



Samenvatting

Gemeente Maastricht heeft een gebiedsvisie voor de spoorzone opgesteld. Dit is gebeurd in het kader van Limburg Centraal, een samenwerkingsprogramma van het Rijk, de provincie en zes Limburgse steden met een intercitystation. De gebiedsvisie, getiteld GRAND MSTRG, schetst een aantrekkelijk en realistisch toekomstbeeld voor de spoorzone als stedelijke ontwikkellocatie met woningen, werkgelegenheid en bijbehorende voorzieningen. Besloten is om in het vervolg de aanpassing van het spooreplacement nader te laten onderzoeken en de stedelijke ontwikkeling van twee deelgebieden, zijnde het Griendkwartier en het Stationskwartier, uit te werken.

1. Beslispunten

Het college besluit om:

1. De 'Gebiedsvisie Spoorzone Maastricht' vast te stellen.
2. Het optimaliseren van het emplacement in combinatie met variant 3 en 4 uit de 'Variantenstudie Barrière Spoor' nader te uit te werken.
3. De ontwikkelpotentie van deelgebieden Griendkwartier en Stationskwartier nader uit te werken in twee gebiedsprogramma's.
4. Ten behoeve van deze uitwerkingen onder beslispunt 2 en 3 in de eerst helft van 2026 een plan van aanpak op te stellen, waarin een werkwijze, planning, benodigde menskracht en middelen inclusief dekking worden bepaald.
5. Het raadsvoorstel 'Gebiedsvisie Spoorzone Maastricht', inclusief de 'Gebiedsvisie Spoorzone Maastricht', de 'Variantenstudie Barrière Spoor' en het 'Verslag en opbrengst inloopbijeenkomst 26 juni 2025' ter besluitvorming aan te bieden aan de gemeenteraad.
6. De portefeuillehouder te mandateren om ondergeschikte wijzigingen door te voeren in de stukken voor de raad naar aanleiding van de inloopavond op 26 november a.s.

Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 15 december 2025:

Conform.



2. Aanleiding

In 2025 is gewerkt aan een gebiedsvisie voor de Spoorzone in Maastricht. De aanleiding hiertoe was tweeledig:

- Op initiatief van provincie Limburg werken de zes Limburgse steden met een intercitystation, waaronder Maastricht, aan een verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal. Dit gebeurt samen met het Rijk, en ook netbeheerder Enexis en het Waterschap zijn betrokken. De gebiedsvisie vormt het Maastrichtse 'huiswerk' voor deze verstedelijkingsstrategie.
- Met de motie '[Rondom het Spoor](#)' van 12 december 2024 verzocht de gemeenteraad het college actief aan de slag te gaan met het aanpakken van de barrière die het spoorwegemplacement op dit moment vormt tussen oost en west Maastricht. De gebiedsvisie vormt een integrale uitwerking van deze opgave.

3. Beoogd effect

De Gebiedsvisie Spoorzone Maastricht schetst een aantrekkelijk en tegelijkertijd realistisch toekomstbeeld voor de Spoorzone (de wat-vraag). Daarnaast is in de visie een ontwikkelstrategie met een stappenplan uitgewerkt om dit toekomstbeeld te kunnen realiseren (de hoe-vraag). De gebiedsvisie (inclusief ontwikkelstrategie) is daarmee een logische vervolgstap op de [Ambitienota Over het Spoor](#) uit 2019.

Opgaven

Hoewel Maastricht een goede uitgangspositie heeft, kent de stad ook belangrijke opgaven als:

- Het aantrekken en met name binden van talent om de beroepsbevolking aan te vullen;
- De transitie naar een toekomstige bestendige kenniseconomie, met de Brightlands Maastricht Health Campus als belangrijke motor;
- Het verkleinen van sociaal-economische verschillen tussen bewoners en buurten, en;
- De kwaliteit en toekomstbestendigheid van de leefomgeving op thema's als hittestress, klimaatadaptatie, ontmoetingsplekken, mobiliteit en een toereikende aansluiting op het energienetwerk.

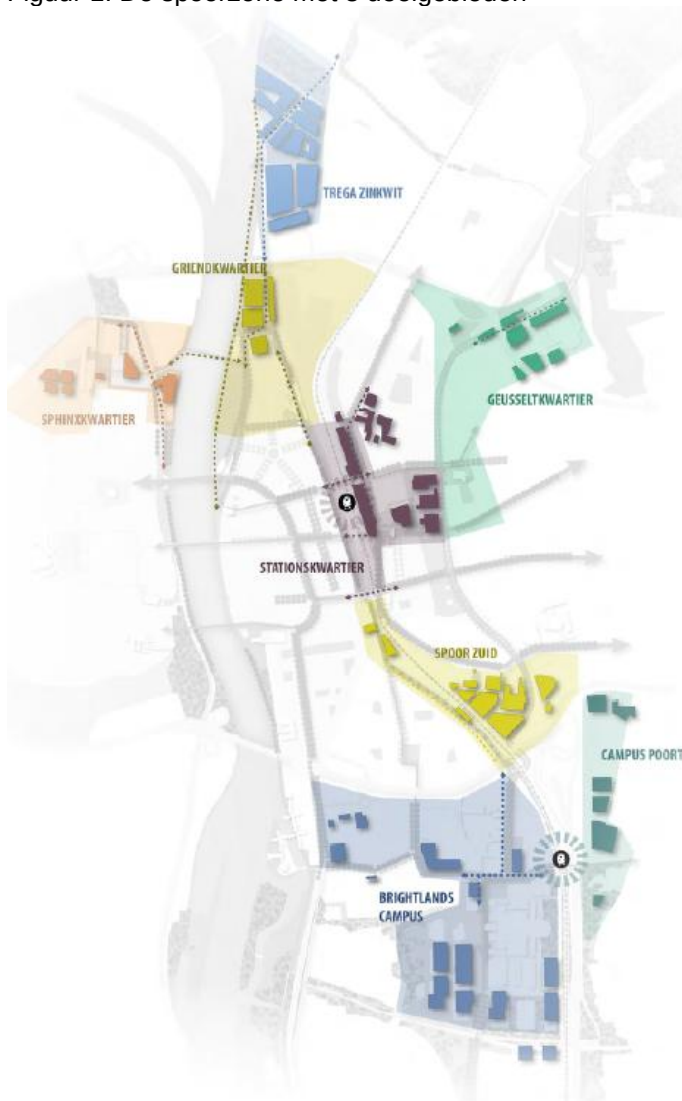
Transformatie naar een gemengd stedelijk gebied

De Spoorzone is een gebied dat zich uitstrekt van het Sphinxkwartier en Trega-Zinkwit in het noorden tot de Health Campus in het zuiden, inclusief het emplacement, delen van de Groene Loper en de Geusselt (zie figuur 1). Het toekomstbeeld in de visie geeft invulling aan deze opgaven door de unieke kwaliteiten van de stad te benutten. De Spoorzone wordt de verbinding tussen het centrum en de oostelijke stadsdelen van Maastricht. Naast de huidige ontwikkelgebieden Sphinxkwartier en



Trega-Zinkwit zijn enkele nieuwe deelgebieden uitgewerkt om in de toekomst te worden ontwikkeld. De Spoorzone krijgt zo een diversiteit aan stedelijke milieus in hogere dichtheden en een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen. De ontwikkelingen in de Spoorzone profiteren van de ligging nabij het station, de Maas en de binnenstad en zijn complementair aan het bestaande aanbod in de stad en de regio. De volledige Spoorzone (inclusief alle deelgebieden) zal een aanzienlijk deel van de totale woningbouwbehoefte van Maastricht tot 2040 invullen. In totaal kunnen in de Spoorzone de komende decennia ruim 8.000 woningen worden gerealiseerd. Dit zal gebeuren in een mix van aantrekkelijke en betaalbare gezinswoningen en appartementen waarmee we woonaanbod creëren voor starters en gezinnen. Met aantrekkelijke zorggeschikte appartementen voor senioren brengen we de gewenste doorstroming op de woningmarkt op gang.

Figuur 1: De spoorzone met 8 deelgebieden





De Spoorzone krijgt een gemengd milieu met in verschillende hoedanigheden ruimte voor economie. Er is ruimte voor onderwijs, culturele voorzieningen en wijkeconomie. Vlakbij het station is er ruimte voor zakelijke dienstverlening. De maakindustrie in het noordelijk deel van de Spoorzone wordt verbonden met het station en de Brightlands Maastricht Health Campus in het zuiden. De Geusselt ontwikkelt zich door rond de thema's sport, recreatie en ontspanning. Aan de zuidzijde blijft er ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid en lichte maakindustrie en wonen. Op Brightlands Maastricht Health Campus krijgt het masterplan voor de campus concreet vorm met ruimte voor R&D, vergroening en campus-gerelateerd wonen. Met betere verbindingen met de stad groeit deze plek uit tot innovatief werklandschap. Het (hoog) stedelijke – voor Limburg unieke – woon-werkmilieu in de Spoorzone draagt zo sterk bij aan onze aantrekkingskracht op talent en bedrijven, wat groei van onze beroepsbevolking en onze kenniseconomie mogelijk maakt.

De Spoorzone is op dit moment een van de meest versteende delen van Maastricht. De herontwikkeling hiervan biedt kansen om de stad te vergroenen en klimaatbestendiger te maken. Versteende en versnipperde gebieden worden omgevormd tot groene, openbare ruimtes die aansluiten op bestaande parken en rivieroeveren. Nieuwe groene routes verbinden de Spoorzone met de Maas, via de Groene Loper met de Brightlands Maastricht Health Campus en het omliggende landschap, zoals de Landgoederenzone. Zo ontstaat een robuust stedelijk raamwerk waarin leefkwaliteit en economische vitaliteit samengaan.

In lijn met Transitievisie Warmte en Energie is gekozen voor energieoplossingen die bijdragen aan een duurzaam energiesysteem voor nieuwbouw in de Spoorzone, met als uitgangspunten minder energieverbruik, optimaal gebruik van lokale bronnen en een slimme afstemming van vraag en aanbod in plaats en tijd. De ontwikkeling van de Spoorzone kan, zo blijkt uit eerste analyses, een bijdrage leveren aan de transitie naar een duurzame energiesysteem voor de bestaande bebouwing in de omliggende buurten.

Aanpakken spoorbarrière

Een belangrijk onderdeel van de visie is het verminderen van de barrière die de spoorbundel op dit moment vormt. Door het maken en verbeteren van loop- en fietsverbindingen tussen de buurten aan weerszijde van het spoor wordt de barrièrewerking aanmerkelijk verbeterd. In lijn met de integrale aanpak van de Groene Loper, worden historische structuren verbeterd of hersteld en krijgen de wijken in en rond de Spoorzone meer samenhang en identiteit.



De gebiedsvisie focust op drie loop- en fietsverbindingen zoals een verbeterde passage bij het station, een nieuwe verbinding ter hoogte van de Sint Maartenslaan en een verbetering van de Scharnertunnel. Door het emplacement – met behoud van haar functies – efficiënter in te richten wordt ruimte vrijgespeeld voor stedelijke ontwikkeling en de hiervoor genoemde verbindingen. De loop- en fietsverbindingen kunnen doordat een aantal sporen parallel aan de Meerssenerweg verdwijnt, goed worden ingepast en zijn korter omdat het aantal te overbruggen of ondertunnelen sporen ter hoogte van de Sint Maartenslaan en huidige passerelle wordt verkleind.

Sustainable Development Goals

Wanneer de gebiedsvisie tot uitvoering komt, heeft dit effect op de Sustainable Development Goals (SDG's). Relevante SDG's zijn:

- SDG 3: Goede gezondheid en welzijn - Het bevorderen van gezonde leefomgevingen.
- SDG 7: Betaalbare en duurzame energie - Het realiseren van duurzame energieoplossingen voor het leveren van elektriciteit en het verwarmen en koelen van woningen.
- SDG 8: Eerlijk werk en Economische groei - Het bevorderen van economische groei door ruimte te scheppen voor werkgelegenheid.
- SDG 11: Duurzame steden en gemeenschappen - Het ontwikkelen van inclusieve, veilige, veerkrachtige en duurzame buurten.
- SDG 13: Klimaatactie - Het nemen van maatregelen om klimaatverandering en de gevolgen ervan te bestrijden.
- SDG 17: Partnerschap om doelstellingen te bereiken – Door met partners zoals omwonenden, netbeheerders, spoorse partijen, ontwikkelaars en eigenaren en andere overheden samen te ontwikkelen.

4. Argumenten

1.1 De gebiedsvisie geeft invulling aan een ambitie uit het coalitieakkoord 2022-2026: “We werken verder aan het slechten van nog resterende oost-west-barrières, zoals het spoor, denk aan de ambities rondom de stationsomgeving. Hiervoor gaan we actief lobbyen richting het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van de rijksoverheid, in samenhang met de omvorming van Maastricht tot doorreisstation. Plannen van betrokken inwoners worden daarbij meegewogen.”

1.2 De gebiedsvisie geeft invulling aan de ruimtelijke kaders die zijn geformuleerd bij de actualisatie van de omgevingsvisie Maastricht. Zo is bij de actualisatie van de omgevingsvisie sprake van verdichting in de stationsomgeving, behoefte aan ruimte voor werken in de stad, ambities ten



aanzien van vergroening en klimaatadaptatie en een woningbouwopgave van 8.000 tot 12.000 woningen in de periode tot 2040.

- 1.3 De gebiedsvisie geeft invulling aan de Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal die met Rijk en regio in nauwe samenwerking wordt uitgewerkt. De visie geeft tevens invulling aan de schaa sprong in economische groei, gekoppeld aan grootschalige woningbouw en versterking van de regionale infrastructuur die voor Zuid-Limburg is beoogd in de Nota Ruimte van het Rijk.

- 2.1 Uit een quick scan blijkt dat er kansen zijn om acht sporen van het oostelijk emplacement – parallel aan de Meerssenerweg – te saneren. Hiervoor dienen functies te worden verplaatst naar of nabij het noordelijke deel van het emplacement. Daarmee zou de barrièrewerking van het spoor worden gereduceerd en parallel aan de Meerssenerweg een aanzienlijke ontwikkelruimte ontstaan die gebruikt kan worden voor wonen, kantoren, creatieve bedrijvigheid en regionale voorzieningen, maar ook ruimte voor het inpassen van de dwarsverbindingen. Momenteel werkt ProRail – op verzoek van gemeente Maastricht – aan een plan van aanpak voor een diepgaandere studie waarin de bevindingen uit de quickscan gedetailleerder worden uitgewerkt. Tevens heeft dit een raakvlak met het verwijderen van de spoorbrug over de Maas en het bijbehorende spoorlichaam.

- 2.2 Op grond van een variantenstudie is in de toekomstvisie gekozen voor het verbeteren/maken van drie dwarsverbindingen (ladderstructuur) voor voetgangers en fietsers tussen de buurten aan weerszijde van het spoor. Ook met deze dwarsverbindingen wordt de barrièrewerking aangepakt. Nadere uitwerking moet duidelijk maken of variant 3 of 4 van de variantenstudie de voorkeur krijgt. Variant 3 bevat de aanleg van passerelle over het spoor ter hoogte van de Sint Maartenslaan, een voetgangerstunnel ter hoogte van het stationsgebouw (in plaats van de huidige passerelle) en het opwaarder en van de Scharnertunnel. Variant 4 is hieraan gelijk met uitzondering van de verbinding bij het stationsgebouw, hier is sprake van een vernieuwde passerelle (in plaats van een tunnel). Beide varianten scoren in vergelijking tot een spoortunnel beter op het vlak van het (toekomstvast) functioneren van het openbaar vervoer en duurzaamheid en maakbaarheid. De verwachte investeringskosten voor varianten 3 en 4 zijn € 188 tot 243 mln, terwijl de potentiële opbrengsten uit vastgoedontwikkeling ongeveer € 30 mln bedragen.

- 2.3 In het toekomstbeeld is geen integrale spoortunnel opgenomen, zoals wordt voorgesteld in het burgerinitiatief van de heren Soete & Coenen. In de variantenstudie is een grondige vergelijking gemaakt van vijf verschillende opties om de spoorbarrière te slechten. Voor deze vergelijking zijn verschillende beoordelingscriteria gehanteerd. Op een aantal criteria scoort een spoortunnel zeer positief, maar op andere criteria juist zeer negatief. Zo scoort een spoortunnel heel goed qua omgevingskwaliteit doordat de overlast van de sporen grotendeels verdwijnt. Ook kunnen oude



structuren, zoals bij de Scharnerweg, op een kwalitatief hoogstaande manier worden hersteld. Tegelijkertijd is de impact op het (toekomstvast) functioneren van het openbaar vervoer problematisch omdat de perroncapaciteit afneemt in vergelijking met de huidige situatie. Ook is het emplacement bij een tunnelvariant niet meer bereikbaar en biedt een tunneloplossing geen flexibiliteit naar de toekomst. Een consequentie hiervan is dat het recent gerenoveerde onderhoudsbedrijf van NS met circa 150 banen voor met name praktisch opgeleiden ook verplaatst dient te worden naar een andere locatie buiten de stad en misschien wel buiten de regio. Ook scoort een spoortunnel een stuk minder goed op het vlak van duurzaamheid en maakbaarheid. Van doorslaggevend belang zijn echter de verwachte kosten en opbrengsten. Een spoortunnel vraagt een zeer forse investering, geschat op € 1,6 mld, in relatie tot het oplossend vermogen. Bij een aantal andere varianten ligt deze investering in relatie tot het oplossend vermogen aanzienlijk lager. Terwijl de potentiële opbrengsten van vastgoedontwikkeling worden geschat op € 44 mln, oftewel van een totaal andere orde van grootte in vergelijking tot de investeringskosten. En ook bij de andere varianten ontstaat er ruimte voor vastgoedontwikkeling omdat een 8-tal sporen tussen de perrons en de Meerssenerweg ook in andere varianten verdwijnen en kunnen worden gebruikt voor vastgoedontwikkeling. Bij de tunnelvariant resteert een zeer groot tekort dat met publieke middelen gedekt moet worden. En omdat – in tegenstelling tot het project de Groene Loper – er geen nationaal probleem zoals een dagelijkse file op een rijksweg wordt opgelost, is er bij de Rijksoverheid vooralsnog geen bereidheid om de spoortunnel te bekostigen. Voorbeelden van spoortunnels, zoals in Best en Delft, die wel zijn gerealiseerd werden geïnitieerd vanuit de wens om de aanwezige spoorcapaciteit uit te breiden van twee naar vier sporen. In deze voorbeelden was er boven de grond geen ruimte voor de uitbreiding, wat de reden was om een tunnel aan te leggen. Van een dergelijke capaciteitsuitbreiding is in Maastricht geen sprake.

2.4 In de variantenstudie is een globale kostenraming gemaakt van de verschillende varianten. Het gaat om een raming op hoofdlijnen die robuust is om besluitvorming te laten plaatsvinden. Een meer nauwkeurigere kostenraming van de spoortunnel vraagt veel nader onderzoek en is in deze fase niet zinvol. Daarvoor zijn onder meer een veel nauwkeuriger ontwerp, grondonderzoek en een meer in detail uitgewerkte bouwfaserings nodig. De huidige raming sluit bovendien aan bij de inschatting die ProRail eerder maakte op verzoek van de gemeente. En als de kosten op basis van een exactere raming veranderen (hoger of lager uitvallen) dan blijven de kosten voor een spoortunnel in vergelijking met andere alternatieven substantieel hoger. Bovendien blijft bekostiging door het Rijk even onwaarschijnlijk.

2.5 Het is mogelijk om de opbrengsten uit woningbouw, te vergroten. Wanneer meer woningen worden gepland, dan nemen de opbrengsten uiteraard toe. Ook kan de opbrengst per woning



worden vergroot door bijvoorbeeld tegenstrijdig aan ons eigen beleid veel minder te sturen op betaalbaarheid en/of het instellen van erfpacht. Los van de haalbaarheid en wenselijkheid van deze opbrengstoptimalisaties, zal het resterende tekort op de investering te groot blijven om te worden gedragen door gemeente Maastricht alleen. Gelet op deze en voorgaande argumenten wordt een spoortunnel niet langer beschouwd als de gewenste stip op de horizon.

- 3.1 De ontwikkeling van het Sphinxkwartier en Trega-Zinkwit zijn in volle gang. Gekozen wordt om daarnaast de ontwikkelpotentie van het Griendkwartier en het Stationskwartier te onderzoeken, zodat deze gebieden over 5 tot 10 jaar – afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek naar het emplacement – ontwikkeld kunnen worden.
- 3.2 Gelet op de interactie met de optimalisatie van het emplacement, de sloop van de spoorbrug en de verkenning Zuidelijke Maasdal ligt het voor de hand om voortvarend aan de slag te gaan met de uitwerking van het Griendkwartier.
- 3.3 Parallel aan het onderzoek naar het emplacement is het ook logisch om voor wat betreft het stationskwartier een studie uit te voeren naar de invulling van het oostelijk deel van het emplacement, parallel aan de Meerssenerweg. Onderdeel van deze uitwerking zijn ook de oostelijke entree van het station (incl. de verbinding voor voetgangers) en een te realiseren fietsverbinding ter hoogte van de St. Maartenslaan. Mede op basis van deze informatie kan in de toekomst een beslissing genomen worden over het aanpassen van het emplacement.
- 3.4 De keuze voor het Griendkwartier en het Stationskwartier veronderstelt niet dat in de overige vier deelgebieden niets gebeurt. Eventuele vervolgstappen in het Geusseltkwartier zijn sterk afhankelijk van het onderzoek dat samen met MVV wordt uitgevoerd naar de toekomst van het stadion. Keuzes over de gebiedsontwikkeling op de Brightlands Maastricht Health Campus zal in overleg met de campuspartners gebeuren. Al ligt het voor de hand dat de ruimtelijke ontwikkeling op de campus wordt versterkt, bijvoorbeeld door het opstellen van een gebiedsprogramma. Het is te overwegen om daar ook deelgebied Campuspoort bij te betrekken. Voor het deelgebied Spoor Zuid ligt een faciliterend rol bij particuliere initiatieven vanuit de gemeente meer voor de hand.
- 4.1 ProRail werkt op dit moment aan een plan van aanpak voor een verdiepend onderzoek naar de optimalisatie van het emplacement. Daarnaast zal gemeente Maastricht het initiatief nemen om een plan van aanpak te maken voor de uitwerking van het gebiedsprogramma Griendkwartier en het gebiedsprogramma Stationskwartier, inclusief de drie dwarsverbindingen op het spoor. In dit plan van aanpak worden werkpakketten en planning en de behoefte aan capaciteit en financiële middelen inzichtelijk gemaakt. Ook wordt de gewenste participatie beschreven. Daarnaast is



afstemming nodig met medeoverheden over de sturing op deze onderzoeken. Bij voorkeur worden deze werkzaamheden in samenhang en door Rijk, provincie en gemeente aangestuurd. Ook zijn er relevante raakvlakken zoals de spoorbrug en het project Zuidelijk Maasdal. Op grond van dit plan van aanpak kan een zorgvuldig besluit genomen worden over deze werkzaamheden en het gewenste tempo.

5.1 De gebiedsvisie geeft invulling aan de motie 'Rondom het Spoor' waarin de gemeenteraad het college verzoekt actief aan de slag te gaan met het aanpakken van de barrière die het spoorwegemplacement op dit moment vormt tussen oost en west Maastricht. De gebiedsvisie vormt een integrale uitwerking van deze opgave. De gebiedsvisie vormt ook de onderbouwing voor de aanvragen die Maastricht doet in het kader van Rijksregelingen voor woningbouw en infrastructuur in de toekomst.

5.2 Gelet op de omvang van de transitie van de Spoorzone en betekenis voor de stad is het verstandig de gemeenteraad te vragen naar haar opvattingen met betrekking tot de gebiedsvisie. Bovendien geeft de gebiedsvisie richting aan toekomstige investeringsbeslissingen, die op termijn ter besluitvorming zullen worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

5.3 De raadsleden zijn tussentijds met verschillende informatiebrieven en tijdens een tweetal inloopavonden geïnformeerd.

6.1 Op woensdag 26 november a.s. vindt een tweede inloopavond plaats. Tijdens deze inloopavond zal de gebiedsvisie worden toegelicht aan belangstellenden. Er is dan gelegenheid om op- en aanmerkingen te geven op de gebiedsvisie, met name gericht op het vervolg. Bijlage 4 zal worden aangevuld met het verslag van deze avond en aan de stukken voor de raad worden toegevoegd. Mogelijk leiden opmerkingen nog tot (kleine) wijzigingen in de gebiedsvisie. Door de portefeuillehouder te mandateren om ondergeschikte wijzigingen door te voeren in de stukken voor de raad is naar verwachting geen nieuwe behandeling in het college noodzakelijk.

5. Kanttekeningen of risico's

1.1 Het is belangrijk dat er (ruim) voldoende draagvlak is voor de ontwikkeling van de spoorzone. In het toekomstbeeld is geen integrale spoortunnel opgenomen. Dit terwijl het burgerinitiatief van de heren Soete & Coenen met enthousiasme door een aanzienlijk aantal inwoners is omarmd. De gebiedsvisie schetst weloverwogen een alternatief, dat eveneens aantrekkelijk en beter haalbaar



is. Beide heren hebben met hun initiatief de gemeente uitgedaagd, beweging gekregen in een taai dossier en zo effectief bijgedragen aan de voorliggende gebiedsvisie.

1.2 De in de gebiedsvisie geschetste ontwikkelingen zijn gericht op uitvoering in de periode 2025 - 2045. Daarmee wordt een lange tijd vooruitgekeken waardoor sprake zal zijn van onvoorziene ontwikkelingen en gebeurtenissen. Dit vereist voor de volgende deelgebieden een goed doordachte ontwikkelstrategie die zodra nodig kan worden aangepast. Bijvoorbeeld als de vraag naar woningen lager uitpakt, dan zal de ontwikkeling worden getemporeerd. Gegeven dit risico is ook goed nagedacht waarmee te beginnen.

1.3 Bij de transformatie van de Spoorzone moet rekening gehouden worden met een financiële opgave. Er zal – iets wat niet ongebruikelijk is – een tekort zijn op de grondexploitatie (binnenplanse tekorten) van de deelgebieden omdat de verwachte opbrengsten uit verkoop en verhuur naar verwachting lager zullen zijn dan de kosten voor verwerving, sanering, bouw- en woonrijp maken, etc. Daarnaast zijn er publieke maatregelen nodig (bovenplanse tekorten) die randvoorwaardelijk voor de gebiedsontwikkeling zijn, zoals de inrichting van de openbare ruimte, infrastructuur (mobiliteit en energie), groen en klimaatadaptie. Ook het optimaliseren van het emplacement zal een forse investering vergen. Deze middelen zijn er nog niet en komen ook niet vanzelf beschikbaar. Vaak is het zo dat een goed plan, de kans op financiële steun bij medeoverheden vergroot.

4.1 Transformatie van de Spoorzone is complex. Er zijn veel raakvlakken, externe factoren en belanghebbenden. De vervolgstappen die moeten worden gezet vragen een goed geoutilleerde projectorganisatie met voldoende capaciteit en uitvoeringsmiddelen, dit in de context van een prioriteitendiscussie.

6. Financiële gevolgen

Uitvoeringsbudget

Voor de nadere uitwerking van het emplacement, variant 3 en 4 uit de 'Variantenstudie Barrière Spoor' (beslispunt 2) en de ontwikkelpotentie van deelgebieden Griendkwartier en Stationskwartier (beslispunt 3) is voor de jaren 2026 tot en met 2028 jaarlijks een uitvoeringsbudget opgenomen in de begroting van 2026 van € 200.000,-.



Op basis van een nog op te stellen plan van aanpak (beslispunt 4) zal inzicht verkregen worden in de besteding van dit uitvoeringsbudget. Ook zal onderzocht worden of de provincie en het Rijk bereid zijn financieel bij te dragen aan de uitvoering.

Investeringsbudget

De in de gebiedsvisie geschetste ontwikkelingen zijn gericht op uitvoering in de periode 2025 - 2045. Bij de transformatie van de Spoorzone moet rekening gehouden worden met een grote financiële opgave. Maastricht staat niet alleen aan de lat voor deze financiële opgave. Het Rijk stelt verschillende financiële instrumenten ter beschikking voor bekostiging van de publieke onrendabele top bij woningbouw. Daarnaast zijn er mogelijk andere bronnen, zoals bijvoorbeeld Provinciale middelen en private partijen.

In de begroting van 2026 is een investeringsbedrag van € 12,500 mln voor de Spoorzone opgenomen om te kunnen anticiperen op bekostigingskansen, die zich de komende tijd voordoen. Recent zijn drie aanvragen van Maastricht gehonoreerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van de regeling 'Woningbouw op Korte Termijn 2.0'. Bij deze aanvragen is regionale cofinanciering vereist, die bekostigt kan worden vanuit het genoemde investeringsbudget voor de Spoorzone. Het college en de gemeenteraad zullen zodra deze aanvragen zijn uitgewerkt tot concrete voorstellen besluiten over de daadwerkelijke besteding van deze middelen.

7. Vervolgtraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie

Het raadsvoorstel is geagendeerd op de Domeinvergadering van 6 januari 2026 en Raadsvergadering van 27 januari 2026.

Na vaststelling door de gemeenteraad zal de gebiedsvisie in de komende drie jaar nader worden uitgewerkt. De aanpak en rol van de gemeente verschilt per deelgebied:

- De lopende ontwikkelingen in Sphinxkwartier en Trega Zinkwit worden voortgezet in de huidige structuur met de dezelfde projectorganisaties.
- Ook worden 'losse' private initiatieven voortgezet, waarbij de gemeente faciliterend blijft optreden om deze ontwikkelingen tot realisatie te brengen.
- Voor wat betreft het emplacement zal – in navolging van een quick scan – de verkenning 'aanpassing emplacement Maastricht' starten. De gemeente Maastricht heeft ProRail reeds gevraagd om hiervoor een plan van aanpak op te stellen. In de Verkenning worden – in



samenspraak met belanghebbenden – oplossingen genereerd voor aanpassing van het emplacement. Vervolgens worden deze oplossingen beoordeeld, waarna naar verwachting in 2027 een voorkeursvariant wordt gekozen. Op basis van deze onderzoeksresultaten kan besluitvorming worden voorbereid, waarna uitvoering ook enkele jaren zal kosten.

- Voor het Griendkwartier wordt samen met belanghebbenden als eigenaren, gebruikers in het gebied en omwonenden de ontwikkelpotentie onderzocht en concrete stedenbouwkundige uitgangspunten vertaald in een gebiedsprogramma. Het gebiedsprogramma bevat de stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten en de randvoorwaarden vanuit de omgevingsaspecten. Denk hierbij hoeveelheid en type woningen, bouwhoogtes en -volumes, werkplekken, hoeveelheid groen, mobiliteitsoplossingen, energiesysteem, gewenste voorzieningen zoals supermarkt, ontmoetingsplekken en onderwijs. Hierbij zal ook rekening gehouden worden met voorzieningen in aanliggende buurten. Dit gebiedsprogramma zal in samenhang gebeuren met de optimalisatie van het emplacement, de sloop van de spoorbrug, de omlegging van de Franciscus Romanusweg en de aanlanding van de nieuwe brug over de Maas in dit gebied (onderdeel van de verkenning Zuidelijke Maasdal). De doorlooptijd voor dit gebiedsprogramma hangt mede af van deze raakvlakken en loopt idealiter in de pas met het onderzoek voor het emplacement.
- Ook parallel aan de verkenning naar het emplacement wordt een studie uitgevoerd naar de invulling van het oostelijk emplacement (incl. verbindingen oost-west). Dit vormt een belangrijk onderdeel van het Stationskwartier. Onderdeel van deze uitwerking zijn de oostelijke entree van het station (incl. de verbinding voor voetgangers) en een te realiseren fietsverbinding ter hoogte van de St. Maartenslaan. Het gaat om een stedenbouwkundig plan voor de invulling van het emplacement, een technische uitwerking van de spoorpassages en een financiële uitwerking van het geheel. Ook dit mondt in een gebiedsprogramma met stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten en de randvoorwaarden vanuit de omgevingsaspecten.
- Voor wat betreft de Brightlands Maastricht Health Campus zullen vervolgstappen in overleg met de campuspartners worden gezet. Vanuit de Spoorzone beredeneerd is het opstellen van een gebiedsprogramma en bijbehorende ontwikkelstrategie een logische vervolgstap. Hiermee kan de ruimtelijke ontwikkeling op de campus worden versterkt. Het is te overwegen om daar ook deelgebied Campuspoort bij te betrekken. In gesprek met de campusorganisatie kan worden na gegaan of en wat er vanuit de gemeente aanvullend nodig is om de campus verder tot ontwikkeling te brengen.
- Voor het deelgebied Spoor Zuid hanteert de gemeente voorlopig geen proactieve rol, maar zal het zoals te doen gebruikelijk bij particuliere initiatieven een faciliterende rol nemen.



- Eventuele vervolgstappen in het Geusseltkwartier zijn sterk afhankelijk van het onderzoek dat samen met MVV wordt uitgevoerd naar de toekomst van het stadion.
- Ook de energieoplossingen voor nieuwbouw in de Spoorzone, die bij voorkeur ook bijdragen aan een duurzame energiesysteem, voor de bestaande bebouwing in de omliggende buurten worden in het vervolg samen met bewoners en bedrijven nader uitgewerkt.

8. Communicatie

- Er wordt als opvolging van een eerste inloophmoment in juni, op 26 november 2026 a.s. een nieuwe inloopavond georganiseerd. De gebiedsvisie zal dan worden gepresenteerd aan de hand van panelen met voornamelijk beelden uit de visie. Daarnaast wordt teruggekoppeld hoe de opmerkingen van het inloophmoment in juni zijn verwerkt. Deelnemers krijgen de mogelijkheid om te reflecteren op de gebiedsvisie, kunnen aangeven wat zij belangrijk vinden voor de vervolgfase en worden gewezen op de besluitvorming in de gemeenteraad in januari 2026. Via de nieuwsbrief en de website Thuis in Maastricht worden belangstellen op de hoogte gebracht.
- Op 25 november a.s. is een persgesprek gepland met tot doel de visie nader toe te lichten en de inloopavond onder de aandacht te brengen.
- Er is een [projectwebsite](#) ingericht met een toelichting op de gebiedsvisie.
- De nadere uitwerking tijdens het vervolg zal plaatsvinden in samenspraak met belanghebbenden en geïnteresseerden, denk hierbij aan:
 - Bewoners en ondernemers in de omgeving;
 - Spoorse partijen zoals ProRail, NS en Arriva;
 - Medeoverheden als de Limburg Centraal-steden, de provincie, het waterschap en het Rijk, en ook netbeheerder Enexis.
 - Eigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen.