het optimum tussen inpassing, directheid en het hellingspercentage. Toegankelijkheid, veiligheid en comfort zijn daarbij belangrijke criteria.
<u>Deelgebieden</u> - Een bezoeker doet de suggestie om de lange lijn die is opgenomen in de visie van Servaasbrug, Stationsstraat, Station, Rechtbank naar Groene Loper door te trekken tot in de Frankenstraat.	- Dit is een mooie en zinvolle aanvulling op het principe van lange lijnen. Op diverse plekken in het visiedocument is de lijn geaccentueerd met een pijl die doorloopt tot in de Frankenstraat om zo deze suggestie te onderstrepen. Voor het plein en de Frankenstraat is geen uitwerking gemaakt van het profiel omdat dit buiten de ruimtelijke scope

- Veel mensen geven aan dat ze de plannen voor de deelgebieden mooi vinden. - Enkele bewoners van de Groene Loper en Wyckerpoort geven aan dat het logisch is dat er veel woningen in de stad en nabij het station gebouwd worden. - Ook zijn zij van mening dat in de ontwikkeling van het stationskwartier ruimte moet zijn voor cultuur en voor voorzieningen voor de bewoners van Wyckerpoort. Een vertegenwoordiger van het buurtnetwerk Wyckerpoort pleit ook voor meer aandacht voor cultuur en daarnaast creativiteit, ontmoeting en goede verbindingen tussen Wyckerpoort en de rest van de stad, waarbij de barrière van het spoor wordt geslecht. - Er wordt meer aandacht gevraagd voor woonkwaliteit en groen in het deelgebied Spoor Zuid (zuidelijk deel van Wyckerpoort nabij Heerderweg). De bewoners zijn positief over de ontwikkeling van het bedrijventerrein naar meer wonen en sportfuncties en vragen zich af waarom hier rommelige bedrijven moeten blijven. Na uitleg wordt het belang van bedrijvigheid in de stad onderkend, maar bewoners vragen wel om een aantrekkelijker woon-werkomgeving met meer groen. Ook geven ze aan dat het logisch is de bedrijven meer langs het spoor te oriënteren. - Bewoners pleiten voor het aantrekkelijker maken van het voorplein van het station door te vergroenen, de fontein te repareren en autoparkeerplekken te verwijderen.	van de spoorzone valt. Zodra sprake is van herinrichting van het plein op de Groene Loper en/of de Frankenstraat, bijvoorbeeld in het kader van vergroenen, zullen de uitgangspunten van de in de visie geschetste lange lijn worden gebruikt. - Het doel is nadrukkelijk om in de spoorzone een gemengd milieu te creëren in een mix van wonen, werken en voorzieningen. Het toevoegen van woningen zorgt voor meer draagkracht voor voorzieningen dan in de huidige situatie, waar zowel nieuwe als de huidige bewoners van gebruiken kunnen maken. Specifieke culturele voorzieningen en culturele activiteiten maken hier idealiter ook onderdeel van uit omdat ze bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de spoorzone en kunnen bijdragen aan het verbinden van nieuwe en bestaande bewoners in het gebied. Verder is denkbaar dat in het stationsgebied betaalbare werkplekken worden gefaciliteerd voor startende creatieve bedrijvigheid. In de visie zijn diverse verbindingen door Wyckerpoort ingetekend die met een groene inrichting zorgen voor buitenruimte die beweegvriendelijk is en geschikt voor ontmoeting. - Voor het deelgebied Spoor Zuid is in de visie een transformatie voorzien naar meer wonen, maar het blijft overwegend een werkgebied. Werkgebied Heerderweg e.o. houdt een functie voor stadsverzorgende bedrijvigheid. Door een gerichte economische ontwikkeling wordt gekeken hoe het gebied meer betekenis kan krijgen voor de omliggende buurten. Hiermee wordt het gebied toegankelijker en aantrekkelijker. Met nog uit te werken maatregelen – vergelijkbaar met de fietsstraat Bloemenweg aan de andere zijde van het spoor – zal het gebied aantrekkelijker en groener worden. - Het aantrekkelijker maken van het voorplein – en dan met name het onderdeel vergroenen - past goed in de uitgangspunten voor de lange lijn 'spoorroute' zoals in de visie opgenomen. Ook is al eerder een gedetailleerd plan gemaakt voor het vergroenen van het voorplein. Dit betreft een gedeelde verantwoordelijkheid voor de eigenaren van het voorplein, de gemeente en NS. Beiden partijen zouden hierover in de toekomst een investeringsbeslissing moeten nemen.
---	---

Verkeersstructuur

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Bewoners hebben zorgen over de groei van het autoverkeer door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe woningen en functies. Leidt dit niet tot meer verkeer, terwijl de wens bij velen is om de weg autoluwer en groener te maken?- Meerdere bewoners vragen om een autoluwer karakter van Wyck, Wyckerpoort en de Parallelweg specifiek. Meerdere bewoners geven aan dat ze voorstander zijn van 'Autoluw Wyck' en sommigen zouden zelfs een autoluwe stad willen en geven daarbij aan dat er meer deelauto's zouden kunnen komen. Anderen benadrukken ook het belang van de weg voor de ontsluiting van dit stadsdeel.- Bewoners van de Meerssenerweg vragen aandacht voor de uitwerking van de weg. Er wordt nu te hard gereden op de weg en bovendien is het sinds de Groene Loper ook een stuk drukker. Kan daar in het kader van de ontwikkeling van het oostelijk emplacement niet naar gekeken worden?- In het verlengde van het bovenstaande geven meerdere bezoekers, waaronder ook een vertegenwoordiging van het buurtnetwerk Wyckerpoort aan dat er in het verleden sprake is geweest van een 'knip' op de Meerssenerweg of het afsluiten van de overweg Duitsepoort. Bewoners van Wyckerpoort, Wyck en Ceramique vragen om een 'knip' in de Meerssenerweg en het afsluiten van de Duitsepoort, omdat deze enkel leidt tot onnodige verkeersbewegingen door de stad. Bewoners zijn benieuwd of dit kan worden meegenomen in de uitwerking.- Mensen zijn ook benieuwd wat er gaat gebeuren met de halte voor internationale bussen. Blijft dit op termijn gehandhaafd en hoe wordt dit dan ingepast?- Bewoners parkeren langs de Meerssenerweg en zijn benieuwd of dit in de toekomst ook nog steeds kan. | <ul style="list-style-type: none">- In de gebiedsvisie zijn ambities opgenomen ten aanzien van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en ook vergroenen. Zo is de ambitie om in de directe omgeving van het station aan beide zijden het autoverkeer, ondanks het toevoegen van functies en woningen niet substantieel te laten groeien door een goed aanbod van openbaar vervoer, het toepassen van (zeer) lage parkeernormen, het aanbieden van deelmobiliteit en in de openbare ruimte meer ruimte te creëren voor lopen en fietsen. Ook is een doorgaande fietsstructuur (noord-zuid) ingetekend, waar de auto te gast is.- We doen met de pilot 'Autoluw Wyck' kennis op, die we kunnen gebruiken bij de toekomstige inrichting van het stationsgebied. De autostructuur en autobereikbaarheid zullen onderdeel zijn van de nadere uitwerking.- Stap voor stap wordt in Maastricht op steeds meer wegen de maximum snelheid terug gebracht naar 30 km/u. Ook op de Meerssenerweg geldt inmiddels een maximum snelheid van 30 km/u. De inrichting van de Meerssenerweg dient nog aangepast te worden zodat deze beter aansluit bij het nieuwe snelheidsregime.- In 2023 is na onderzoek besloten om de overweg Duitsepoort niet af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat op korte termijn aanleiding is om dit alsnog te doen. Mocht die aanleiding wel ontstaan dan zal dit een zorgvuldige afweging vragen. Hetzelfde geldt voor een 'knip' op de Meerssenerweg.- De halte voor lange afstandsbusen blijft bij voorkeur liggen nabij het treinstation, zodat overstappen tussen bus en trein gemakkelijk blijft. Hoewel dit nadere uitwerking behoeft, is de halte voor lange afstandsbusen in de gebiedsvisie op de huidige plek onder de nieuwbouw ingetekend, waarbij de bussen een vergelijkbare keerlus rijden als in de huidige situatie.- In dit stadium zijn er geen concrete voornemens om parkeerplekken te verwijderen op de Meerssenerweg, mocht hier op een later moment bij de uitwerking wel aanleiding toe zijn, bijvoorbeeld om te kunnen vergroenen, dan zal in |
|--|--|

- Aan de Meerssenerweg en in de zijstraten wordt regelmatig hoge parkeerdruk ervaren door bewoners. - Een bewoner aan de Heerderweg pleit voor betere voet- en fietsverbinding over het spoor. Zeker als de Duitsepoort dicht is. Voorgesteld wordt een fiets- en voetgangerspasserelle ten zuiden van de Duitsepoort te realiseren. - Bewoners aan de Heerderweg vragen of de 'knip' aan de zuidzijde blijft. - Een vertegenwoordiger van het buurtnetwerk Wyckerpoort geeft aan behoefte te hebben aan een integrale verkeerstudie die verkeerseffecten inzichtelijk maakt van alle nieuwbouwwontwikkelingen in het stationsgebied. - Een bezoeker roept op om de spoorzone toegankelijk te maken voor de fietser.	- overleg met bewoners gezocht worden naar een acceptabel alternatief. - De visie voorziet in maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de parkeerdruk voor bewoners niet toeneemt, onder meer door de bouw van parkeervoorzieningen en aanbod van deelmobiliteit. Gedacht wordt aan centrale parkeervoorzieningen, bijvoorbeeld aan de Meerssenerweg, zodat minder autoverkeer daadwerkelijk de buurt in rijdt. Ook kan in de toekomst overwogen worden het combi-parkeren (deels) om te zetten naar vergunninghouders-parkeren. - In de visie is geen verbinding over het spoor tussen de overwegen bij de Duitsepoort en de Alfons Ariënsstraat voorzien. Het huidige, maar ook historische, stratenpatroon bevat geen logische plek voor een dergelijke verbinding, waar de inschatting is dat de toegevoegde waarde te beperkt is. Dit neemt niet weg dat de aantrekkelijkheid van de genoemde overwegen vergroot kan worden. - Er zijn geen plannen om deze 'knip' te verwijderen. - Bij de uitwerking in de vervolgfase zullen de effecten op automobilititeit in kaart worden gebracht. - Samen met de voetganger staat de fietser centraal bij het ontwerp van de verbindingen die zijn opgenomen in de visie. Uiteraard wordt de fietsaantrekkelijkheid echt bepaald tijdens de uitwerking en daadwerkelijke realisatie van de ambities zoals opgenomen in de visie, maar de uitgangspositie is klip en klaar.
<u>Participatie/Vervolg</u> - In algemene zin zijn mensen te spreken dat ze zo goed worden meegenomen in de planvorming. Ze spreken de hoop uit dat dit in de toekomst ook het geval blijft. - Overall zijn mensen benieuwd naar de termijn waarop e.e.a. zijn beslag krijgt. Mensen hopen op snelle actie en zichtbaarheid.	- Als de gemeenteraad instemt met het voorstel zal in de vervolgfase de uitwerking van de gebiedsvisie ter hand worden genomen. Naast de reeds lopende ontwikkelingen in het Sphinxkwartier en Trega-Zinkwit zal voor de deelgebieden Griendkwartier en Stationskwartier gestart worden met die uitwerking. Zoals in de planning die is opgenomen in de visie is te zien vergt de uitwerking en voorbereiding van de uitvoering meerdere jaren. Bovendien kunnen we niet overal tegelijk aan de slag. Tijdens de inloopavond is dan ook geschetst dat sommige ontwikkelingen tot in 2044 zullen doorlopen.

- Omwonenden en gebruikers worden graag tijdig betrokken bij de uitwerking. - Een vertegenwoordiger van het Buurtnetwerk Wyckerpoort is benieuwd welke deelprojecten prioriteit krijgen.	- Bewoners en andere belanghebbenden zullen betrokken worden bij de uitwerking. Hoe dit zal gebeuren zal nader worden uitgewerkt zodra de gemeenteraad de visie heeft vastgesteld. We denken aan het voortzetten van periodieke inloopavonden om belangstellenden te informeren over de voortgang, en daarnaast ook aan het houden van interactieve sessies per deelgebied. - In het raadsvoorstel wordt voorgesteld om per 2026 aan de slag te gaan met de uitwerking van het Griendkwartier en het Stationskwartier, in samenhang met aanpassing van het emplacement. Daarnaast worden de reeds opgestarte ontwikkelingen in het Sphinxkwartier en Trega-Zinkwit uiteraard gecontinueerd. Voor deelgebieden Campus en Campuspoort zal de gemeente met de andere campuspartners bepalen wat de vervolgstappen zijn. Het tempo bij het Geusseltkwartier zal afhangen van het onderzoek dat met MVV is opgestart over de toekomst van het stadion. In deelgebied Spoor Zuid faciliteert de gemeente ontwikkelingen van derden die in lijn zijn met de visie, maar gaat zij vooralsnog niet pro-actief aan de slag.
<u>Overig</u> - Welke maatregelen worden genomen om Maastricht voor te bereiden op de stijgende Maas? - Een bewoner uit zorgen over de hoogte van de toekomstige Rechtbank. - Vertegenwoordigers van zowel ROVER als het actiecomité Op het Goede Spoor pleiten afzonderlijk van elkaar voor het behoud van de spoorbrug om zo een treinverbinding tussen Hasselt en Maastricht niet onmogelijk te maken. - Een bewoner vraagt om de buurt Ceramique niet te vergeten.	- Er loopt een zogenaamde MIRT-verkenning voor het Zuidelijk Maasdal waarin verschillende overheidspartijen, waaronder ook de gemeente Maastricht, onderzoek doen naar mogelijke maatregelen voor het verbeteren van de hoogwaterveiligheid van de Maas. Meer informatie is terug te vinden op de projectwebsite. We zorgen voor goede afstemming van dit onderzoek en de vervolgstappen in het kader van de spoorzone. - Het ontwerp van de nieuwe Rechtbank moet nog worden uitgewerkt. Het bouwoppervlak en de bouwhoogte zijn onderwerp van studie. Omwonenden zullen worden betrokken bij de uitwerking van het ontwerp. De Rijksvastgoeddienst stelt hiervoor een omgevingsmanager aan. - De brug is een gemeentelijk monument. De brug is eigendom van de Rijksoverheid. Diezelfde Rijksoverheid heeft ook valide argumenten om de brug te slopen. Een sloopvergunning dient te worden verleend door de gemeente. Besluitvorming hierover dient nog plaats te vinden. Vooruitlopend op deze besluitvorming toont de gebiedsvisie de (ruimtelijke) potentie van een nieuwe loop- en fietsbrug en de sloop van de spoorbrug inclusief het verwijderen van het spoortalud. - De gebiedsvisie richt zich op 8 specifieke deelgebieden. Deze deelgebieden liggen binnen

	een cirkel met een straal van 1,5 km van het station, en kenmerken zich door transformatie opgaven en ruimte voor stedelijke ontwikkeling. Ceramique heeft deze transformatie al doorgemaakt. Dit neemt niet weg dat inwoners uit de bestaande buurten in en nabij de spoorzone zoals Wyck, Ceramique of Heugemerveld kunnen profiteren van de ontwikkelingen die zijn geschetst in de visie. Denk hierbij bijvoorbeeld aan betere loop- en fietsverbindingen, meer draagkracht voor voorzieningen in of nabij de buurt en een betere mix van woningtypes en daarmee bewoners. Daarnaast zijn de plannen voor de spoorzone niet de enige plannen van de gemeente Maastricht, zodat alle buurten blijven ontwikkelen.
--	---