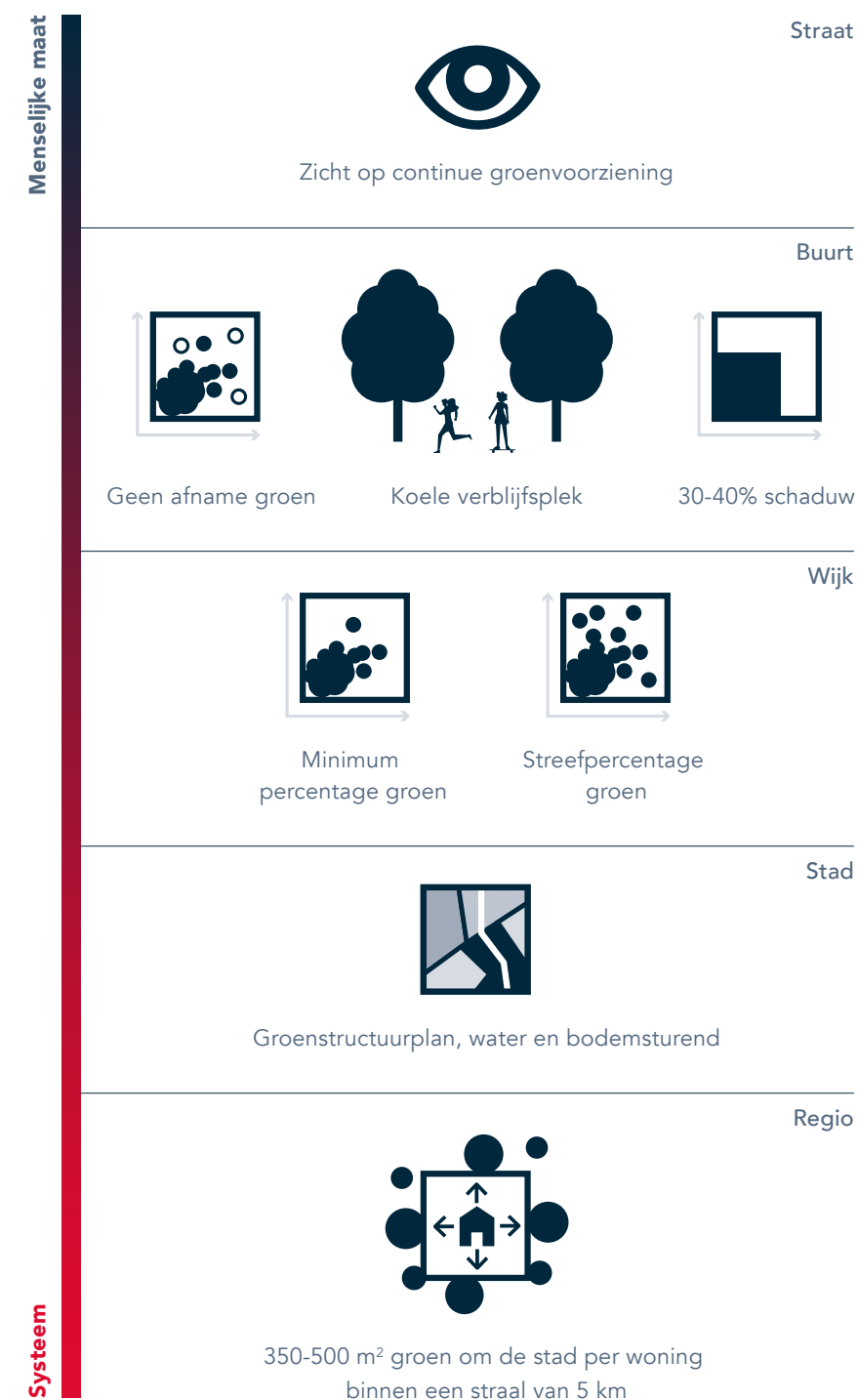




Figuur 17: De vijf schaalniveaus van de Handreiking 'Groen in en om de stad'

Doelen en ambities

Maastricht wil in 2040 een klimaatbestendige stad zijn. Met een gezond toekomstperspectief voor mens én milieu. 'Groen' in al haar facetten – van geveltuinen tot beschermde natuurgebieden – kan daar een heel grote bijdrage in leveren. Zo heeft groen een positief effect op de gezondheid, de ontwikkeling en het (mentaal) welzijn van mensen. Het draagt bij aan de luchtkwaliteit, het waterbeheer, de waterveiligheid, de biodiversiteit, het natuurherstel, het oplossen van de stikstofproblematiek en het verminderen van hittestress. Ook heeft groen een economische waarde door het positieve effect op toerisme en recreatie, het welzijn en de productiviteit van mensen. En het bevordert sociale cohesie, ontmoeting en de ruimtelijke kwaliteit.

Juist voor onze stad Maastricht zijn dat belangrijke aspecten, Maastricht heeft namelijk bovengemiddeld veel last van hittestress, met name in het versteende centraal stedelijk gebied. Hittestress is slecht voor de fysieke gezondheid en te weinig groen in de dagelijkse leefomgeving is slecht voor de mentale gezondheid. Daarnaast draagt stadsnatuur bij aan de instandhouding van de biodiversiteit en speelt stedelijk groen een rol bij de klimaatadaptatie van de stad. Tot slot draagt stedelijk groen bij aan de aantrekkelijkheid van de stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.²⁶

Het vergroenen van de stad is een van de meest terugkerende thema's tijdens de stadsdeelgesprekken. Zowel bewoners als ondernemers hebben

vergaande wensen op dit onderwerp. Ook het Burgerberaad heeft in zijn adviezen een concrete groennorm voor de stad opgenomen; per buurt dient 15% van het openbaar gebied groen te zijn.

Het is onder meer voor onze gezondheid, drinkwaterbeschikbaarheid, het oplossen van de stikstofproblematiek en voedselzekerheid van belang dat de natuurgebieden in de omgeving van Maastricht en de stadsnatuur in de stad van goede kwaliteit zijn, de bodem vruchtbaar is, het grondwater van goede kwaliteit is en de biodiversiteit veerkrachtig is. Op dit moment is dit niet de realiteit en zijn verbeteringen nodig.²⁷

We gebruiken bij deze (stedelijke) vergroeningsopgave de vijf schaalniveaus van de Handreiking 'Groen in en om de stad'²⁸. Overeenkomend met de Europese ambities en regelgeving (onder andere de recent ingetreden Europese Natuurherstelverordening), en met de voornemens uit het Regeerprogramma van het Rijk hebben wij concreet de volgende ambities:

- beleving van groen vanuit de woning/werkplek (straatniveau);
- toegankelijkheid van koele en groene plekken en routes en het tegengaan van hittestress (buurt- en wijkniveau);
- groene uitloop en een toekomstbestendig (duurzaam) buitengebied (stad- en regioniveau);
- natuurherstel en vergroten van de biodiversiteit in de stad en het buitengebied.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. **Ruimtelijke vertaling per thema**
 - 5.1 Wonen
 - 5.2 Economie
 - 5.3 Ontmoeten
 - 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
 - 5.5 Water en bodem
 - 5.6 Groen
 - 5.7 Energie
 - 5.8 Mobiliteit
 - 5.9 Leefkwaliteit
 - 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Ruimtelijke keuzes Groen

In het stedelijk gebied is het groen in 2040 kwalitatief verbeterd en is extra groen toegevoegd. Het groen is gevarieerder, aantrekkelijker en beter bestand tegen droge perioden. De wateroverlast door hevige buien en de hittestress in lange periodes met hoge temperaturen zijn daarmee verminderd.

De staat van de gebiedseigen natuur is vitaal. De stikstofproblematiek is opgelost. De bodem is vruchtbaar en gezond, landbouwgewassen worden meer bestoven door insecten en zowel het oppervlaktewater als het grondwater is van goede kwaliteit. Hiervoor is de gebiedseigen natuur veerkrachtiger gemaakt, zowel in de stad als in het buitengebied. Ook zijn de landbouw, het landgebruik en de voedselproductie verduurzaamd en is het gebruik van fossiele brandstoffen teruggedrongen. Om deze situatie te bereiken, zijn een aantal ruimtelijke keuzes nodig.

Vergroenen in de stad (daar waar het nodig en mogelijk is)

Aan de hand van een groennorm bepalen we in welke buurten meer stedelijk groen nodig is. Deze norm is afhankelijk van de stedenbouwkundige karakteristiek van een buurt. Ze bestaat uit een minimumpercentage per buurt dat gehaald moet zijn in 2040, en een streefpercentage voor de lange termijn. De groennorm voor buurten is richtinggevend voor gemeentelijke ambities, en is gelijk of meer dan

het burgerberaad in haar advies heeft geadviseerd. Nieuwe ontwikkelingen dienen te voldoen aan het streefpercentage van de groennorm.

Deze norm is ongeveer: ²⁹

Stedenbouwkundige karakteristiek	Minimum-percentage	Streef-percentage
Historische binnenstad	15%	20%
Werkgebieden en bedrijventerreinen	25%	30%
Woonwijken	30%	40%

Daarnaast zorgt een aantal andere criteria voor een goede spreiding van het stedelijk groen, zodat iedereen er baat bij heeft:

- vanuit iedere woning en werkplek moet er zicht zijn op minimaal 3 bomen. Dit mogen ook groene gevels en/of daken zijn of een natuurgebied in de direct nabijheid van de woning;
- op buurtniveau moet minimaal 30% van de oppervlakte sprake zijn van schaduw van bomen of (hoge) gebouwen. Dit zorgt voor lagere temperaturen;
- minimaal 40% van de wandel- en fietsroutes in de buurt moeten in de schaduw liggen (koele routes);
- op maximaal 300 meter loopafstand van de woning of werkplek ligt een koele plek van minimaal 200 m² in de openbare ruimte (met beschaduwde zitplekken);

- op maximaal 300 meter loopafstand van de woning of werkplek ligt een groene openbare plek van minimaal 200 m² (met genoeg groene plekken voor het aantal inwoners in de buurt).

Bij de keuze voor het type groen houden we rekening met het (positief) effect op de biodiversiteit. Verder is het ook van belang, ook voor de Basiskwaliteit Natuur, dat het stedelijk groen (particulier en openbaar) evenwichtig is opgebouwd en er een goede verdeling van typen groen is per buurt:

- 40% hoge vegetatie (bomen);
- 20% middelhoge vegetatie (struiken);
- 40% lage vegetatie (gras).

Op de themakaart groen is met een symbool per buurt aangegeven of het stedelijk gebied nu groen genoeg is:

- de vulling van het symbool geeft aan of de kwantitatieve hoeveelheid groen nu gehaald wordt (minimum- of streefpercentage); ³⁰
- de kleur van het symbool geeft weer of de kwalitatieve hoeveelheid groen (is er genoeg spreiding) nu gehaald wordt (hoe groener hoe beter).

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

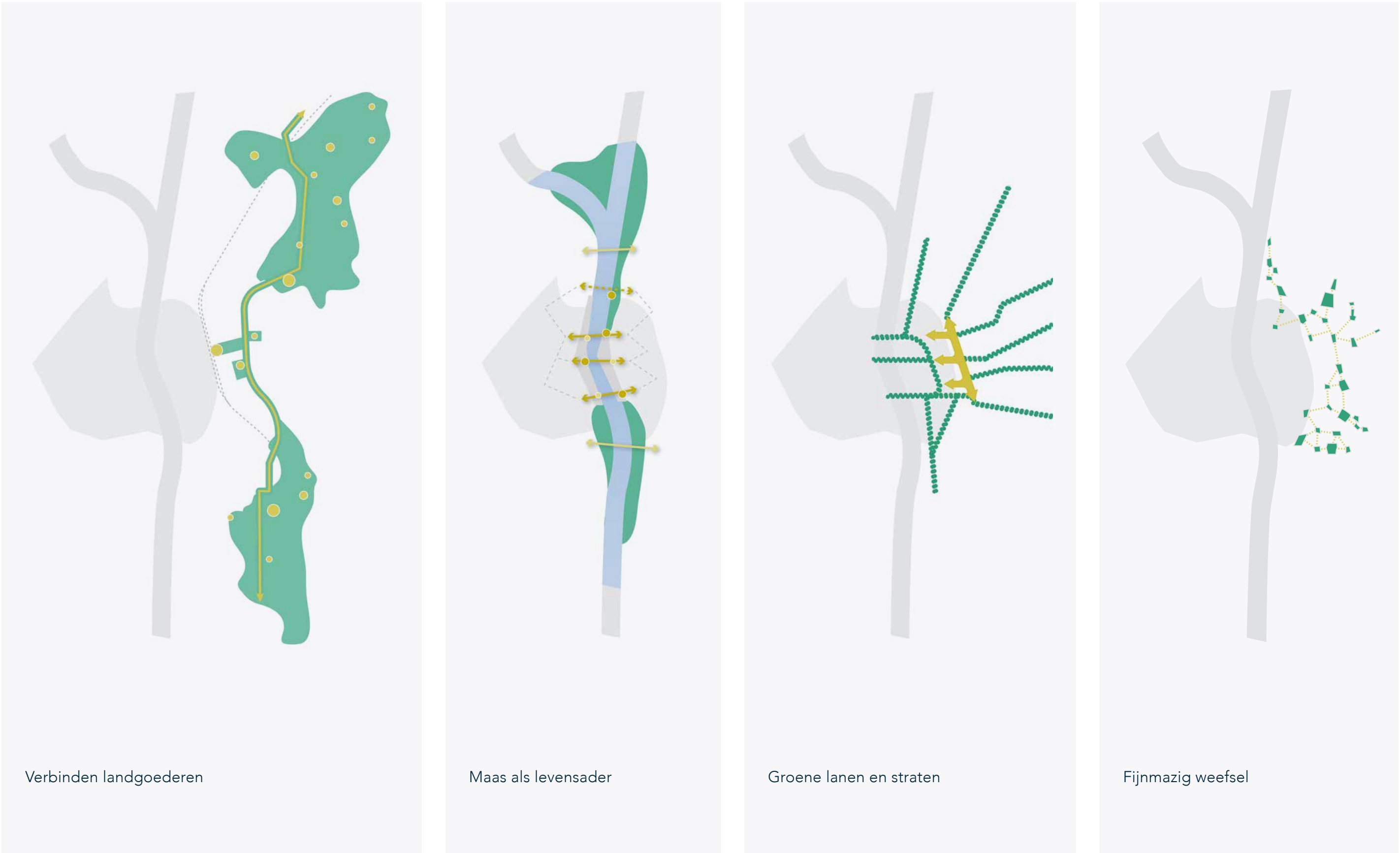
6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Gemeente Maastricht

Figuur 18: Versterken groenblauwe structuren op alle schaalniveaus, uit 'opmaat naar gebiedsvisie' door Urhahn.



- 1. Inleiding
- 2. Waar staan we en wat komt op ons af?
- 3. Visie & Strategie
- 4. Maastricht maakt vijf bewegingen

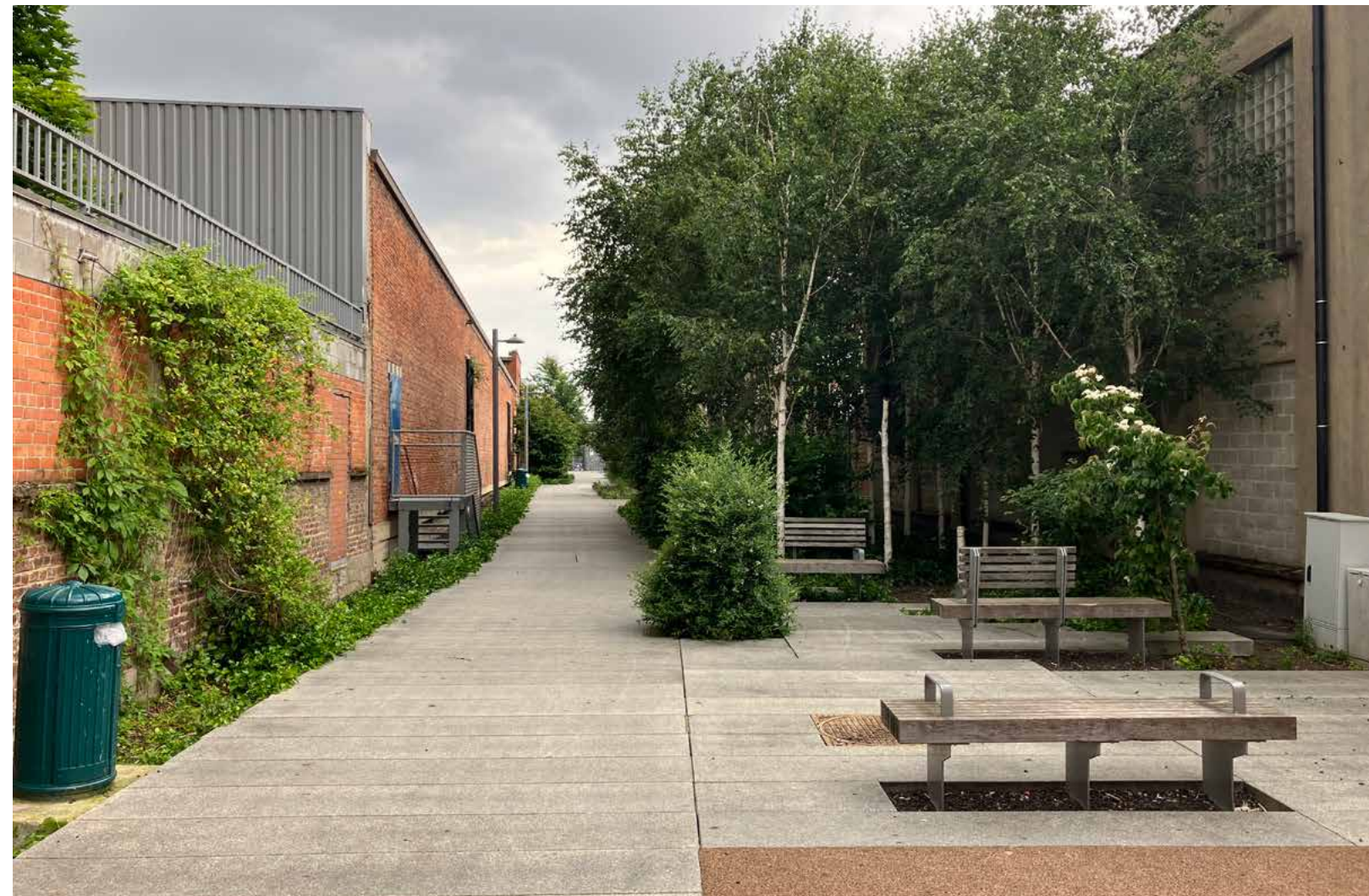
- 5. **Ruimtelijke vertaling per thema**
 - 5.1 Wonen
 - 5.2 Economie
 - 5.3 Ontmoeten
 - 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
 - 5.5 Water en bodem
 - 5.6 Groen
 - 5.7 Energie
 - 5.8 Mobiliteit
 - 5.9 Leefkwaliteit
 - 5.10 Zorgvuldige verdichting

- 6. Totaalkaarten
- 7. Stadsdeelvisies
- 8. Rollen, uitvoering en monitoring
- 9. Omgevings effectrapportage (OER)
- 10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Fijnmazig netwerk van koele en groene plekken en routes

We werken stapsgewijs toe naar koele en groene plekken en routes, die samen een groenstructuur van de stad vormen. Voor mens én natuur. Bestaande groene publieke ruimten, waterbuffers en watergangen in de buurten en wandel- en fietsroutes worden met elkaar gecombineerd en verbonden. Waar nodig voegen we nieuwe plekken en ontbrekende routes toe. Een inspirerend voorbeeld is het Zennepark in Brussel.



Het Zennepark is ontwikkeld op de plek waar vroeger de rivier de Zenne stroomde. Door ruimtes tussen de huizenblokken te verbinden en vergroenen wordt invulling gegeven aan de behoefte aan groen in dit dichtbebouwde stuk Brussel. Het pad is er voor voetgangers en trage fietsers en biedt de buurtbewoners een groene ruimte waar ze zich kunnen ontspannen en die gunstig is voor de biodiversiteit. Foto's: Bas Römgens

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

-
6. Totaalkaarten
 7. Stadsdeelvisies
 8. Rollen, uitvoering en monitoring
 9. Omgevings effectrapportage (OER)
 10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Foto's Kanjelzone en kasteel Jeruzalem door Marieke Kluiters



Foto Struinpad tussen Caberg en Retailpark door Fred Berghmans

Ook combineren we groen met water tot een stedelijke groenblauwe dooradering (GBDA), die waar mogelijk ook is verbonden met het buitengebied. De GBDA vormt zo ecologische verbindingen tussen stad en natuurgebieden, in combinatie met aantrekkelijke koele fiets- en/of wandelpaden (voor ommetjes vanuit de stad). Door het toevoegen van een uitgebreid netwerk van informele fiets- en wandelroutes verlagen we de recreatieve druk op de (op grotere afstand van de stad gelegen) Natura 2000-gebieden. Dit komt de natuurkwaliteit ten goede.

Grote groene binnenterreinen in de stad worden beschermd en zoveel mogelijk overdag openbaar toegankelijk gemaakt, om aan de groen- en/of de koeltemnorm te voldoen. Dit doen we waar geen ruimte meer is om dergelijke plekken op openbaar terrein te realiseren.

< Foto's van groenblauwe dooradering in de stad voor verkoeling, bewegen, ontmoeten en recreëren

> Ingekleurde kopergravure in het stedenboek *Civitas Orbis Terrarum* uitgegeven tussen 1572 en 1618 toont de groene binnenterreinen van Maastricht

Gebieden in de stad die een belangrijk leefgebied zijn voor beschermde soorten beschermen we als stedelijke natuurgebieden. Dit geldt onder andere voor het Groene Raamwerk Belvédère, waarmee het groengebied Hoge Fronten en Lage Fronten goed verbonden is met omliggende ecologisch waardevolle gebieden.

Deze stedelijke natuurgebieden zijn alleen op sommige plekken toegankelijk voor recreatie. Bij de hoofdgroenstructuur van de stad is een deel specifiek aangewezen als gebruiksgroen (door mensen), met een specifieke inrichting en beheer. Het overige groen draagt vooral bij aan een klimaatadaptieve, aantrekkelijke en biodiverse stad.



1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. **Ruimtelijke vertaling per thema**
 - 5.1 Wonen
 - 5.2 Economie
 - 5.3 Ontmoeten
 - 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
 - 5.5 Water en bodem
 - 5.6 Groen
 - 5.7 Energie
 - 5.8 Mobiliteit
 - 5.9 Leefkwaliteit
 - 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Referentiebeelden groene stadszoom: v.l.n.r een waterbuffer www.waterschaplimburg.nl, Velorium www.thuisinmaastricht.nl en Locotuinen www.locotuinen.nl

Groene (en blauwe) uitloop en een toekomstbestendig buitengebied

Het principe ‘compacte stad in een weids landschap’ wijzigen we in ‘compacte stad in een groen landschap’. Het buitengebied (landschap) blijft zoveel als mogelijk vrij van stedelijke ontwikkeling door in de bestaande stad de beschikbare ruimte optimaler en hoogwaardiger te gebruiken en waar mogelijk te verdichten. In het landschap krijgen goede combinaties van (natuurinclusieve) recreatie, (duurzame) landbouw en natuur een plek. Daarom spreken we beter over groen, dan over weids.

De buitengebieden ontwikkelen we tot een groen uitloopgebied van de stad. We maken een groene stadszoom van 50 tot 250 meter breed, als buffer tussen het agrarisch gebied en de woningen. In deze zone krijgen specifieke groene recreatieve functies een plek, zoals groene uitloopgebieden, recreatie en sport, pluk- en voedselbossen, stads- en moestuinen (voedselcoöperaties en stedelijke voedselproductie) en waterbuffering. In sommige delen van de stad, zoals Maastricht-Oost zoals het burgerberaad terecht

stelt, ontbreken grote stadsparken. Daar functioneert deze zone als een groot langgerekt stadspark, gelegen tussen stad en landbouwgebied, vergelijkbaar met het noordelijke deel van het Jekerdal.

De GBDA (groenblauwe dooradering) in het buitengebied wordt sterk aangezet door droogdalen zoveel als mogelijk te vergroenen en in te richten als groenblauwe corridors. De droogdalen, waar nu na hevige regenval vaak wateroverlast ontstaat op akkers vormen we om tot ‘groene verbindingen’ van circa 50 meter breed, bestaande uit opgaande beplanting, waterbergingen, bloemrijke bermen en een onverhard wandelpad. Hiertoe ruilen eigenaren (op vrijwillige basis) gronden, waarbij de gemeente een aanjagende rol inneemt.

Deze structuren worden ontworpen met aan de zuidzijde opgaande beplanting (bijvoorbeeld een houtwal) waardoor het water en de wandelroute in de schaduw liggen en er op de landbouwgrond ten noorden ervan zo min mogelijk schaduw valt. De GBDA zorgt ervoor dat hemelwater langer wordt vastgehouden, lokaal de stikstofdruk op Natura

2000-gebieden afneemt en ook het grondwater beter van kwaliteit wordt. Ook ontstaan er betere ecologische verbindingen tussen de natuurgebieden. De GBDA zorgt verder voor meer recreatieve mogelijkheden (ommetjes), waardoor de recreatieve druk op kwetsbare Natura 2000-gebieden afneemt.

De GBDA wordt gerealiseerd op (semi)overheidsgronden, om deze structuren duurzaam op de juiste plek in stand te kunnen houden. Voor het onderhoud worden beheercontracten afgesloten met agrariërs. Als dat wettelijk mogelijk is, kunnen deze GBDA-gronden ook meetellen voor de verplichtingen vanuit Europese en nationale eisen (agrarisch natuurbeheer, braakligging, bufferstroken). Dit met het doel om zoveel mogelijk aaneengesloten landbouwgrond te handhaven, die weinig schade ondervindt van het veranderende klimaat (wateroverlast, droogte).

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

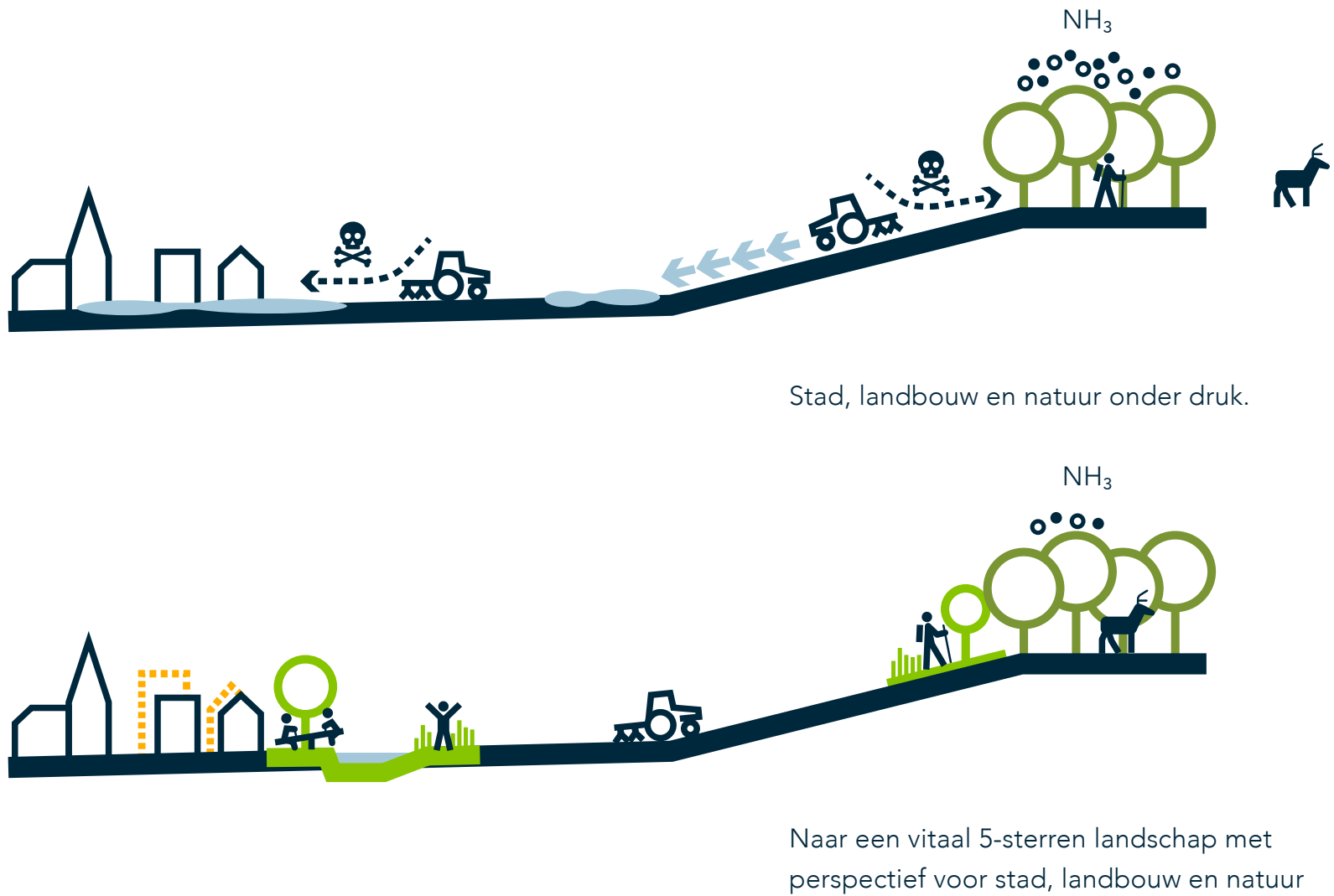
De Natura 2000-gebieden worden in samenwerking met onze partners versterkt met nieuw bos en bufferzones. De gebieden worden onderling verbonden met nieuwe natuur (Natuurnetwerk Nederland). Het extra areaal bos en natuur draagt ertoe bij dat de inwoners van de stad op minder reisafstand een bijzondere natuurervaring kunnen beleven. Het helpt ook het probleem van ‘run-off’ en ‘interflow’³¹ vanuit het agrarisch gebied op de natuurgebieden te beperken.

Ook het omvormen van de hellingen naar bloemrijk gras en struweel draagt bij aan de wateropgave. De helling vormt een extra spons waardoor regenwater minder snel afstroomt en langer wordt vastgehouden. Deze helling is tevens een extra ecologische verbindingszone en leefgebied voor soorten door het agrarisch gebied in noord-zuid richting. Ook zijn deze stroken interessante recreatieve routes en plekken, waar je even “de stad uit bent” en een mooi uitzicht hebt over het Maasdal. Deze (beweide) graslanden verlagen verder de druk op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden, aangezien ze niet (aanvullend) bemest en/of bespoten worden.

Tussen de omgevormde droogdalen en de terrassen is in 2040 nog steeds ruimte voor landbouw. De huidige landbouw zal doorontwikkelen en minder invloed hebben op het milieu (zowel richting de lucht als richting het grondwater). Vormen van lokale landbouw gericht op voedselproductie (bijvoorbeeld plantaardige eiwitten), de productie van bouwmaterialen en vormen van tuinbouw (vollegronds, in strokenteelt) worden meer gemeengoed. De productie wordt in beginsel lokaal en regionaal afgezet. De lokale agrariërs richten zich ook op het beheer van

het landschap, waarmee hun financiële armslag op een toekomstvaste wijze wordt vergroot. De grenzen van de huidige percelen Natuurnetwerk (agrarische natuur) in het Buitengebied-Oost worden aangepast aan de te ontwikkelen bufferzones rondom en verbindingzones tussen Natura 2000-gebieden.

Door de realisering van de GBDA, de brede ecologische verbindingszone op de hellingen en de nieuwe vormen van landbouw wordt ook de drinkwaterwinning in dit gebied duurzaam beschermd. Schoner grondwater leidt tot schoner oppervlaktewater, wat ook past in de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW).



Figuur 18: Schematische weergave van transformatie naar vitaal buitengebied.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Figuur 19: Themakaart Groen

Opgave natuur

Natuurlijk gebied: Dit profiel omvat diverse beschermde natuurgebieden op lokaal (Gemeentelijk Natuur Netwerk), provinciaal (Natuurnetwerk Limburg) en nationaal niveau (Natura 2000). Dit zijn gebieden met hoge natuurwaarden, bedoeld voor het behoud van leefgebied voor dieren en planten en daarmee de biodiversiteit.

Natuurlijk gebied over water heen: beschermde natuur- en watergebieden.

Opgave landschap

Landschappelijk gebied: Gebieden buiten het stedelijk gebied die niet beschermd zijn vanwege natuurwaarden vormen het landschappelijk gebied. Dit zijn grotendeels vlakliggende agrarische gronden, doorsneden door hellende gebieden met wateropvang, recreatief medegebruik en ecologische verbindingzones tussen stad en natuurgebieden.

Groene stadszoom: Een groene landschappelijke zoom van zo'n 50 tot 250 meter breed langs de rand van het bebouwd gebied van de stad, als overgangszone tussen het agrarisch gebied en de stad. In deze zone is ruimte voor waterbuffering, stadslandbouw, ontmoeting, recreatie en sport & spel.

Groenblauwe dooradering: In deze gebieden is vanwege het reliëf van het landschap extra aandacht voor het vasthouden en infiltreren van regenwater.

Beekdal en dalbodembodem: Meer ruimte voor een meanderende beek waardoor het waterbergend vermogen wordt vergroot, het water beter wordt beschermd tegen uitspoeling en de ecologische kwaliteit van de beek wordt verbeterd.

Opgave stedelijk groen

Stedelijk groen: Gebieden vooral bedoeld voor onze bewoners, werkers en bezoekers, voor het oog, ter ontspanning en voor vermaak. Groen in de directe woon- en werkomgeving is belangrijk voor de gezondheid. Dit groen heeft ook een grote rol voor aanpassing van de stad aan het veranderde klimaat.

Omvang opgave vergroening op basis van groennorm

- Zeer grote opgave
- Grote opgave
- Beperkte opgave
- Minimum niveau gehaald
- Streefniveau gehaald

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. **Ruimtelijke vertaling per thema**
 - 5.1 Wonen
 - 5.2 Economie
 - 5.3 Ontmoeten
 - 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
 - 5.5 Water en bodem
 - 5.6 Groen
 - 5.7 Energie
 - 5.8 Mobiliteit
 - 5.9 Leefkwaliteit
 - 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst

Bronnen en eindnoten

Uitvoering Groen: hoe gaan we dit doen?

- We vergroenen de stad stap voor stap op basis van een groennorm (op niveau van iedere buurt en ieder bouwinitiatief). Op projectbasis wordt consequent bij met name (middel)grote ontwikkelingen de hoeveelheid groen in de stad uitgebreid dan wel gecompenseerd binnen de projecten. Er gelden (nieuwe) richtlijnen voor de hoeveelheid groen en onverhard oppervlak. Daar waar ruimte op maaiveld schaars is, passen we innovatieve oplossingen toe zoals groene gevels en groene daken. We beschermen zoveel mogelijk bestaand groen en bestaande bomen.
- We verbeteren de gebruikswaarde van het groen (bedoeld voor de mens en recreatie) door het toevoegen van bijvoorbeeld kunst en sport- en spelmogelijkheden.
- We verbeteren de kwaliteit van het groen voor flora en fauna.
- Het bestaand verhard oppervlak in de stad wordt zowel in de publieke ruimte als op privaat terrein stap voor stap vergroend, bijvoorbeeld door het verwijderen van straatparkeren aan de straatzijde en het ‘tegelwippen’ op binnenterreinen en in voor- en achtertuinen. Hiervoor zetten we stimuleringsmaatregelen in en voegen we groen toe aan het straatbeeld tijdens wegconstructies vanwege bijvoorbeeld onderhoud of de energietransitie (denk aan de aanleg van warmtenetten). Buurten waar hoge temperaturen zorgen voor zogenaamde hitte-eilanden, vergroenen we met prioriteit.³²
- We realiseren groenblauwe verbindingen, een kwaliteitsslag voor onze flora en fauna, maar ook



Orleansplein als voorbeeld van een koele en groene ontmoetingsplek verbonden met koele wandel- en fietsroutes

(zorgvuldig ingepast) met mogelijkheden om recreatief te fietsen en wandelen. Dit doen we door bestaande wandel- en fietsroutes te vergroenen of nieuwe plekken en ontbrekende routes aan te leggen, bijv. langs de oostelijke maasoever (zie ook hoofdstuk 10).

- De veerkracht van het landelijk gebied vergroten we door het realiseren van een groenblauwe dooradering (GBDA). Dit zal de gevolgen van klimaatverandering (wateroverlast, droogte) sterk verminderen. Voor de GBDA krijgen het Jekerdal en het oostelijk buitengebied prioriteit vanwege de nabij gelegen Natura 2000-gebieden en beekdalen. Hierbij stimuleren we vrijwillige ruil van gronden en kopen we waar nodig grond aan.
- We dragen samen met de Provincie en het Rijk bij aan de transitie naar een duurzamere landbouw met geen of veel minder mest en bestrijdingsmiddelen, zodat de natuur kan herstellen en de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater verbetert en drinkwaterbronnen beschermd blijven. De gemeente neemt in het vraagstuk van bestrijdingsmiddelen een activerende rol, binnen de wettelijke



Toegankelijke groene binnenterreinen bieden verkoeling en groen in de binnenstad.

mogelijkheden die het heeft. Denk bijvoorbeeld aan het creëren van de groene stadszoom. Er is daarbij aandacht voor agrarische gronden nabij woningen. Voedselproductie in deze gebieden is meer gericht op produceren voor de regio dan op de wereldmarkt. We passen voor de natuurbeken een zogenaamde beekdalbrede benadering toe met meer ruimte voor een meanderende beek.

- We creëren ruimte voor publiek toegankelijke waterrecreatie en een parkachtige groene stadszoom voor recreatie en het vasthouden van water.
- We zetten in op natuurherstel, bescherming en kwaliteitsverhoging ten behoeve van de daarin levende flora en fauna (biodiversiteit), voor de gezondheid van de mens, en ook ten gunste van het verkleinen van de stikstofproblematiek.
- We streven er naar dat vrijkomende agrarische bebouwing in het buitengebied bij voorkeur behouden worden voor agrarische of andere bedrijvigheid die aansluit bij het grondgebruik in dit gebied, zoals bijvoorbeeld loonbedrijven die werken in de agrarische sector en natuurbeheer.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

5.7 Energie

Doelen en ambities

Maastricht is in 2050, conform de landelijk ambities, volledig klimaatneutraal³³. Dit vergt een inspanning op diverse vlakken.

- Gebouwde omgeving: 75.000 gebouwen aardgasvrij verwarmen.
- Mobiliteit: het Nederlands verkeer en transport stoot geen schadelijke uitlaatgassen en CO₂ meer uit.
- Landbouw en landgebruik: uitstoot en opslag van CO₂ in een kringloop.
- Industrie: circulaire en CO₂-arme industrie, fabrieken draaien op groene energie.
- Lokale opwekking van duurzame elektriciteit, conform het bod Regionale Energie Strategie 1.0.

De wijze waarop en het tempo waarin de energietransitie verloopt, worden vooral bepaald door Europees en landelijk beleid³⁴. Binnen die kaders heeft de gemeente de wettelijke opdracht de regie- te voeren over de verduurzaming van de gebouwde omgeving, mobiliteit en lokale opwekking. Voor het onderdeel industrie neemt de gemeente een stimulerende rol. De gemeente levert op het onderdeel energie in de landbouw, gegeven de Maastrichtse context, geen inzet.

Ruimtelijke keuzes Energie

We hanteren de volgende uitgangspunten voor een duurzame energievoorziening én een goede fysieke leefomgeving.

- Vanuit het principe van de compacte stad zetten we maximaal in op zonne-energie op daken en (grootschalige) terreinen binnen het verstedelijkte gebied.
- Voorzieningen voor het energiesysteem in het buitengebied zoals leiding- en kabeltracés, hoogspanningsstations, netstations en eventuele extra grootschalige energieopwekking worden zorgvuldig ingepast, bij voorkeur op basis van multifunctioneel grondgebruik.
- Maatregelen voor de energietransitie koppelen we zoveel mogelijk aan bredere opgaven, zoals de kloppende harten in de buurt (buurtbatterij, buurthub, collectieve opwekking) en klimaatadaptatie (Straat van de Toekomst, vergroening, wateropgave).
- De opwekking, distributie en opslag van elektriciteit zijn in toenemende mate gedecentraliseerd en vragen lokaal om meer ruimte, uitbreidingen en verzwaringen van de elektriciteitsinfrastructuur. Daarom moet er in elke buurt ruimte worden gereserveerd voor deze voorzieningen.

- In de wijkuitvoeringsplannen richting een aardgasvrij Maastricht werken we op basis van fysieke kenmerken van het gebied en de bebouwing, energievraag en -aanbod en sociale karakteristieken van de wijk.

Steeds vaker is de vraag naar elektriciteit groter dan wat het netwerk kan leveren, oftewel netcongestie. Daarmee is netcongestie in korte tijd uitgegroeid tot een hardnekkige bottleneck in de energietransitie van Nederland en zeker ook in Maastricht. De samenwerking met de netbeheerders en grootverbruikers voor het oplossen hiervan is op de korte termijn daarom een kritische succesfactor voor de voortgang van de energietransitie.

We hanteren voor de transitie de volgende strategieën:

- energiebesparing;
- netverzwaring en elektrificatie;
- warmtenetten;
- gebiedsgerichte aanpak;
- opslag van energie;
- lokale opwekking.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Energiebesparing

We zetten in op het beperken van de energievraag, bijvoorbeeld door het faciliteren van de isolatie van woningen, kantoren en andere gebouwen, het helpen van bedrijven om hun processen efficiënter te maken of het stimuleren van lopen en fietsen als alternatief voor de auto. Naar schatting moeten ongeveer 43.000 gebouwen beter worden geïsoleerd om klaar te zijn voor de (aardgasvrije) toekomst. Daarnaast gaan alle gebouwen over op een aardgasvrije warmtevoorziening. Hieraan kunnen maatschappelijke opgaven worden gekoppeld. Zo leiden geïsoleerde woningen bijvoorbeeld tot een lager energieverbruik en tot meer wooncomfort voor de bewoner. En dat komt de leefbaarheid, gezondheid en portemonnee ten goede.



Netverzwaring en elektrificatie

Het is onzeker hoe de energievraag richting 2040 zich precies zal ontwikkelen. Dit is onder meer afhankelijk van de economische en demografische groei en het effect van de beoogde energiebesparing. Wel is duidelijk dat de elektriciteitsvraag – als onderdeel van de totale energievraag – fors zal toenemen door de elektrificatie van het verwarmen van gebouwen, industriële processen en mobiliteit.

Net als in de afgelopen decennia zal in 2040 de energie die wordt gebruikt in Zuid-Limburg groten-deels worden aangevoerd van elders. Daarbij zullen verschuivingen plaats vinden naar andere vormen van energie (bijvoorbeeld groene waterstof in plaats



van aardgas) en nieuwe retourstromen ontstaan (zoals CO₂). Het landelijke netwerk moet hiervoor worden aangepast en uitgebreid, onder meer via het doortrekken van het hoogspanningsnetwerk (380 kV) naar Graetheide en de aanleg van pijpleidingen via de Delta Rijnkorridor naar Chemelot. Ook het regionale elektriciteitsnetwerk moet worden verzwakt om te kunnen voorzien in de grotere vraag naar elektriciteit.

In Maastricht betekent dit richting 2040 ruimtelijk dat:

- in naar schatting 1 op de 3 straten het ondergrondse elektriciteitsnetwerk moet worden verzwakt;
- er circa 600 nieuwe netstations (met een oppervlak van zo'n 35 m² per station) nodig zijn;
- de HS/MS-stations in Limmel, Wittevrouwenveld, Heer en Boschpoort moeten worden uitgebreid dan wel vernieuwd;
- er vermoedelijk 2 nieuwe hoogspanningsstations moeten worden gebouwd, 1 aan de noordzijde en 1 aan de zuidzijde van Maastricht, met een ruimteclaim van circa 3 tot 4 hectare.

Referentieprojecten voor zorgvuldige ruimtelijke inpassing van onderstations, boven een natuurinclusief onderstation met landelijk karakter en onder een onderstation met een hoogwaardige uitstaling in een meer stedelijke/parkachtige omgeving van respectievelijk architecten Edwin Megen Van studioSKMov en Schutter ETH.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Gemeente Maastricht

Voor deze voorzieningen dient tijdig ruimte vrijgespeeld te worden, zodat de energietransitie niet wordt vertraagd.

In 2040 zal een aanzienlijk deel van het nu nog met fossiele brandstoffen aangedreven wagenpark (personen- en goederenvervoer) zijn vervangen door voertuigen met elektrische aandrijving. De aanschaf van elektrische voertuigen wordt landelijk gestimuleerd. Maastricht heeft in 2025 - conform landelijk beleid – de emissiezone voor stadslogistiek ingevoerd. Ook wordt het aantal (snel-)laadpalen in de openbare ruimte en op privaat terrein uitgebreid. Elektrische deelauto's komen beschikbaar via een fijnmazig aanbod op buurthubs, met herkenbare parkeerplekken in pandig of in de buitenruimte, al dan niet gecombineerd met andere voorzieningen. In een deel van de hubs worden ook energieopwekking en -opslag georganiseerd. Openbaar vervoer en het stedelijke goederenvervoer zijn grotendeels emissievrij.

Ook de industriële processen worden door elektrificatie verduurzaamd. Voor specifieke (maak)industrie wordt mogelijk groen gas en/of waterstof ingezet. Hiervoor zijn aanvullende investeringen nodig om het groen gas en/of waterstof te produceren en/of aan te leveren via leidingen of op kleinere schaal via het water naar bijvoorbeeld de Beatrixhaven. Mogelijk kan dit worden gekoppeld aan het regionaal Warmtenet Zuid-Limburg. De aansluiting op een mogelijk waterstofnetwerk zal zich concentreren rond de Beatrixhaven (en eventueel Bosscherveld). Alleen hier lijkt een duurzame maakindustrie die gebruik maakt van hoge-temperatuur productieprocessen mogelijk.

De landbouw en het landgebruik worden emissievrij door het gebruik van elektrische voertuigen en verduurzaming van de gebouwen. Waar nodig wordt CO₂ opgeslagen in de natuurlijke kringloop en stappen agrariërs over naar andere typen gewassen, bijvoorbeeld ten behoeve van biobased bouwen en isolatie.

Warmtenetten

Richting 2040 worden stapsgewijs de warmtenetten in Maastricht uitgebreid. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van lokale warmtebronnen (onder andere drie rioolwaterzuiveringsinstallaties, restwarmte van de industrie en mogelijk de Maas). Potentieel kan hiermee worden voorzien in ongeveer 50% van de totale warmtevraag.³⁵ Daar komt nog eens 25% door de aanleg van het regionaal Warmtenet Zuid-Limburg. Om dit regionaal warmtenet (en de aansluiting daarop) mogelijk te maken, zijn aan de noordkant van Maastricht leidingen en een grote warmtehub nodig. De warmtehub is een installatiegebouw op een terrein van circa 1 ha, met als zoeklocatie de omgeving van de Viaductweg. Voor de warmtenetten moeten verder verspreid over de stad diverse backup warmteketels worden gerealiseerd. De bebouwde omgeving die niet op een warmtenet wordt aangesloten, wordt verwarmd via all-electric-oplossingen (bijvoorbeeld met een warmtepomp) of andere mogelijke toekomstige toepassingen (bijvoorbeeld met groen gas of waterstof). Door vooral in te zetten op warmtenetten (inclusief koeling) proberen we de groei van de elektriciteitsvraag te beperken. Een grote onzekerheid bij de aanleg van de warmtenetten is echter de betaalbaarheid van de warmte voor de gebruikers.

Gebiedsgerichte aanpak (decentrale energie-uitwisseling)

Gelet op de netcongestie werken we gebiedsgericht samen met netbeheerders en verbruikers aan slimme oplossingen om vraag en aanbod van energie beter af te stemmen en beschikbare (lokaal opgewekte) energie lokaal beter te benutten. Dit combineren we waar dat zinvol is met energiebesparing.

Opslag van energie (elektriciteit, warmte, waterstof)

Opslag van energie is in 2040 gemeengoed en bestaat in verschillende vormen.

- Kleinschalige opslag om 24-uurs disbalans op te vangen, zoals thuisaccu's (mogelijk in de vorm van een autoaccu).
- Middelgrote opslag, bijvoorbeeld bedrijven die met elkaar samenwerken, aansluitcapaciteit op het net delen en elkaars lokale opwek gebruiken. Andere voorbeelden zijn buurthubs van waaruit energie wordt verdeeld en opslag van warmte voor warmtenetten in backup-ketels of buurtbatterijen.
- Grootschalige opslag (bijvoorbeeld in de vorm van groene waterstof) om verschillen tussen vraag en aanbod per seizoen uit te balanceren.
- Bij uitrol van het regionaal Warmtenet Zuid-Limburg komt er in de regio een grootschalige opslag en grootschalige warmtehub.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Zonnepark Belvédère

De eerste twee soorten opslag vragen nauwelijks extra ruimte; ze kunnen op eigen terrein of in buurt-hubs worden gerealiseerd. Grootschalige opslag vraagt wel meer ruimte. Dit krijgt een plek op of nabij een bedrijventerrein, bij voorkeur op private gronden en in samenwerking met de afnemende bedrijven. Gelet op de schaarste aan uitgeefbare bedrijfsterreinen moeten nut en noodzaak van dit type opslag zorgvuldig worden onderbouwd. Bij voorkeur draagt deze opslag ook bij aan verzachting van de netcongestie en/of meer netbalans. Het moet in elk geval niet leiden tot (extra) netwerkcongestie.

Lokale opwekking

In lijn met de Regionale Energie Strategie wordt in de toekomst een deel van de elektriciteit lokaal en duurzaam opgewekt. Het RES-bod 1.0 van Maastricht bevat de opwekking van 0,248 TWh per jaar via grootschalige zonne-energie, uiterlijk gerealiseerd in 2030. Dit bod wordt ruimtelijk geëffectueerd door:

- het inmiddels gerealiseerde zonnepark Belvédère (0,011 TWh);
- het in voorbereiding zijnde zonnepark Lanakerveld (0,053 TWh);
- de grootschalige toepassing van zon-op-dak (0,052 TWh).³⁶

Hiermee resteert een resterende zoekopgave voor grootschalige opwekking (0,132 TWh), die nog nader moet worden ingevuld via meervoudig ruimtegebruik (parkeerterreinen, spoorse voorzieningen, langs rijksinfrastructuur, op water en (verharde) bedrijventerreinen).³⁷

De omvang van de resterende zoekopgave en de netwerkcongestie op het elektriciteitsnet maken het onwaarschijnlijk dat het RES-bod 1.0 op tijd wordt gerealiseerd. Dit heeft te maken met bewuste keuzes. Zo heeft Maastricht te weinig ruimte om naast Lanakerveld en Belvédèreberg nog meer zonneweides te realiseren. Ook heeft de gemeente eerder besloten dat windmolens op Lanakerveld niet gewenst zijn. Het elders plannen van windmolens is door ruimtelijke restricties – in ieder geval tot er duidelijkheid is over de komst van de Einstein Telescoop - niet mogelijk. Dat maken energiebesparing en de gebiedsgerichte aanpak nog belangrijker. Bovendien vraagt dit om een open vizier voor andere oplossingsrichtingen die op termijn een rol zouden kunnen gaan spelen. Andere vormen van opwekking worden daarom niet uitgesloten, maar bieden vooralsnog onvoldoende perspectief om nog voor 2030 in stelling te worden gebracht.

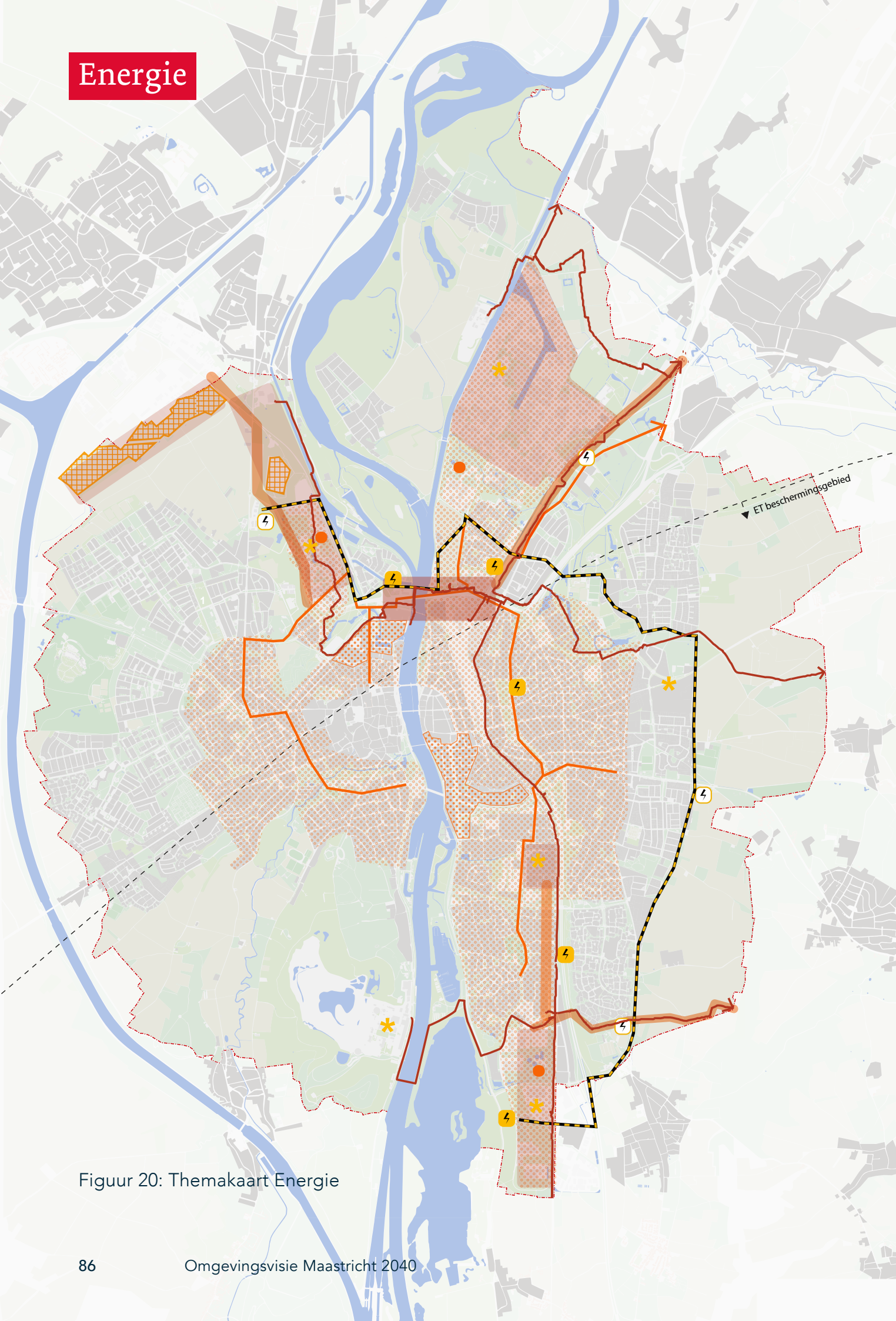
1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

-
6. Totaalkaarten
 7. Stadsdeelvisies
 8. Rollen, uitvoering en monitoring
 9. Omgevings effectrapportage (OER)
 10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Hoofdstructuur Energie

	Zon op daken	Zon op daken in de hele stad stimuleren. Voor monumentale panden en omgevingen worden kaders ontwikkeld voor maatwerk oplossingen met respect voor de monumentale waarde.
	Grootschalige opwek & uitwisseling energie	Extra inzet op grootschalige opwek zonneenergie op daken en uitwisseling van energie overschotten en tekorten op bedrijventerreinen, zowel bestaand als nieuw.
	Zonnevelden bestaand & gepland	Onderdeel van realisatie doelen RES 1.0. Op lange termijn zonnenveld Lanakerveld transformeren in bedrijventerrein met grootschalige opwek op daken en boven parkeerterreinen.
	Einstein Telescope beschermingsgebied	In dit gebied is geen windenergie mogelijk bij komst van de Einsteintele scope
	20/50kV station bestaand	Uitbreiden & vernieuwen
	150kV station nieuw	Zoekgebied te realiseren station voor invoeding en koppeling hoogspanning
	Tracé hoogspanning	Zoekgebied uitbeiding 150kV net
	Warmtenetten bestaand & uitbreiding	Inzetten op behoud bestaande en ontwikkeling nieuwe warmtenetten waar mogelijk
	Warmtebronnen	Benutten rioolwaterzuiveringsinstallaties als warmtebron voor warmtenetten
	Warmtenet	Ruimtereservering en lobby voor regionaal warmtenet
	Hoofdgasnetwerk	Benutten kansen verbetering externe veiligheid door herpositionering bij transitie naar waterstof
	Zoekgebied trace waterstof	Zoekgebied voorkeurstracé waterstof i.v.m. beperking externe veiligheid stedelijke functies
	Clustering potentiële waterstofvraag	Clustering potentiële industrieële waterstofvragers. Bestaand cluster Noorderbrug als hefboom voor aansluiting op waterstof.

1.	Inleiding
2.	Waar staan we en wat komt op ons af?
3.	Visie & Strategie
4.	Maastricht maakt vijf bewegingen
5.	Ruimtelijke vertaling per thema
5.1	Wonen
5.2	Economie
5.3	Ontmoeten
5.4	Cultuur en Cultureel Erfgoed
5.5	Water en bodem
5.6	Groen
5.7	Energie
5.8	Mobiliteit
5.9	Leefkwaliteit
5.10	Zorgvuldige verdichting
6.	Totaalkaarten
7.	Stadsdeelvisies
8.	Rollen, uitvoering en monitoring
9.	Omgevings effectrapportage (OER)
10.	Voorkeursrecht
Begrippenlijst	
Bronnen en eindnoten	

Figuur 20: Themakaart Energie

- We werken op basis van een planmatige buurt-aanpak intensief samen met netbeheerders Ten-net en Enexis aan een toekomstbestendig elektriciteitsnet, onder andere door het faciliteren van uitbreiding van het elektriciteitsnet.
- We beperken de energievraag door isolatie van de gebouwde omgeving. Daarvoor zetten we in op een gebiedsgerichte aanpak met aandacht voor de betaalbaarheid van energie voor inwoners met een lage financiële draagkracht. Ook volgen we een gecoördineerde aanpak van de verduurzaming van historische panden in het centrum.
- We zetten in op verwarmen (en koelen) door warmtenetten, onder andere door gebruik te maken van lokale warmtebronnen (rioolwaterzuiveringsinstallaties, Maas en beschikbare restwarmte van industrie).
- We doen – indien noodzakelijk – een tracéreservering tussen Chemelot en Maastricht voor een regionaal warmtenet Zuid-Limburg.
- Duurzame ingrepen aan bestaande gebouwen kunnen een impact hebben op de fysieke leefomgeving. In het omgevingsplan proberen we de lokale regels over deze impact zo efficiënt en effectief mogelijk vorm te geven en toe te passen. Hierdoor wordt voorkomen dat de inwoners vastlopen in de energietransitie en de gemeentelijke organisatie vastloopt door de grote hoeveelheid aan vergunningaanvragen.

- We stimuleren bedrijven bij het verduurzamen door energie te besparen, lokaal op te wekken, lokaal te verbruiken, verbruik te verschuiven, energie op te slaan en samen te werken.
- We verkennen samen met de industrie de haalbaarheid van een toegang tot waterstof, bijvoorbeeld door een aansluiting te krijgen op het landelijk waterstofnetwerk.
- Het belang van een waterstofaansluiting is er bijvoorbeeld ook voor de verduurzaming van het MUMC+.
- We ondersteunen de lobby voor een snelle komst van de Delta Rijnkorridor naar Chemelot en uitbreiding van het 380 kV-net tussen Maasbracht en Graetheide.
- We werken regionaal samen bij de grootschalige opwekking van zonne-energie, onder andere

om expertise te bundelen en grensoverstijgende projecten op te zetten. Voor nieuwe kansen voor grootschalige zonneweides sluiten we aan bij het eerstvolgende kansen-onderzoek vanuit de regio.

- We stimuleren de opwekking van zonne-energie op grote daken door middel van de gebiedsaanpakken en specifiek maatwerk voor doelgroepen. Bij voldoende potentie wordt deze aanpak verbreed naar parkeerplaatsen en –terreinen (solar carports) en eventueel zonne-energie op water.
- We verkennen de mogelijkheden voor opwekking van energie door waterkrachtcentrales, waar nodig en mogelijk binnen regionaal verband.

Ook bedrijven in het landelijk gebied worden gestimuleerd om duurzame energie op te wekken, op een wijze die bijdraagt aan natuurversterking, waterinfiltratie en -buffering, landschapskwaliteit en recreatief medegebruik.



Verduurzaamde woningen van woningbouwcorporatie in Nazareth als voorbeeld van een planmatige en gebiedsgerichte aanpak.

1. Inleiding

2. Waar staan we en wat komt op ons af?

3. Visie & Strategie

4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

5.1 Wonen

5.2 Economie

5.3 Ontmoeten

5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed

5.5 Water en bodem

5.6 Groen

5.7 Energie

5.8 Mobiliteit

5.9 Leefkwaliteit

5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten

7. Stadsdeelvisies

8. Rollen, uitvoering en monitoring

9. Omgevings effectrapportage (OER)

10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

5.8 Mobiliteit



Doelen en ambities

Goede bereikbaarheid van banen en voorzieningen in Maastricht en de (Eu) regio

- We dragen bij aan en faciliteren de dagelijkse mobiliteit en ontplooiing van mensen; met nadruk op bewegen, spelen, inclusiviteit en ontmoeten.
- We versterken de agglomeratiekracht van Maastricht door een toename van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen in de (Eu) regio. Daarvoor werken we onder andere aan een goede aanhaking van Maastricht op economische kerngebieden (Randstad, Brainport Eindhoven, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit).

Ruimte voor gezonde, veilige en duurzame mobiliteit

- We stimuleren het lopen en fietsen voor verplaatsingen binnen Maastricht en het fietsen en gebruik van openbaar vervoer voor verplaatsingen van en naar Maastricht.
- We verminderen de CO₂-uitstoot door verkeer als bijdrage aan een klimaatneutrale stad en regio in 2050.

- Met logistieke oplossingen, zoals vervoer over water, dragen we bij aan de transitie naar een circulaire economie in 2050.

- We werken aan vermindering van de hinder (verstoring) door wegverkeer.

- We vergroten de verkeersveiligheid zodat het aantal verkeersslachtoffers daalt en op termijn richting nul gaat.

Verleiden en beïnvloeden met parkeerbeleid, mobiliteits- en verkeersmanagement

- We faciliteren en stimuleren vormen van deel-mobiliteit waardoor het autobezit en -gebruik afnemen.
- We bouwen het straatparkeren en parkeren op binnenterreinen³⁸ af voor forenzen en bezoekers, mits goede alternatieven zijn aan de rand van het centrum (P+W) en de rand van de stad (P+R).
- We zetten op piekmomenten slim parkeer- en verkeersmanagement in om de leefkwaliteit te verhogen.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Gemeente Maastricht

Ruimte voor gezonde, veilige en duurzame mobiliteit

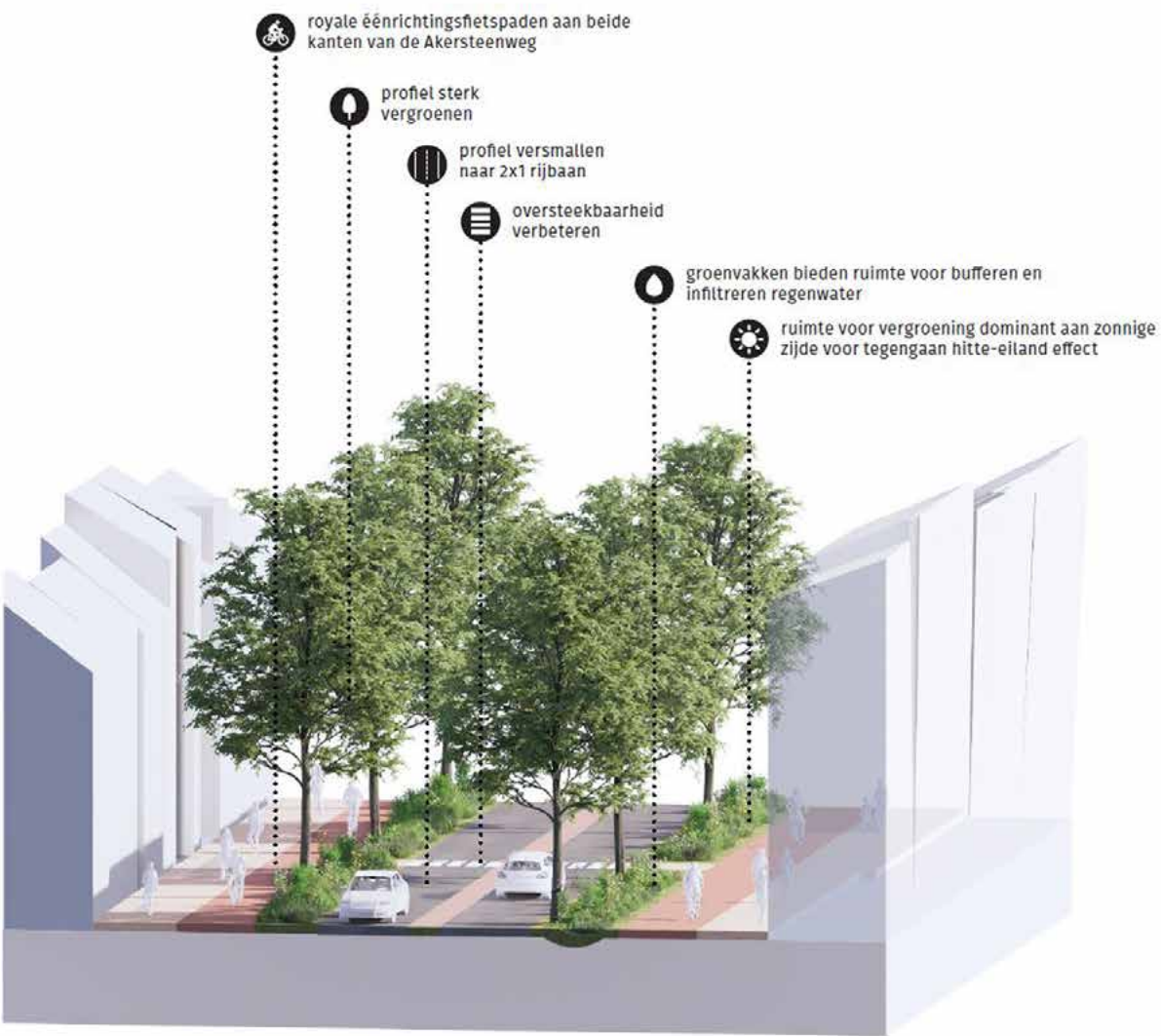
Maastricht is in 2040 een compacte stad, waar voorzieningen goed en op korte afstand bereikbaar zijn. We investeren in aantrekkelijk, veilig en comfortabel lopen en fietsen. Nu al reist 58% van de Maastrichtenaars te voet of per fiets naar werk of onderwijs. In 2040 is dit aandeel verder gegroeid omdat de meerderheid van onze inwoners werkt en studeert in eigen stad, vaker te voet of te fiets gaat en vaker thuis of in nabijgelegen werk- en meetingsruimtes werkt en studeert.

We investeren in een goed loopnetwerk met ruimere en goed toegankelijke trottoirs en voetpaden. Daarmee willen we van lopen een vanzelfsprekende, alledaagse bezigheid en vrijetijdsbesteding maken. Daarvoor moet de inrichting ertoe bijdragen dat iedereen kan en durft te lopen en daar waar nodig daarbij geholpen kan worden. Voetgangers moeten zich veilig voelen. Het netwerk zal in stappen worden verbeterd en uitgebreid zodat alle belangrijke bestemmingen in de stad goed bereikbaar zijn te voet.

Een soortgelijke aanpak geldt voor fietsen. Een belangrijk onderdeel van de aanpak is het verminderen van barrières, bijvoorbeeld door het veiliger en aantrekkelijker maken van het Kennedytracé voor zowel voetgangers en fietsers, het aanleggen van een nieuwe loop- en fietsbrug over de Maas en het maken van veiligere oversteken over de oude singels en bijvoorbeeld ook de Terblijterweg en Akersteenweg.

Ook realiseren we een aantrekkelijke fietssingelring om het centrum en een fietsparkeerring met fietsenstallingen (met toezicht) rond het kernwinkelgebied. Deze investeringen dragen bij aan het fietscomfort en zorgen er tegelijkertijd voor dat er in de binnenstad meer ruimte komt voor voetgangers. In de regio werken we aan comfortabele doorfietsroutes die fietsen over langere afstanden aantrekkelijk maken.

Door Europees beleid zal in 2040 een groot deel van de auto's elektrisch zijn (de verwachting is dat in 2050 nagenoeg alle personenvoertuigen elektrisch zijn). Er is daarvoor wel voldoende laadinfrastructuur nodig, met een optimale spreiding van reguliere laders en snelladers. De logistiek in het centrum is volledig elektrisch en gebeurt in kleinere voertuigen.



Figuur 21: Ambitie Akersteenweg, uit Visie Kennedybrugtracé door B+B landschaps-architecten

- 1. Inleiding
- 2. Waar staan we en wat komt op ons af?
- 3. Visie & Strategie
- 4. Maastricht maakt vijf bewegingen

- 5. Ruimtelijke vertaling per thema
 - 5.1 Wonen
 - 5.2 Economie
 - 5.3 Ontmoeten
 - 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
 - 5.5 Water en bodem
 - 5.6 Groen
 - 5.7 Energie
 - 5.8 Mobiliteit
 - 5.9 Leefkwaliteit
 - 5.10 Zorgvuldige verdichting

- 6. Totaalkaarten
- 7. Stadsdeelvisies
- 8. Rollen, uitvoering en monitoring
- 9. Omgevings effectrapportage (OER)
- 10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Figuur 22 & 23: Groene fietssingel, uit Visie Kennedybrugtracé door B+B landschapsarchitecten

Er zijn verschillende logistieke hubs ingericht voor overslag en kortstondig voorraadbeheer nabij een aantal bedrijventerreinen in de stad. Dit wordt aangevuld met fietsbezorghubs of kleinere logistieke hubs verspreid over de stad, nabij ontmoetingsplekken of aan levendige routes, op voorwaarde dat dit verkeersveilig kan worden ingepast.

Ruimteclaims in de openbare ruimte zijn aanleiding om met de aanpak ‘De straat van de toekomst’ samen met bewoners en ondernemers te onderzoeken waar bijvoorbeeld speel- en ontmoetingsruimte en verkoe-lend groen kunnen worden toegevoegd (zie figuur 24). Als dat ten koste gaat van straatparkeren, moet er altijd rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van woningen en andere functies voor bijvoorbeeld zorgverleners, mensen die minder goed ter been zijn en logistieke stromen.



Figuur 24: Straat van de toekomst op basis van 11 dimen-sies (voorbeeld ter illustratie)

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

We schatten in dat het aantal straatparkeerplekken omlaag kan, bijvoorbeeld omdat bewoners (en hun visite) steeds vaker inpandig of op buurthubs parkeren, waar ook deelauto's en laadvoorzieningen beschikbaar zijn. Ook op buurtniveau moeten voldoende (parkeer)alternatieven over blijven. Forenzen en bezoekers zullen, in het gereguleerd gebied, steeds meer parkeren op afstand (P+W en P+R-voorzieningen). Op deze manier wordt de publieke ruimte gezonder, veiliger en inclusiever.

Om de verkeersveiligheid te verhogen, de openbare ruimte inclusiever te maken en de geluidhinder door verkeer te verminderen, werken we richting 2040 in de hele stad toe naar een maximumsnelheid van 30 km per uur. Dit is met uitzondering van de grotere ontsluitings- en stroomwegen.³⁹

Knooppuntontwikkeling en goede verbindingen

In het afgelopen decennium is er fors geïnvesteerd in goede autoverbindingen van en naar Maastricht. Gecombineerd met goede ruimtelijke ordening en het stimuleren van aantrekkelijke alternatieven (OV en fiets) zetten we in op het beperken van de groei van het autoverkeer, ondanks een groeiend aantal inwoners. Zo kunnen we ook zonder nieuwe grote infrastructurele ingrepen blijven profiteren van een goede autobereikbaarheid.

Maastricht is onderdeel van een grotere regio. De inwoners van Zuid-Limburg maken gebruik van voorzieningen in verschillende steden en kernen. Het ruimtelijk beleid is erop gericht om wonen, werk, onderwijs en voorzieningen zoveel mogelijk op goed bereikbare plekken te plannen, en regionale functies zoals beroepsonderwijs bij voorkeur nabij de treinstations. Dat laatste zorgt ervoor dat zoveel mogelijk mensen in Zuid-Limburg niet of minder afhankelijk worden van de auto. Dit draagt ook positief bij aan de businesscase van het openbaar vervoer.

Figuur 25: Herstellen stedelijk weefsel met een ladderstructuur voor wandelen en fietsen, uit 'gebiedsvisie Spoorzone' door Urhahn stedenbouw.



1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

De realiteit is dat het openbaarvervoergebruik sinds corona in Limburg en ook Maastricht nog niet op het peil is van 2019. Voor Limburg en Maastricht is het daarom extra belangrijk dat we blijven inzetten op het aantrekkelijk maken en verbeteren van openbaarvervoerverbindingen. We ambiëren om stapsgewijs, steeds met voldoende zicht op voldoende vervoersvraag, richting 2040 de volgende verbeteringen tot stand brengen:

- verhogen van de frequentie van de Drielanden-trein naar tweemaal per uur;
- vergroten van het treinaanbod op de Zuid-Limburgse driehoek;
- doortrekken van de Maaslijn Nijmegen – Roermond naar Maastricht;
- een intercityverbinding naar Amsterdam Zuid en Schiphol (in plaats van Amsterdam Centraal);
- introductie, bij voldoende succes van de Drielandentrein, van de Maastricht Brussel Express en de intercity Eindhoven – Aachen Hbf;
- opwaardering van het aanvullende snelbussysteem van en naar Hasselt, Genk en de Chemelot campus;
- verbetering van het treinstation Maastricht Randwyck inclusief de stationsomgeving, als onderdeel van de Brightlands Maastricht Health Campus.

Delen van de spoorzone zullen transformeren naar nieuwe aantrekkelijke autoluwe stadswijken met ruimte voor diverse functies zoals wonen, onderwijs, werkgelegenheid en voorzieningen. Dit biedt tevens kansen om de barrièrewerking van de spoorzone in Maastricht aan te pakken, bijvoorbeeld door de aanleg van (betere) loop- en fietsverbindingen. Ook ambiëren we een verbetering van de oostelijke entree van het station. Een mogelijke, maar kostbare oplossing is het ondertunnelen van de spoorbundel met een ondergronds station zoals voorgesteld in het burgerinitiatief van de heren Soete en Coenen.

Omdat de haalbaarheid van dit initiatief onzeker is, mede doordat het niet bijdraagt aan de OV-bereikbaarheid, kijken we ook naar andere oplossingsrichtingen.

Bereikbaar en leefbaar euregionaal centrum

Maastricht heeft een sterke aantrekkingskracht op bezoekers en dagelijkse forenzen uit een wijde omgeving. Veel van die bezoekers en forenzen reizen met de auto. Hierdoor heeft die aantrekkingskracht ook een keerzijde en staat het woon- en leefmilieu in de stad onder druk. De sleutel tot de oplossing van dit probleem ligt bij het verbeteren van alternatieven (fiets, bus en trein) en vooral bij een robuuste parkeeroplossing.

In 2040 willen we dat een substantieel groter deel van de forenzen en bezoekers parkeren in één van de P+R-voorzieningen (ook wel Mobility Hubs genoemd) buiten of aan de rand van de stad: P+R Maastricht Noord, P+R Maastricht West (beoogde ontwikkellocatie verkeersplein Via Regia, zie ook hoofdstuk 10), P+R Maastricht Zuid (voorlopige zoeklocatie Köbbesweg) en P+R Maastricht Oost (voorlopige zoeklocatie Akersteenweg - Poort van Heuvelland). Hier vinden automobilisten voldoende beschikbare, goedkopere en goed bereikbare parkeerplekken. Vanaf daar rijden bussen frequent richting het centrum en andere werklocaties. Ook zijn er (elektrische) deelfietsen beschikbaar. Naast P+R-voorzieningen blijven ook P+W-voorzieningen, gelegen aan de rand van het centrum, onderdeel van het parkeeraanbod in Maastricht. Stadsbezoekers, visite van bewoners in het centrum en houders van betaalbare parkeerabonnementen voor forenzen en bewoners hebben zo meer keuze. Daarmee biedt een P+W een aantrekkelijk alternatief voor parkeren op straat.

Om het parkeren op afstand te laten slagen, moet het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers en forenzen in het centrum afnemen. Daarvoor zetten we verschillende instrumenten in, zoals het hanteren van lage parkeernormen, de aanpak ‘De straat van de toekomst’ en ook de aanpak sfeergebieden waarbij we inzetten op het vervangen van parkeren op straat en binnenterreinen door groen en ontmoetingsruimte. Dit betekent ook dat de Vrijthofparkeergarage voor bezoekers (deels) kan worden omgezet naar een parkeergelegenheid voor bewoners en specifieke doelgroepen als mensen met een beperking en/of ambulante verzorgers (allen op vergunning of reservering).

1.	Inleiding
2.	Waar staan we en wat komt op ons af?
3.	Visie & Strategie
4.	Maastricht maakt vijf bewegingen
5.	Ruimtelijke vertaling per thema
5.1	Wonen
5.2	Economie
5.3	Ontmoeten
5.4	Cultuur en Cultureel Erfgoed
5.5	Water en bodem
5.6	Groen
5.7	Energie
5.8	Mobiliteit
5.9	Leefkwaliteit
5.10	Zorgvuldige verdichting
6.	Totaalkaarten
7.	Stadsdeelvisies
8.	Rollen, uitvoering en monitoring
9.	Omgevings effectrapportage (OER)
10.	Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de auto uit het centrum verdwijnt. Woningen, bedrijven en functies moeten altijd bereikbaar blijven, bijvoorbeeld voor mensen die minder goed ter been zijn of zorg behoeven, of voor de noodzakelijke logistieke stromen voor toelevering. Tegelijkertijd komen er steeds meer aantrekkelijke alternatieven, waardoor een steeds groter deel van de huishoudens vanwege hun leefstijl en/of levensfase geen auto willen bezitten of bereid zijn die op afstand te parkeren. Ook kunnen de logistieke stromen met steeds kleinere voertuigen of hulpmiddelen worden uitgevoerd.

Het stedelijk busvervoer maakt in de komende jaren steeds meer een beweging om het centrum heen via een OV-as met goede doorstroming, een heldere dienstregeling jaar rond en een hoge punctualiteit. Dit is ingegeven vanuit de ambitie om in het centrum de verkeersveiligheid beter te borgen en meer ruimte te geven aan de voetganger en fietser. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat er goede haltes blijven of komen voor de verschillende delen van het centrum, in ieder geval nabij Mosae Forum, het Sphinxkwartier, het Koningin Emmaplein, de Statensingel, het Tongerseplein en de Prins Bisschopsingel (Tapijn). Een tweede voorwaarde is dat er ook voor mensen die minder goed ter been zijn een goed alternatief blijft bestaan, bijvoorbeeld in de vorm van een kleinschaliger en vraaggericht systeem.

Onderzoeken mogelijkheden groene en autoluwe straten door toepassing van pilots zoals bij de pilot 'Groene oase' de Meent in Rotterdam, foto Nanda Sluijsmans



Autoparkeerbeleid en autoluw

Gelet op de vele ruimtevragen in de stad voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie, vergroening, lopen en fietsen en ontmoeting, en tegelijkertijd de nadelen van het autoverkeer door geluidhinder en stikstof, passen we de kaders en keuzes op het gebied van parkeren aan. Bij nieuwbouw laten we de harde eis van parkeren op eigen terrein los, zonder dit direct af te wenden op de openbare ruimte. We stimuleren hier parkeren op afstand en alternatieve mobiliteitsvormen. Door de parkeerregulering in de stad stapsgewijs geografisch uit te breiden bij aantoonbare (verwachte) parkeerdruk beschermen we enerzijds de parkeermogelijkheden van bewoners en kunnen we er anderzijds voor zorgen dat bij (gebieds)ontwikkelingen moet worden nagedacht over parkeren op afstand en duurzame mobiliteit.

We werken toe naar een autoluwer centrum. Op dit moment wordt een pilot voorbereid voor het autoluw maken van een deel van Wyck. We willen – conform het advies van het Burgerberaad, maar ook een actuele oproep uit het Jekerkwartier – in meer delen van het centrum samen met bewoners en ondernemer onderzoeken welke stappen richting een autoluwer centrum gewenst en haalbaar zijn en deze vervolgens uitvoeren.

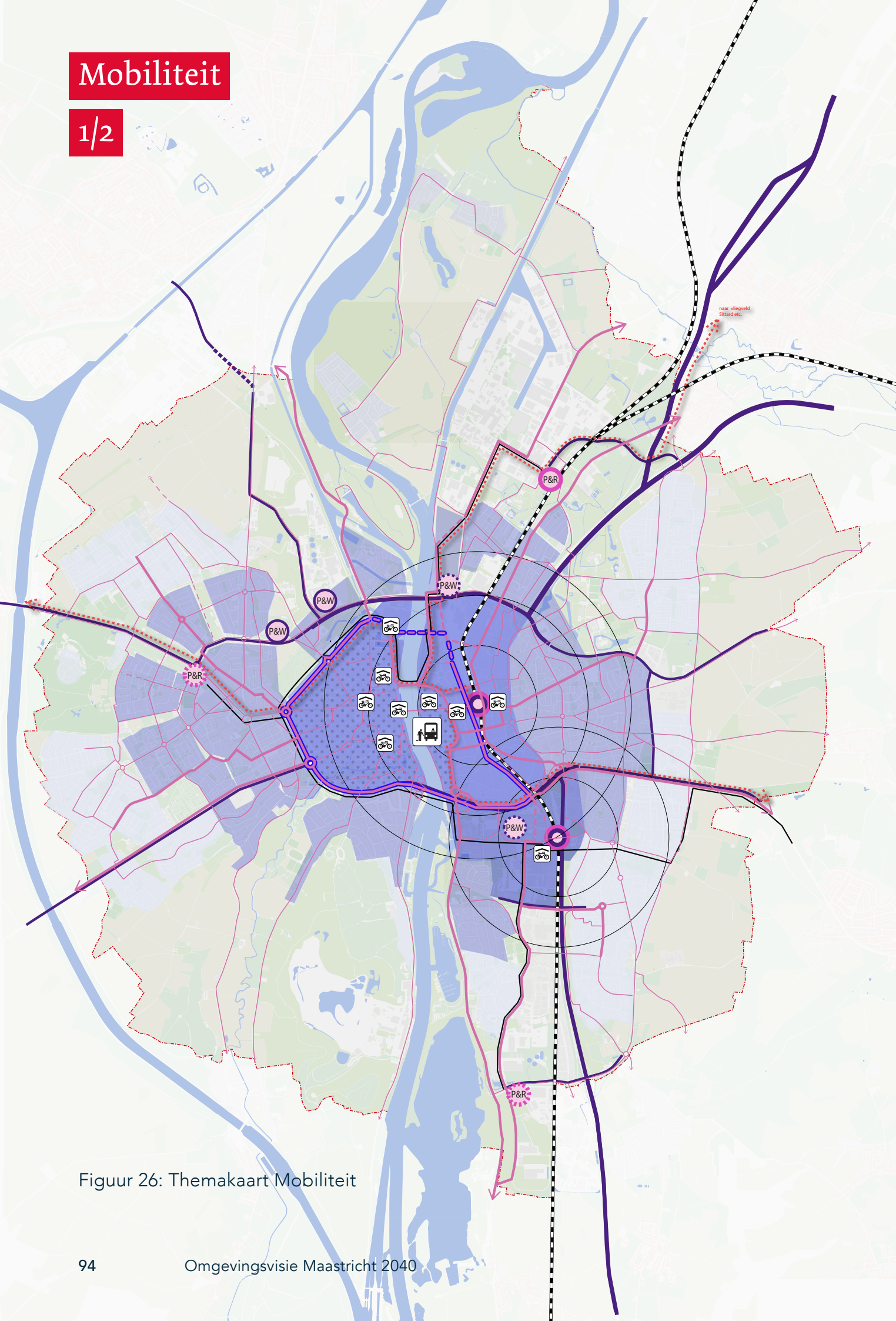
1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

-
6. Totaalkaarten
 7. Stadsdeelvisies
 8. Rollen, uitvoering en monitoring
 9. Omgevings effectrapportage (OER)
 10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Meer ruimte voor groen (klimaatadaptatie) en ontmoeting (ontspannen, bewegen, wandelen en fietsen). Inrichting straten (nieuw en groot onderhoud) volgens 11 dimensies van de straat van de toekomst

Stimuleren gezonde mobiliteit



Centrum (binnen singels) & Campus Randwyck: werk en voorzieningen altijd nabij, hoge ruimtelijke kwaliteit

- niet meer auto's in centrum
- maximum parkeernorm en parkeren op afstand i.c.m. deelmobiliteit
- doorfietsroute over de Singels voor beter comfort snelle fietser en ontlasting centrum
- buurt-/blokfietsenstallingen voor bewoners waar inpassing op het kavel onmogelijk/onwenselijk is
- buurthub voor deelmobiliteit en collectieve parkeervoorziening



Gemengd stedelijk gebied: centrum, werk en voorzieningen op loop- en fietsafstand

- aantrekkelijke fietsinfrastructuur via levendige en groene (koele) routes
- verlagen parkeerdruk door stapsgewijze uitbreiding parkeerregulering bij aantoonbare (verwachte) parkeerdruk
- collectieve/geclusterde parkeervoorzieningen en aanbod deelmobiliteit



Stadsrand: auto blijft belangrijk vanwege grotere afstand tot voorzieningen en ov.

- aantrekkelijke fietsinfrastructuur via levendige en groene (koele) routes
- verlagen parkeerdruk door collectieve/geclusterde parkeervoorzieningen en aanbod deelmobiliteit



Opheffen barrières en toevoegen nieuwe verbindingen

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

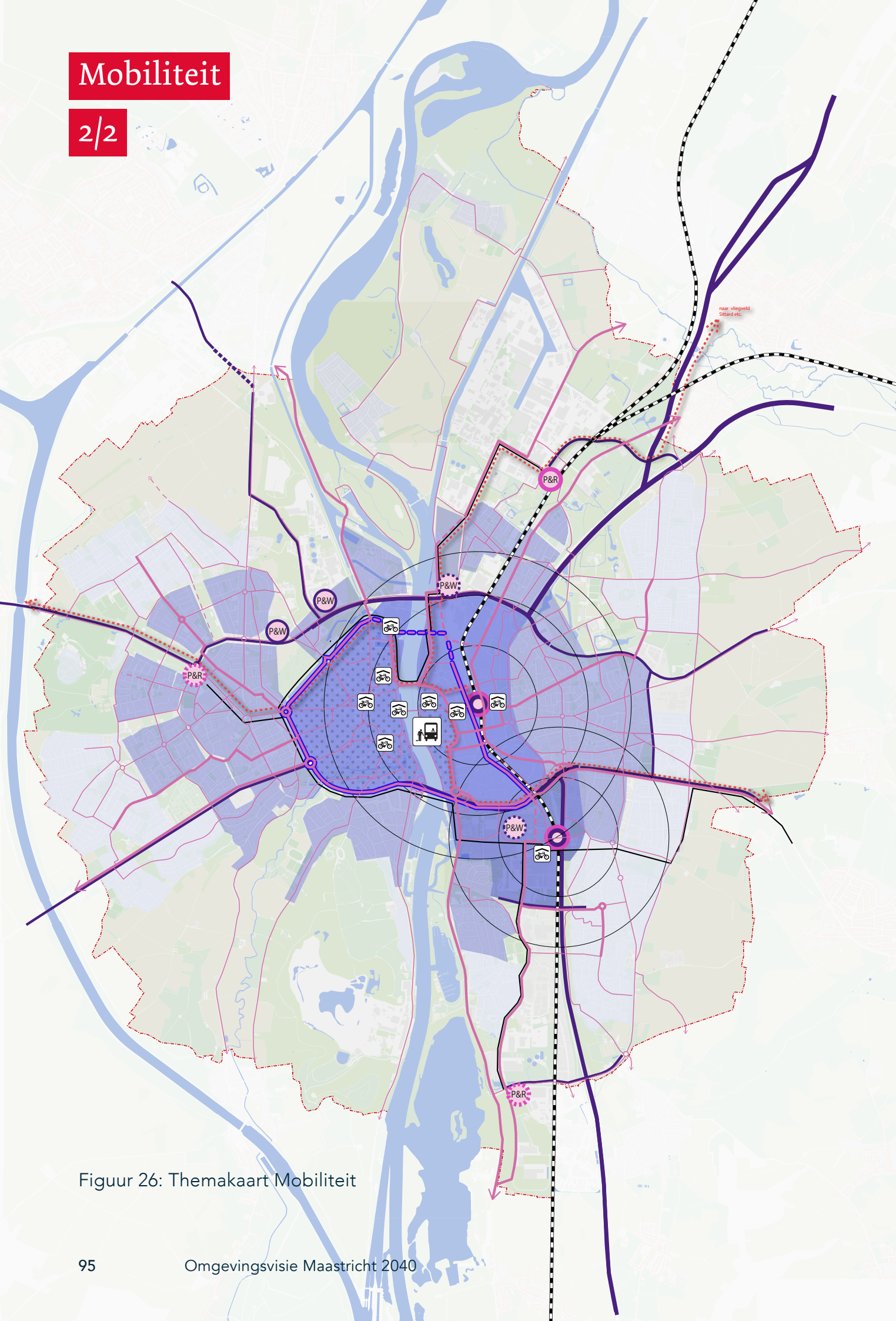
5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Figuur 26: Themakaart Mobiliteit



- Centrum in sterke euregionale metropoolregio
- Doorgaande hoofdwegen regionaal
- Secundaire hoofdwegen regionaal
- Fietsnetwerk verbeteren veiligheid en comfort bestaand netwerk
- Doorfietsnetwerk verbeteren veiligheid en comfort bestaand netwerk
- Fietssingel verbeteren veiligheid en comfort bestaand netwerk
- Aansluiten toekomstig bedrijventerrein Lanakerveld via Randweg Smeermaas
- BRT Regionale snelbus
- P&R shuttles
- Knooppuntontwikkeling:
Verdichting en clustering van regionale voorzieningen, wonen en werken op loop- en fietsafstand van OV knooppunten (< 1,5 km) en investeren in kwaliteit openbare ruimte. Verbeteren dienstregeling OV, aansluiting OV, faciliteiten voor fietsers, deelmobiliteits-aanbod en faciliteiten en comfort stationsomgeving.
- Bereikbaar en leefbaar centrum
- Park & Ride Mobility hub aan de rand van de stad of in de regio (bestaand en nieuw):
 - bestaande P&R Noord uitbreiden en verbeteren OV aanbod en fiets(deel)faciliteiten
 - beoogde ontwikkellocatie P&R West
 - zoekgebied nieuwe P&R Zuid
- Park & Walk aan de rand van het centrum
- Kleinschalig OV in het centrum (binnen de singels)
- Fietszone: auto te gast, meer ruimte voor wandelen, fietsen, groen en ontmoeten
- Publieke fietsenstallingen voorkomen hinder door fietsen in de openbare ruimte

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Figuur 26: Themakaart Mobiliteit

Uitvoering Mobiliteit: hoe gaan we dit doen?

- We pakken straten en openbare ruimten integraal aan, zodanig dat ze een gezonde omgeving vormen, woningen en andere functies veilig ontsluiten, uitnodigen tot bewegen, spel en ontmoeting en zorgen voor voldoende groen, schaduw en water-infiltratie.
- We stellen een Actieplan Lopen op dat inspeelt op het Nationaal Masterplan Lopen 2040.
- We stimuleren het parkeren op afstand, waardoor parkeerplaatsen in de stad anders kunnen worden ingezet voor bijvoorbeeld verblijf, klimaatadaptatie, fietsparkeren, etc. De Vrijthofparkeergarage zal als pilot dienen om het parkeren voor bezoekers (deels) om te zetten naar parkeren voor bewoners, fietsparkeren en te reserveren plekken. Hierdoor kan het straatparkeren verdwijnen en vermindert het zoekverkeer.



Parkeerhubs zoals deze in Haarlem zijn onderdeel van de parkeren op afstand strategie. Als P&R aan de rand van de stad, of als buurtparkeerhuis bij gebiedsontwikkelingen. Foto: Nanda Sluijsmans

Stappen en trappen krijgen de prioriteit bij inrichting van woonstraten zoals bij dit project in Leiden. Foto: Nanda Sluijsmans



- Bij het afbouwen van parkeren op straat moeten er afdoende alternatieven zijn, zoals nieuwe P+R-voorzieningen voor stadsbezoekers en forenzen en P+W-voorzieningen voor werknemers en bewoners van het centrum. Ook moeten er laad- en losplekken blijven voor logistiek en parkeerplekken voor mensen die minder goed ter been zijn of ambulante zorg verlenen.
- Verdichten bij voorkeur rond OV-knooppunten, mobiliteitshubs (werken, wonen en recreatie) en goed bereikbare locaties zodat het autogebruik en -bezit afnemen en de business case voor bestaand en nieuw openbaar vervoer toeneemt. Dit in samenhang met het aanpakken van de spoorbarrière.
- Voor het ontwerp van verkeersruimte gebruiken we, om de menselijke maat te borgen, het STOP-principe (in volgorde van prioriteit: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Personenauto). Ook houden we bij wijzigingen in de openbare ruimte altijd rekening met de toegankelijkheid voor personen met een functiebeperking. Het STOP-principe is een uitgangspunt. Er kunnen situaties of redenen zijn om hier plaatselijk van af te wijken.
- We zetten in op logistieke hubs. Deze zijn uitsluitend bestemd voor de lokale Maastrichtse afzetmarkt, wat de overslag naar schonere en kleinere voertuigen mogelijk maakt. De stedelijke logistiek is volledig elektrisch en gebeurt in compacte voertuigen. Er zijn verschillende logistieke hubs ingericht voor overslag en tijdelijk voorraadbeheer op de bedrijventerreinen Beatrixhaven, Bosscherveld en/of Maastricht-Eijsden. Dit wordt aangevuld met fietsbezorghubs nabij ontmoetingsplekken of aan levendige routes.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Gemeente Maastricht



We investeren in veilige en aantrekkelijke stedelijke (door)fietsroutes zoals deze in Utrecht, foto Nanda Sluijsmans

- We plaatsen laadpalen met een optimale spreiding van en balans tussen reguliere laders en snelladers. Voorkeurslocaties voor snelladers zijn bestaande tankstations, ontmoetingsplekken met detailhandel en dynamische centra zoals Belvédère, Geusselt en de Brightlands Health Campus.
- We verhogen de verkeersveiligheid door onder andere de maximale snelheid op wegen met een stapsgewijze aanpak en passende inrichting te verlagen naar 30 km per uur, met uitzondering van de grotere ontsluitingswegen en stroomwegen.

- De mogelijke overlast door mobiliteit beperken we zoveel als mogelijk beperkt door onder meer een goede ruimtelijke ordening. Denk bijvoorbeeld aan het zo min mogelijk huisvesten van kwetsbare doelgroepen bij drukke verkeersinfrastructuur en het maken van geluidsbarrières met groen of functies die niet geluidsgevoelig zijn. Ook door onder andere materiaalgebruik en (plaatselijke) snelheidsverlaging bij gebouwen kunnen we overlast voorkomen of verminderen.

- We investeren in aantrekkelijke en veilige fietsroutes in de vorm van regionale en stedelijke (door)fietsroutes (onder meer het Kennedybrug-tracé), onder meer een fietsverbinding langs oostelijke maasoever (zie ook hoofdstuk 10), een aantrekkelijke fietssingelring en een fietszone in het centrum. Ook realiseren we stapsgewijs een fietsparkeerring met fietsenstallingen (met toezicht) rond het kernwinkelgebied.
- We werken met Rijkswaterstaat, de Vlaamse overheid en de gemeente Eijsden-Margraten mee aan onderzoeken naar mogelijke verbeteringen van respectievelijk de Oeslingerbaan (Afrit 55), de rondweg om Smeermaas en de Köbbesweg.
- We werken aan veilige schoolomgevingen en veilige routes van en naar scholen. Hierbij is er plek voor alle benodigde vervoersvormen (ook voor doelgroepen), afhankelijk van de school en verkeerssituatie, met extra aandacht voor fietsers en voetgangers.
- Een nieuwe Maasbrug voor voetgangers en fietsers verbindt het stationsgebied met het Sphinxkwartier.
- We leggen de nadruk op veilig en comfortabel lopen en fietsen door te werken aan ruimere trottoirs en fietsroutes, maar ook aan het verminderen van barrières als de Maas en de spoorzone.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

-
6. Totaalkaarten
 7. Stadsdeelvisies
 8. Rollen, uitvoering en monitoring
 9. Omgevings effectrapportage (OER)
 10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

5.9 Leefkwaliteit

Doelen en ambities

In een levendige stad als Maastricht is het nooit helemaal stil. Er zullen altijd bronnen zijn die de luchtkwaliteit verslechteren, uit eigen stad en in de omliggende landen. Er zullen altijd activiteiten zijn die trilling-, geur- of lichthinder kunnen veroorzaken en er zal altijd transport of verwerking zijn van gevaarlijke stoffen. Te veel geluid of geluid dat mensen liever niet horen, kan overlast geven en het slapen verstoren. Trillingen, geur en te veel licht hebben hetzelfde effect. De veiligheidsrisico's van gevaarlijke stoffen zijn in het algemeen minder zicht- of voelbaar. Maar als er iets mis gaat, werkt dat meteen sterk ontwrichtend voor de samenleving. Dat is niet goed voor de gezondheid van mensen.

Daarom heeft de gemeente de volgende ambities en concrete doelen.

- We streven naar een vermindering van het aantal mensen in Maastricht die hinder ondervinden van geluid. Ons streven is om onder de normen te blijven die voortkomen uit de gezondheidskundige advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en de wettelijke waarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).
- We streven naar een halvering van de gezondheidsimpact door luchtvervuiling, tussen 2024 en 2030.
- We willen nieuwe geuremissies die kunnen leiden tot extra hinder voor omwonenden voorkomen.

- We willen risico's in het kader van externe veiligheid voor inwoners en bezoekers minimaliseren, zodanig dat wordt voldaan aan de basisveiligheid. Daarbij hanteren we zo goed mogelijk de kernwaarden en ontwerpprincipes van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

Voor elk van de genoemde verstoringsbronnen maken we inzichtelijk in welk gebieden in de stad deze extra aandacht verdienen.⁴⁰ Bij bouwinitiatieven binnen deze aandachtsgebieden bewaken we de leefkwaliteit door een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en waar nodig aanvullende maatregelen.

Een compacte stad levert voordelen op, zoals de bereikbaarheid, nabijheid van voorzieningen, ruimte voor ontmoeting en cohesie. De groei die we willen inzetten, vraagt echter óók iets van de inwoners. Tegelijkertijd willen we voldoende ruimte bieden aan bijvoorbeeld de energietransitie, klimaatadaptatie en ontmoeting. Dit maakt dat we moeten verdichten, oftewel meer mensen, meer functies en meer activiteiten op dezelfde vierkante meters. We schatten in dat dit kan, maar we zullen zorgvuldig te werk moeten gaan.

Daarom heeft de gemeente de volgende ambities en concrete doelen.

- We stellen prioriteiten omdat we simpelweg niet alles kunnen realiseren. We kiezen hierbij voor activiteiten en functies die het beste passen bij onze maatschappelijke opgaven en ambities. Daarbij zetten we onze beperkte ruimte zo optimaal mogelijk in, met oog voor het behoud van de leefkwaliteit. Om het concreet te maken, betekent dit bij voorkeur geen zonneweides (omdat schaarse grond dan enkelvoudig wordt gebruikt, terwijl zonnepanelen ook op daken en gebouwen kunnen worden gelegd), geen bedrijvigheid met een grote ruimteclaim en relatief weinig werkgelegenheid, en geen publiek aantrekkende voorzieningen op locaties die niet goed of enkel met de auto te bereiken zijn.
- We zien verdichting niet als doel, maar als middel om de stad en de kwaliteit van de leefomgeving (per saldo) te verbeteren.
- We verdichten de stad gebiedsgericht, rekening houdend met het bestaande karakter en bestaand erfgoed. We maken daarbij tussen gebieden een helder onderscheid naar de gewenste woningdichtheden en mate van functiemenging. En we zorgen voor een prettige leefomgeving met een goede balans tussen groen en parkeren.
- We maken tussen gebieden ook een onderscheid naar de instrumenten voor verdichten zoals hoger bouwen, optoppen, bebouwen van binnenterreinen, splitsen en functiemenging.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

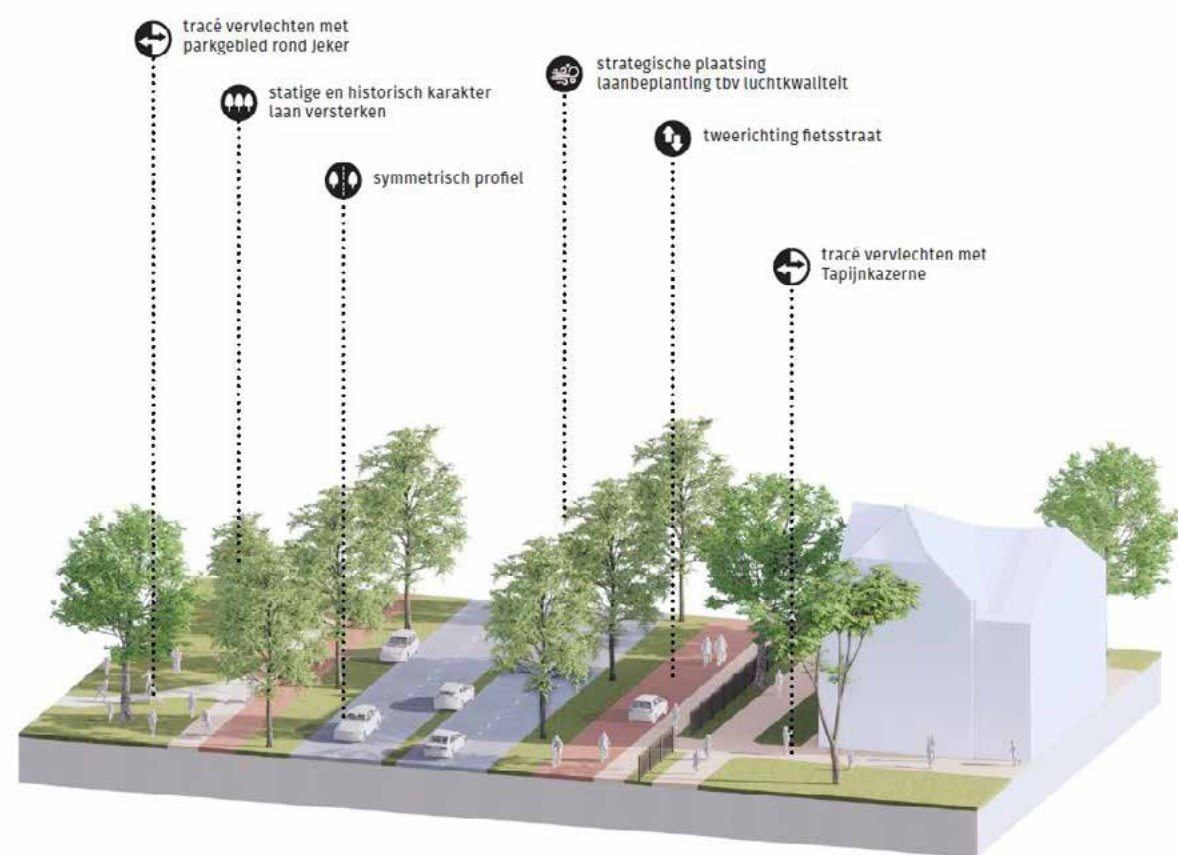
5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

- We zorgen voor goed uit te leggen kaders en randvoorwaarden waaronder verdichting en het mengen van werken en wonen plaats mogen vinden.
- We brengen bij inpassingsvraagstukken de voor- en nadelen voor omwonenden in kaart.
- We houden altijd zorgvuldig rekening met de bestaande ruimtelijke kwaliteit en het erfgoed. Op deze manier bouwen we verder aan gebieden die mensen waarderen: plekken waar identiteit en erfgoed behouden zijn en waar in de loop der jaren met aandacht en kwaliteit aan is gewerkt, aangepast en toegevoegd.
- We borgen sociale veiligheid in (nieuwe) stedelijke inrichtingen en ontwikkelingen door ontwerpkeuzes die uitnodigen tot gebruik, ontmoeting en overzicht. Dat betekent bijvoorbeeld via: actieve plinten, verlichting en zichtlijnen, heldere overgangen tussen openbaar en privé, en een passende functiemenging. Ook in rustige of meer besloten plekken zorgen we waar mogelijk voor herkenbaarheid, goed onderhoud en ogen op de straat, zodat veiligheid zo goed mogelijk ingericht blijft, binnen de mogelijkheden die een stedelijke context daarvoor biedt.



Figuur 27: Ambitie Prins Bisschopsingel, uit Visie Kennedybrugtracé door B+B landschapsarchitecten

Ruimtelijke keuzes Leefkwaliteit

Aandachtsgebieden Luchtkwaliteit

Schone lucht is een voorwaarde voor de gezondheid van de Maastrichtse bewoners en bezoekers. Om de luchtkwaliteit te verbeteren, werken we in stappen toe naar een uitstootvrije stad. Dit doen we met maatregelen op bronnen die de lucht vervuilen en waarmee de meeste winst is te halen, zoals wegverkeer, houtstook en mobiele (bouw)werktuigen. De maatregelen staan in het spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid. Dit spoorboekje is tevens ons decentrale uitvoeringsprogramma voor het landelijke Schone Lucht Akkoord.

Daarnaast werken we met aandachtsgebieden, waar de luchtkwaliteit een extra punt van aandacht is. Deze gebieden liggen langs wegen die nu of in de toekomst (2040) een verkeersintensiteit hebben van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Binnen deze aandachtsgebieden staan we in principe geen nieuwe gebouwen toe die bedoeld zijn voor hooggevoelige groepen (voorheen extra kwetsbare groepen).⁴¹ Bij gebouwen voor hooggevoelige groepen die er nu al staan in een aandachtsgebied, bekijken we bij her- of verbouw welke maatregelen mogelijk zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren of de functie te verplaatsen.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Aandachtsgebieden trillingen

Ook trillingen kunnen nadelige gevolgen hebben voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Om het ontstaan van trillingshinder te voorkomen of verminderen, werken we ook hier met aandachtsgebieden waarbinnen we strenger toetsen op dit aspect. Deze gebieden liggen rond trillingsbronnen, zoals de Koning Willem-Alexandertunnel, bruggen, klinkerbestrating en ondergrondse parkeergarages. Bij nieuwe ontwikkelingen (inclusief her- of verbouw) in deze gebieden onderzoeken we of er sprake is van trillingshinder en zo ja, hoe we dit kunnen beperken.

Aandachtsgebieden Omgevingsveiligheid

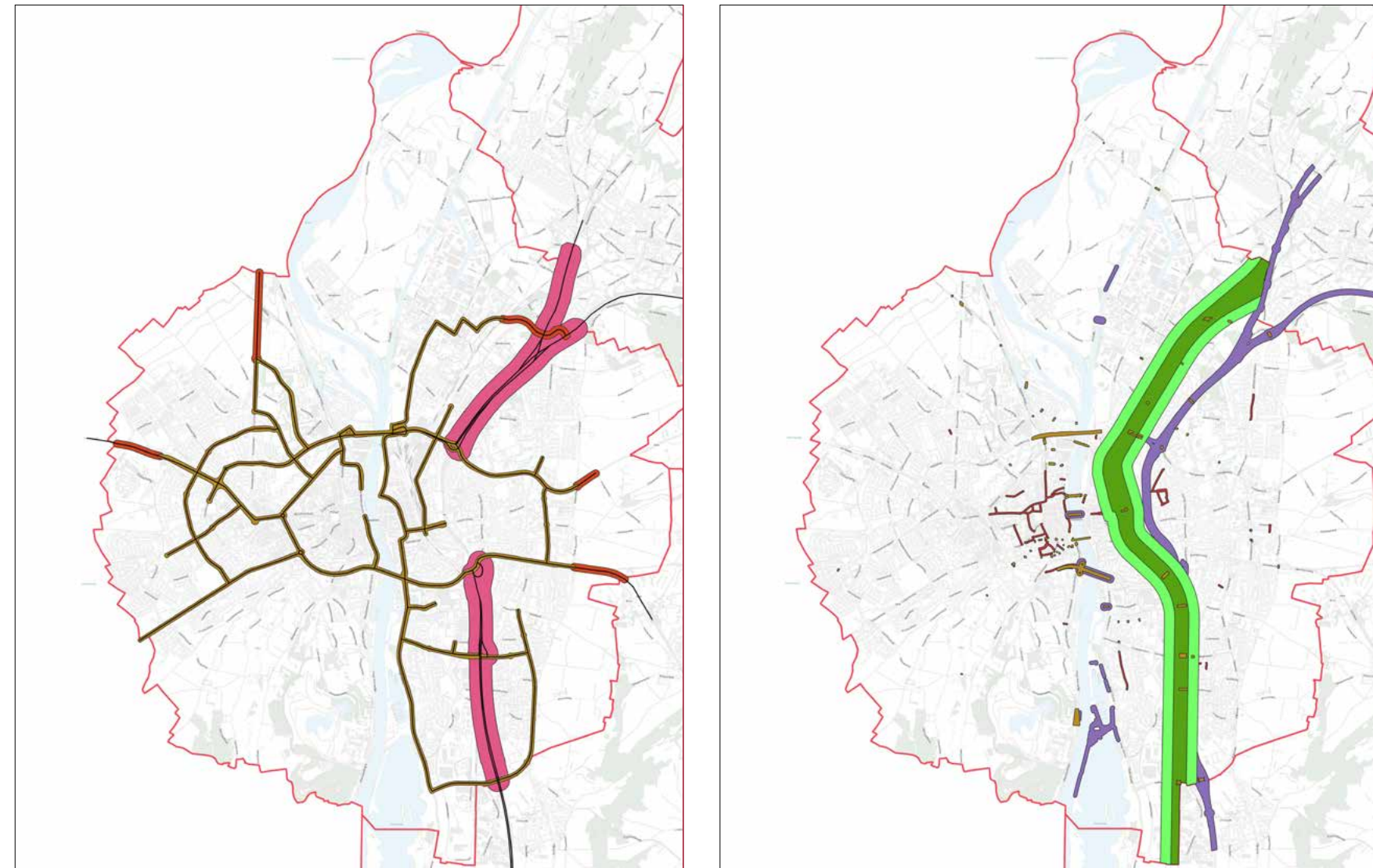
Een evenwichtige toedeling van functies houdt ook in dat we voldoende rekening houden met het belang van een veilige leefomgeving. Het gaat daarbij om:

- het beschermen van personen in gebouwen en op locaties in de omgeving van een risicovolle activiteit, en het beperken van schade aan de fysieke leefomgeving in bredere zin (aan gebouwen en het milieu) bij een ongeval bij een risicovolle activiteit;
- we houden rekening met de mogelijke effecten van een ramp of zwaar ongeval op vitale infrastructuur. Een ramp of zwaar ongeval kan er bijvoorbeeld toe leiden dat een groot gebied zonder stroom komt te zitten of de drinkwatervoorziening uitvalt. Ook kan een belangrijke verkeersader uitgeschakeld raken of een gebied

niet langer bereikbaar zijn voor mobiel telefoonverkeer. Die effecten op de infrastructuur leiden dan tot (verdere) maatschappelijke ontwrichting.

Om bovengenoemde schade en effecten te voorkomen zullen we bij het maken van plannen moeten voldoen aan de regels voor omgevingsveiligheid. Van ruimtelijk belang hierbij zijn de aandachtsgebieden voor activiteiten met gevaarlijke stoffen. Dit betreft de A2 (daar waar geen tunnel ligt), spoorwegen, de Maas, LPG-tankstations, hoge drukgasleidingen,

gasontvangststations en sommige bedrijven. Aandachtsgebieden zijn gebieden waarin mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen.



Figuur 28: De aandachtsgebieden voor Luchtkwaliteit (links) en trillingshinder (rechts)
Kaartbeelden ter illustratie

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen extra kwetsbare, kwetsbare en beperkt kwetsbare groepen. Extra kwetsbare groepen zijn groepen mensen die niet in staat zijn zichzelf in veiligheid te brengen bij dreigend gevaar van een risicobron, bijvoorbeeld kinderen en mensen met een zorgvraag. Deze extra kwetsbare groepen willen we daarom bij voorkeur niet situeren binnen een aandachtsgebied van een risicobron. Voor deze groepen kijken we zoveel mogelijk naar alternatieve locaties.

Bij nieuwbouwplannen willen we de risico's zoveel mogelijk beperken. Dit doen wij door zoveel mogelijk afstand te houden tussen een risicobron en het aantal personen in de omgeving daarvan. Als de ruimte beperkt is, nemen we maatregelen aan de gebouwen en/of passen we de ruimtelijke inpassing aan.

Aandachtsgebieden geur

Net als geluid hoort geur bij de stad. De concentratie van mensen en hun bedrijvigheid maakt geur deels onvermijdelijk. Soms is geur zelfs prettig, maar geuroverlast en stank kunnen de leefbaarheid en het woonplezier flink in de weg zitten en zelfs leiden tot gezondheidsschade. Daarom werken we ook hier met aandachtsgebieden: geurcirkels om een geurbron heen. In deze gebieden staan we geen nieuwe (geur) gevoelige bestemmingen toe. Andersom staan we geen nieuwe geurbronnen toe nabij (huidige) gevoelige bestemmingen.



Figuur 29: De aandachtsgebieden voor omgevingsveiligheid (links) en geur (rechts)
Kaartbeelden ter illustratie

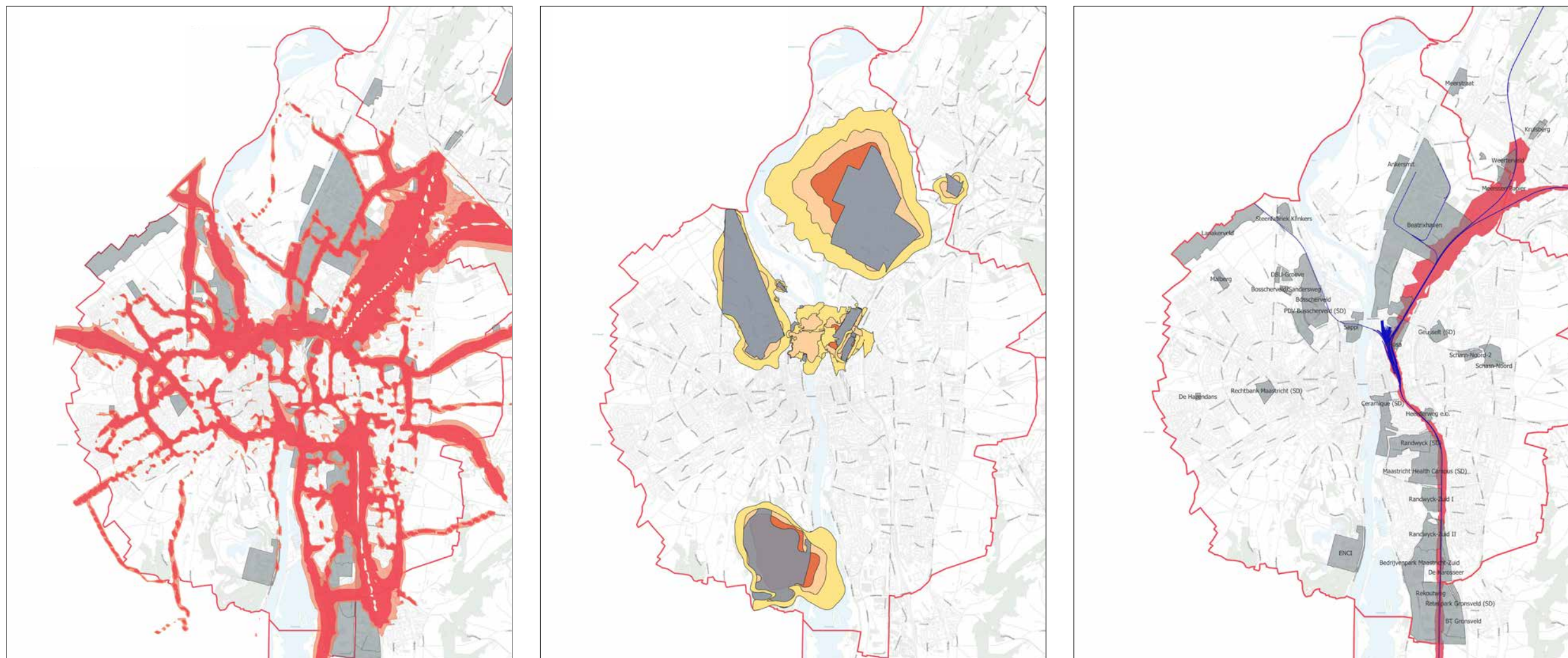
1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Figuur 30: De aandachtsgebieden voor geluid met v.l.n.r. industrielawaai, wegverkeerlawaai en railverkeerlawaai. Kaartbeelden ter illustratie.

Aandachtsgebieden geluid

Ook geluid hoort bij een levendige, bruisende stad, maar te veel geluid leidt tot hinder, slaapverstoring en bij langdurige belasting tot ernstige gezondheidsklachten. Zeker in een compacte stad is dit een belangrijk aandachtspunt. We willen ernstige geluidsbelasting tegengaan en zorgen voor genoeg plekken waar bewoners zich kunnen onttrekken aan drukte. Dit geldt ook voor een woning. In de aandachtsgebieden voor geluid (gebieden waar relatief veel geluid is, bijvoorbeeld langs (spoor)wegen

en bedrijvigheid) passen we daarom bij nieuwe ontwikkelingen ontwerpprincipes toe om de geluids-overlast te beperken. Het belangrijkste hierbij is het principe van akoestisch gunstig indelen, zowel van het gebied als het gebouw. In een gebied kan dat door functies die ongevoelig zijn voor geluid langs de geluidsbronnen te situeren. In een gebouw kan dat door te zorgen voor een geluidluwe gevel. Aan deze gevel komen dan de geluidgevoelige ruimten te liggen, zoals slaapkamers en buitenruimten.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

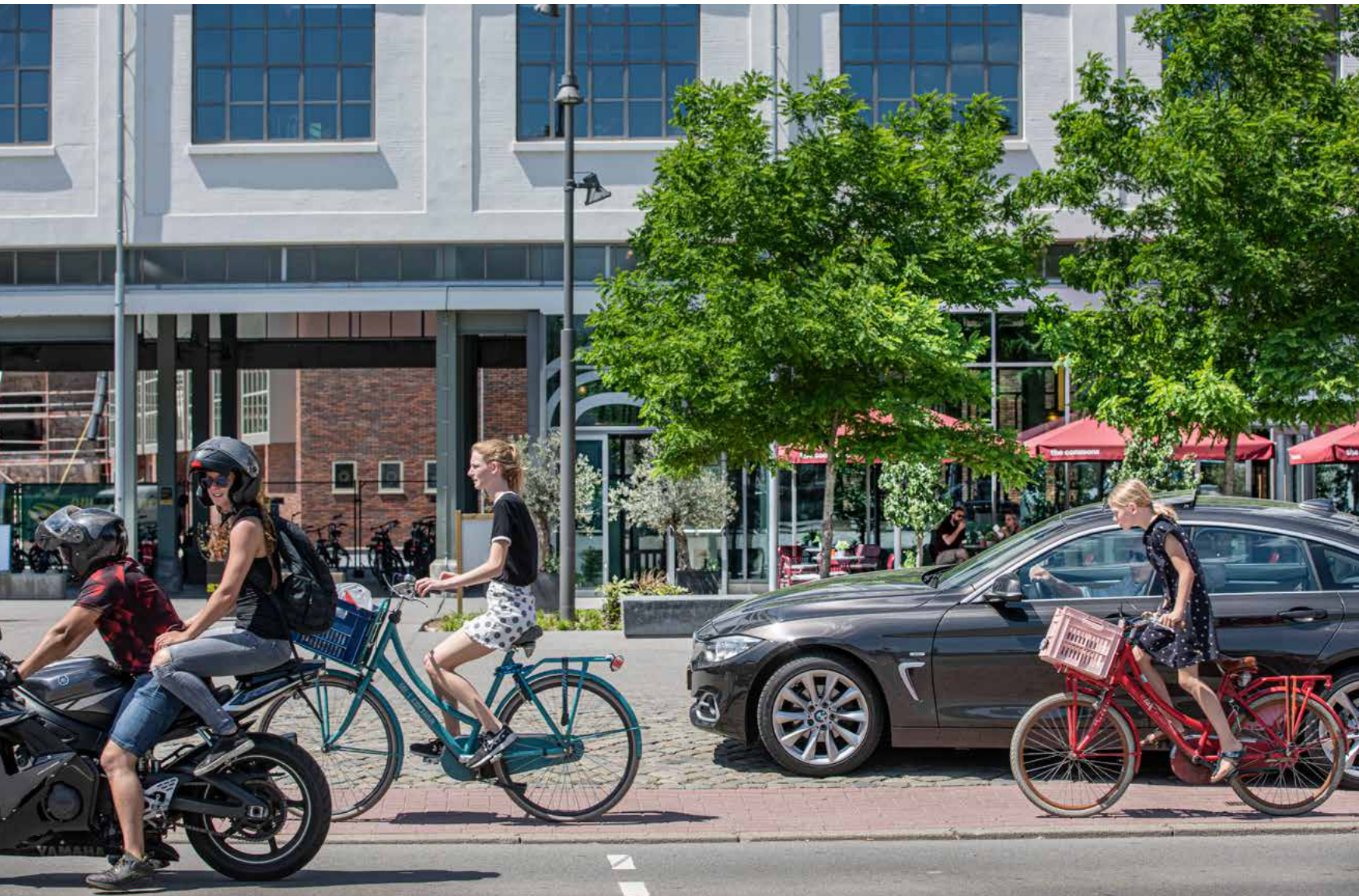
- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Uitvoering leefkwaliteit: hoe gaan we dit doen?

- We brengen de aandachtsgebieden voor de verschillende bronnen van hinder in beeld en leggen vast aan welke randvoorwaarden initiatieven binnen deze gebieden moeten voldoen om hinder te voorkomen of beperken. Bij het maken van het omgevingsplan zullen we de regels die gaan gelden binnen de verschillende aandachtgebieden verder uitwerken.
- We denken bij de planvorming mee hoe we het plan kunnen realiseren, waarbij de leefkwaliteit in en om het plan zo optimaal mogelijk wordt en blijft.
- Een geluidluwe gevel is een voorwaarde. Bij nieuwbouw wordt ernaar gestreefd om minimaal één geluidluwe zijde per woning te hebben. Hieraan liggen minimaal de hoofslaapkamer en de buitenruimte.
- Verkeer is een belangrijke veroorzaker van geluidshinder. Daarom nemen we in Maastricht maatregelen om de hinder van verkeer te verminderen. We verlagen de snelheid waar mogelijk en/of leggen stiller asfalt aan. Op plekken waar al veel geluid is en we toch nieuwe woningen willen bouwen, stellen we extra voorwaarden aan het ontwerp van de gebouwen. De aanpak van bestaande lawaaiige situaties beschrijven we elke 5 jaar in een Actieplan geluid.
- We zetten stappen om de EU-grenswaarden en de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2021 te halen. Deze waarden geven aan hoeveel fijnstof en stikstofdioxide maximaal in de lucht mogen zitten. We zijn verplicht om de EU-grenswaarden in 2030 te halen. De advieswaarden van de WHO zitten daar nog onder.



1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

-
6. Totaalkaarten
 7. Stadsdeelvisies
 8. Rollen, uitvoering en monitoring
 9. Omgevings effectrapportage (OER)
 10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

5.10 Zorgvuldige verdichting

De aanleiding voor verdichting in Maastricht is meerledig. We willen gepaste woningen bieden, inspelend op demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing en steeds kleinere huishoudens. We willen de voorzieningen in de wijk behouden. We willen woningen realiseren in aantrekkelijke, voor Limburg unieke milieus, om de aantrekkingskracht van de stad te vergroten. En we willen groeien in een compacte stad met meer woningen dichtbij voorzieningen.

Er zijn vier verschillende strategieën om onze doelen voor verdichting te bereiken:

- Beter benutten, oftewel het met meer mensen bewonen van een bestaande woning. De meest voor de hand liggende manier hiervoor is doorstroming. Hierbij maken ouderen plaats voor starters en jonge gezinnen. Om dit te bereiken, moet er voor de oudere doelgroep voldoende aanbod worden gerealiseerd. Ook kan de gemeente de mogelijkheden om samen te wonen verruimen; denk aan meergeneratiewoningen, ‘rugzakwoning’ en ‘Friends-contracten’. Deze aanpak maakt het gebruik van bestaande grotere woningen flexibeler, wat ook duurzaam en toekomstbestendig is.
- De wens om de woningvoorraad beter te laten aansluiten op de hedendaagse vraag leidt tot de tweede strategie: omvormen. Dat kan om te beginnen door het hergebruik van panden waarin nog niet wordt gewoond en door het splitsen van bestaande woningen. Beide manieren van omvormen vragen om sturing om oplopende druk in straten en buurten te voorkomen. Binnen het bestaande bouwareaal meer en andere woningen



Voorbeeld van verdichtingsstrategie ‘Omvormen’ In dit project aan de Sint Josephstraat in Heer heeft Boosten Rats architecten een plan ontworpen voor de bouw van 34 appartementen in een volume vergelijkbaar met de gesloopte 24 woningen.



bouwen door herontwikkeling is een andere mogelijkheid van omvormen. In feite worden zo grondgebonden wonen omgezet naar woongebouwen met appartementen, of beneden- en bovenwoningen. Een andere mogelijkheid is woongebouwen te slopen en binnen dezelfde massa met kleinere wooneenheden terug te bouwen.

- Derde strategie is het toevoegen van woonareaal door verdichtingsvormen waarbij de bouwmassa toeneemt, bijvoorbeeld door het optoppen van bestaande woongebouwen met een of twee bouwlagen of door hoger te bouwen. Andere vormen van toevoegen zijn: het verdichten van binnenterreinen en tuinen (ook wel ‘wonen achter wonen’ genoemd) of de herontwikkeling van bedrijfsterreinen en stedelijk groen.
- Tot slot is de vierde strategie om via gebiedsontwikkeling een nieuwe invulling te geven aan een gebied. Vaak gaat dat gepaard met investeringen in (collectieve) voorzieningen en infrastructuur zoals de openbare ruimte, maatschappelijke func-

ties (ontmoetingsplekken, scholen, zorg en/of dienstverlening) en verbindingen.

Verdichten kent echter ook grenzen. Als het aantal bewoners of bezoekers de draagkracht van de omgeving te boven gaat, hetgeen zich bijvoorbeeld uit in een te hoge parkeerdruk, geluidsoverlast en vervuiling, kan dit leiden tot een verminderd woongenot en lagere leefkwaliteit. Het is daarom zaak verdichten niet als doel op zich te zien, maar als een strategie om doelen te bereiken. Daarbij kan de verdichtingsstrategie per buurt verschillen: ook de doelen verschillen immers per buurt en niet alle verdichtingsinstrumenten zijn overal geschikt. Vanwege de noodzaak van zorgvuldig verdichten moet er bij de beoordeling van een bouwplan in de bestaande stad altijd een afweging worden gemaakt tussen de belangen van de initiatiefnemer, het belang van de buurt en/of stad en de belangen van omwonenden. Rekening houdend met die belangen kan de gemeente aan een initiatief randvoorwaarden opleggen.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Figuur 31/1: Voorbeeld van gebiedsspecifieke doelen, instrumenten en randvoorwaarden bij verdichting.

werkdokument
raadsinformatiesessie 20241105

Brede welvaart voor iedere Maastrichtenaar

Verduurzaming vastgoed en erfgoed

Stimuleren fietsen, beperken overlast
doorfietsroutes rondom centrum,
fietsstraatzone met publieke
fietsenstallingen
& collectieve fietsenstallingen voor
bewoners en werknemers indien
stallen op eigen kavel niet mogelijk/
wenselijk

- ## Bronnen en eindnoten



Gemeente Maastricht

Figuur 31/2: Voorbeeld van gebiedsspecifieke doelen, instrumenten en randvoorwaarden bij verdichting.

Parkwijk | Pottenberg

werkdokument
raadsinformatiesessie 20241105

Doelen

Brede welvaart voor iedere Maastrichtenaar

Gezonde en solidaire mix van doelgroepen

Betaalbare woningen voor gezinnen vrijspelen door doorstroom in de buurt

Diversiteit woningen met focus op betaalbare en levensloopbestendige woningen

Versterken niveau voorzieningen, OV, ontmoetingsplekken en verenigingsleven door meer draagvlak

Verduurzamen vastgoed

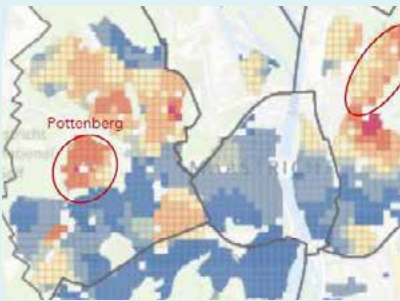
Impuls openbare ruimte (functioneel, gezond en klimaatadaptief)

Eigenaarschap en trots bij bewoners

Toekomstbestendig erfgoed

Veerkracht

- *concentratie kwetsbare bewoners*
- *segregatie*
- *krimp (vergrijzing en kleine huishoudens)*
- *schraal voorzieningenniveau*



Instrumenten



Vervangende nieuwbouw

Duurzame en levensloopbestendige woningen dragen bij aan doorstroom



Hoger bouwen

Optoppen, verduurzamen en nieuwe doelgroepen aantrekken



Hoger bouwen

Nieuwbouw met verschillende typologieën en een menging van doelgroepen per blok



Nieuwe doelgroepen

betalbare huur en betaalbare koop (voorbeeld kluswoningen)



Activeren publieke ruimte

voordeuren of collectieve functies

Eigenaarschap en beter benutten

collectieve groene buitenruimte

Randvoorwaarden



Druppel vasthouden waar die valt
op het dak, in de tuinen, in de straat en in het park



Parkeren met behoud van groen
parkeren in/ onder gebouw & parkeerregulering

Behouden en beter benutten publiek groen
voor ontmoeting, spelen en ontspannen & vergroten eigenaarschap (voorbeeld Samentuin)



Ruimte voor ontmoeting en werk
betaalbare plinten voor voorzieningen en werk

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Stadsrand | De Heeg

werkdokument
raadsinformatiesessie 20241105

Doelen

Brede welvaart voor iedere Maastrichtenaar

Gezonde en solidaire mix van doelgroepen

Betaalbare woningen voor gezinnen vrijspelen door doorstromen in de buurt

Betaalbare en levensloopbestendige woningen bij voorzieningen

Vergroten draagvlak voorzieningen, openbaar vervoer, en verenigingsleven.

Verduurzaming vastgoed

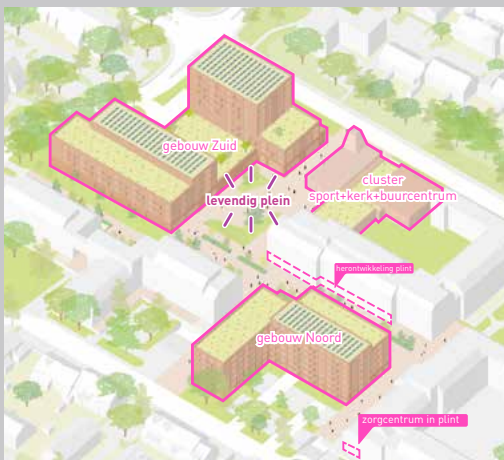
Klimaatadaptieve en gezonde leefomgeving

Veerkracht

- concentratie kwetsbare bewoners
- segregatie in de wijk
- schraal voorzieningenniveau
- vindbaarheid
- weinig ontmoetingsplekken



Instrumenten



Omvormen, verdichten & hoger bouwen

Betaalbare levensloopbestendige woningen in buurtcentrum bij voorzieningen en ontmoetingsplekken



Omvormen & hoger bouwen

mix, levensloopbestendig, doorstromen, voorzieningen en groen

Optie
Gebiedsontwikkeling
Eerst verdichten en gebiedsontwikkeling Trega-Zinkwit. Pas daarna 'straatje erbij'



Randvoorwaarden



Van generiek groen naar ecologisch of mensgericht groen (functioneel en gericht op ontmoeting)



Aantrekkelijke wandel- en fietsroutes

stimuleren gezonde mobiliteit door aantrekkelijke wandel- en fietsverbindingen (comfortabel, groen, levendig) naar voorzieningen in buurt en stad



Groene stadsrandzone (50 - 250m)

Groene recreatie, waterbuffering, stadslandbouw en voedselbos

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten



Figuur 31/3: Voorbeeld van gebiedsspecifieke doelen, instrumenten en randvoorwaarden bij verdichting.

Figuur 32: Referentiebeeld Verdichting binnenterrein



Het verdichten van binnenterreinen is één van de instrumenten om woningen en aantrekkelijke woonmilieus toe te voegen aan het bestaand stedelijk weefsel. Ruime, suboptimaal gebruikte binnenterreinen kunnen zo worden getransformeerd in aantrekkelijke hoven. Dit kan bijdragen aan het veilig stellen van monumentale panden door geschikt hergebruik en herstel. Ook kan zo een bestaande overlastsituatie met bijvoorbeeld sociaal onveilige plekken worden aangepakt. Door een goede ruimtelijke inpassing kunnen er woningen worden toegevoegd die met hun voorkanten aan een nieuwe openbare ruimte liggen, met daarin voldoende groen en verbindingen naar de omgeving. Het mes snijdt dan aan twee kanten: er worden niet alleen woningen toegevoegd, maar ook leefkwaliteit.

Woningbouwproject Spaarndammerhart Amsterdam, ontworpen door architecten Korth Thielens en Marcel Lok en DS landschapsarchitecten. Het betreft een gemengd woningbouwcomplex gebouwd door een woningcorporatie op het terrein van een voormalige school in een bestaand bouwblok. Een groen binnenhof met de entrees van grondgebonden woningen en appartementen is via twee aantrekkelijke poorten verbonden met de openbare ruimte. Er is een gebouwde parkeervoorziening onder de appartementen en binnentuin.

Deze vorm van verdichting wordt vaak ‘wonen achter wonen’ genoemd. Dit toevoegen van nieuwe woningen aan de achterkant van bestaande woningen kan in veel situaties het woongenot van de bestaande bewoners schaden. Daarom worden initiatieven voor verdichting van binnenterreinen alleen toegestaan als ze voldoen aan een aantal voorwaarden:

- Er wordt omgevingskwaliteit gerealiseerd die bijdraagt aan de doelen van de omgevingsvisie.
- Er is sprake van gebiedseigen verdichting waarbij (nieuwe) ruimtelijke kwaliteit ontstaat: dit betekent onder andere dat de bebouwing qua maat en schaal aansluit bij de omgeving. En dat bestaande erfgoed- of landschappelijke kwaliteiten worden ingepast en/of versterkt.
- De woonkwaliteit (rust, bezonning en privacy) van omwonenden wordt niet onevenredig aangetast. Ook voor de nieuwe woningen wordt woonkwaliteit gerealiseerd, inclusief voldoende groen (volgens groennorm) en buitenruimte (privé, collectief en/of publiek).
- Er ontstaat (sociaal en fysiek) een veilige situatie. De woningen zijn bereikbaar voor hulpdiensten en worden ontsloten via een eigen entree aan de openbare ruimte, of een publieke toegang tot een nieuwe collectieve of openbare ruimte.
- De benodigde voorzieningen, zoals een afvalberging, fietsenstalling en parkeervoorziening (indien van toepassing) worden op zo ingepast dat dit niet leidt tot overlast.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten

Elke situatie vraagt om een integrale afweging, waarbij het gaat om het samenspel van genoemde randvoorwaarden. De grootte van het binnenterrein, maar ook de mate van stedelijkheid van de buurt en het voormalig gebruik van het binnenterrein zijn factoren die hierin worden meegewogen.

Het verdichten van binnenterreinen is dan ook vooral kansrijk in het dynamisch en stedelijk gebied. In de luwe stadsrand en de naoorlogse woonwijken met een ontworpen stratenpatroon en overwegend laagbouw is deze vorm van verdichten zelden een optie. Uitzondering hierop vormen situaties in de stadsrand waarin de historische dorpslinten bestaan uit voormalige bedrijfsgebouwen dan wel boerderijen. Dit zijn vaak royale bouwblokken met soms zeer diepe tuinen. Hier zijn er wel kansen voor het toevoegen van een woongebouw of hofje dat past bij de schaal en het karakter van de buurt.

Stimuleren efficiënt ruimtegebruik en verduurzaming door hoger bouwen

We verruimen de mogelijkheden om op specifieke plekken hoger te bouwen. Het hoogst zal er kunnen worden gebouwd in de spoorzone en in Randwyck. Ook op andere specifieke plekken in de stad wordt het mogelijk om gebouwen op te toppen met een of meerdere lagen. Door hoger bouwen voegen we meer woningen toe, gaan we efficiënt om met de ruimte en blijft er voldoende ruimte over voor groen, bewegen en ontmoeting. Hoger bouwen leidt niet per definitie tot meer hittestress omdat deze nieuwe gebouwen worden gebouwd volgens de nieuwe energetische richtlijnen. Bovendien blijft er, mits goed ontworpen, ruimte voor groen en schaduw ter verkoeling. Om hoge dichtheden te bereiken, is overigens hoogbouw ($\geq 50\text{-}70\text{m}$) niet per se noodzakelijk. Een gemiddelde bouwhoogte van 5 à 6 lagen leidt al tot hoge dichtheden en biedt veel mogelijkheden voor aantrekkelijke stedelijke woonmilieus met voldoende dichtheid voor een hoog voorzieningenniveau.

Ventiellocaties

Als in de toekomst de vraag naar woningen onverminderd hoog blijft, is er 'schuifruimte' nodig bij stedelijke transformaties. Dit is ook het geval als verdergaand verdichten meer nadelen dan voordelen met zich mee blijkt te brengen en er ook geen goede regionale oplossingen zijn. Daarom wijzen we enkele ventiellocaties aan. Deze ventiellocaties willen we alleen inzetten als verdere verdichting in de stad niet

meer of onvoldoende bijdraagt aan onze doelen. Een ventiellocatie kan ook buurtgericht worden ingezet, bijvoorbeeld als de in de omgevingsvisie beschreven gewenste buurtontwikkeling niet mogelijk is binnen bestaand stedelijk gebied maar wel met de inzet van de ventiellocatie. Zo kan, mits op een verantwoorde wijze en na gedegen onderbouwing van de bijdrage aan de doelen voor de stad of buurt, alsnog stadsontwikkeling plaatsvinden. De ventiellocaties bieden ruimte voor circa 400 extra woningen.

Welstand en welstandsluwe zones

Het Maastrichts welstandsbeleid draagt bij aan het behouden van de ruimtelijke kwaliteit waar onze stad bekend om staat. Juist bij intensiever gebruik van de ruimte blijft dit beleid van groot belang. Tegelijkertijd verandert de stad, mede door de grote transitieopgaven. Dat vraagt om integrale sturing op omgevingskwaliteit inclusief aspecten als groen, openbare ruimte en sociale veiligheid. Daarom wordt de welstandsnota vervangen door een Nota Omgevingskwaliteit. In de Nota Omgevingskwaliteit blijft de gebiedsgerichte aanpak behouden en worden verschillende niveaus van 'welstand' aangehouden, steeds passend bij het gebied. Zo vormen de bedrijventerreinen bijvoorbeeld welstandsluwe zones. Daarnaast formuleren we sneltoetscriteria voor bijvoorbeeld het verduurzamen van gebouwen en de geluidsisolatie van woningen. Zo beperken we de regeldruk en houden we deze proportioneel en effectief.

1.	Inleiding
2.	Waar staan we en wat komt op ons af?
3.	Visie & Strategie
4.	Maastricht maakt vijf bewegingen
5.	Ruimtelijke vertaling per thema
5.1	Wonen
5.2	Economie
5.3	Ontmoeten
5.4	Cultuur en Cultureel Erfgoed
5.5	Water en bodem
5.6	Groen
5.7	Energie
5.8	Mobiliteit
5.9	Leefkwaliteit
5.10	Zorgvuldige verdichting
6.	Totaalkaarten
7.	Stadsdeelvisies
8.	Rollen, uitvoering en monitoring
9.	Omgevings effectrapportage (OER)
10.	Voorkeursrecht

Begrippenlijst	
Bronnen en eindnoten	

Circulair en natuurinclusief bouwen

Wij zetten in op circulair en natuurinclusief bouwen als fundament voor een duurzame leefomgeving. We stimuleren het gebruik van hernieuwbare en herbruikbare materialen, ontwerpen voor aanpasbaarheid en bouwen met oog voor klimaatadaptatie. Door natuurinclusieve en circulaire principes te integreren in ontwerp, uitvoering en beheer, dragen we bij aan een veerkrachtige en klimaatadaptieve gebouwde omgeving die generaties lang mee kan.



1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
- 5.2 Economie
- 5.3 Ontmoeten
- 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
- 5.5 Water en bodem
- 5.6 Groen
- 5.7 Energie
- 5.8 Mobiliteit
- 5.9 Leefkwaliteit
- 5.10 Zorgvuldige verdichting

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst

Bronnen en eindnoten

- We werken in een heel vroeg stadium van het planproces intensief samen met initiatiefnemers (zoals projectontwikkelaars en woningcorporaties) en hun adviseurs.
- We denken bij de planvorming mee hoe we het plan kunnen realiseren, waarbij de leefkwaliteit in en om het plan zo optimaal mogelijk wordt en blijft.
- We koesteren plekken waar het stil of rustig is. Maastricht heeft veel locaties in de stad die veel stiller zijn dan langs de drukke wegen en pleinen. We proberen bestaande rustige gebieden te behouden en uit te breiden. We streven ernaar dat iedereen binnen loopafstand van huis een stil gebied kan vinden, zoals een park of hofje.
- We stellen op grond van de kaders in de omgevingsvisie stedenbouw beleid op met uitgangspunten voor omgevingskwaliteit en leefbaarheid (naar het voorbeeld van de gemeente Utrecht). In dit beleidsdocument definiëren we algemene en gebiedsgerichte richtlijnen voor verdichtingsvormen zoals het verdichten van binnenterreinen, wonen onder kap en hoger bouwen.
- Onderdeel van het nieuwe stedenbouw beleid is de Nota Omgevingskwaliteit. Deze nota vervangt de Welstandsnota en dient als kader voor de onafhankelijke advisering op omgevingskwaliteit. In lijn met de landelijke trend wordt de Welstands- en Monumentencommissie omgevormd naar een Adviescommissie Omgevingskwaliteit (AOK).



Bij de herontwikkeling van het Klevarieterrein zijn de bestaande bomen zoveel mogelijk behouden en is het binnengebied grotendeels autovrij en groen ingericht. Je kunt hier dan ook midden in het drukke stadscentrum rustig wandelen en ontspannen in het park.

- In de actualisatie van het Volkshuisvestingsprogramma en het omgevingsplan werken we de (nieuwe) regels voor splitsen en omzetten van woningen uit.
- Bij toekomstbestendig en circulair bouwen richten we ons op het ‘stapelen van kennis’ in plaats van het ‘stapelen van regels’ en bieden van richtlijnen voor het ‘meten en delen’ van informatie. Maastricht wil marktpartijen en corporaties ondersteunen bij het realiseren van de innovaties die nodig zijn in de bouwsector.
- Bij de uitvoering van ruimtelijk beleid wordt nadrukkelijk stilgestaan bij de gevolgen voor handhaving, toezicht en beheer. Nieuwe plannen worden niet alleen beoordeeld op ruimtelijke kwaliteit, maar ook op de praktische uitvoerbaarheid in de dagelijkse praktijk. Daarbij wordt gekeken hoe toezicht efficiënt kan worden ingericht en welke maatregelen nodig zijn om naleving te waarborgen. Bovendien wordt aandacht besteed aan het beheer van de openbare ruimte, zodat deze schoon, heel en veilig blijft. Door deze aspecten vroegtijdig mee te wegen, ontstaat een samenhangende aanpak die zowel de fysieke omgeving als het gebruik ervan duurzaam ondersteunt.

1. Inleiding
2. Waar staan we en wat komt op ons af?
3. Visie & Strategie
4. Maastricht maakt vijf bewegingen

5. Ruimtelijke vertaling per thema

- 5.1 Wonen
 - 5.2 Economie
 - 5.3 Ontmoeten
 - 5.4 Cultuur en Cultureel Erfgoed
 - 5.5 Water en bodem
 - 5.6 Groen
 - 5.7 Energie
 - 5.8 Mobiliteit
 - 5.9 Leefkwaliteit
 - 5.10 Zorgvuldige verdichting
-

6. Totaalkaarten
7. Stadsdeelvisies
8. Rollen, uitvoering en monitoring
9. Omgevings effectrapportage (OER)
10. Voorkeursrecht

Begrippenlijst
Bronnen en eindnoten