



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de leden van de gemeenteraad,

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal en
Spoorzone Maastricht
PORTEFEUILLEHOUDER
Wethouder Kern

DATUM
21 september 2026
Verzonden: 21-09-2026

BIJLAGEN
1

ONZE REFERENTIE
2026.02597

Geachte leden van de gemeenteraad,

Eerder bent u geïnformeerd via een [raadsinformatiebrief](#) van 9 september 2025 en een [raadsinformatiebrief](#) van 11 februari 2026 met betrekking tot de Spoorzone Maastricht en het programma Limburg Centraal. Met deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de voortgang bij:

1. de Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal;
2. de Businesscases Limburg Centraal en;
3. de opvolging van uw raadsbesluit van 27 januari 2026 met betrekking tot de Spoorzone Maastricht.

1. Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal

Met het programma Limburg Centraal wordt beoogd om in de zes grote Limburgse steden, op grotere schaal, woningbouw te realiseren gericht rondom intercitystations. Het programma Limburg Centraal is een gezamenlijk traject van het Rijk, Provincie Limburg, Waterschap Limburg, Enexis en de zes gemeenten Venlo, Weert, Roermond, Sittard-Geleen, Heerlen en Maastricht.

In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 6 november 2024 is afgesproken dat Rijk en regio gezamenlijk een Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal ontwikkelen. Deze verstedelijkingsstrategie is inmiddels afgerond en tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 9 september 2026 door Rijk en regio is ingestemd met de strategie. Als bijlage bij deze brief treft u de Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal.

De Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal beschrijft een lange termijn aanpak voor duurzame verstedelijking waarbij opgaven op het vlak van wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit en leefomgeving in samenhang worden aangepakt. De strategie legt nadruk op regionale economisch structuurversterking voor het behoud en aantrekken van talent en werkgelegenheid. Tegelijkertijd zorgt het plan voor een goede balans tussen verdichting, klimaatbestendigheid en een gezonde leefomgeving.

Door samenwerking bundelen de overheden hun krachten om van de regio een toekomstbestendige en fijne plek te maken om te wonen en te werken. Deze samenwerking zal de komende jaren worden gecontinueerd. De samenwerkende partijen zullen de verstedelijkingsstrategie verder uitwerken tot een verstedelijkingsagenda. Deze agenda is gericht op het stapsgewijs tot uitvoering brengen van de onderdelen van de strategie.



DATUM
21 september 2026

Op basis van wenselijkheid en haalbaarheid zal bezien worden welke maatregelen en interventies nader uitgewerkt kunnen worden. De onderdelen dienen logisch aan te sluiten op de opgaven binnen de Limburg Centraal gemeenten en de mogelijkheden van de betrokken partijen. De nadere uitwerking van de acties worden belegd op het juiste schaalniveau en met betrokkenheid van de juiste partijen.

In Maastricht zal de verdere concretisering en voorbereiding richting realisatie de komende jaren tot stand komen via de ontwikkelstrategie zoals die op 27 januari 2026 door uw raad is vastgesteld in het kader van de Gebiedsvisie Spoorzone Maastricht 'GRAND MSTRG', meer hierover bij onderdeel 3 van deze brief.

2. Businesscases Limburg Centraal

In het BO Leefomgeving van 6 november 2024 is ook afgesproken dat de zes Limburg Centraal gemeenten in 2025, samen met de Provincie en ondersteuning van het Rijk, businesscases uitwerken voor de zes stationsgebieden. Deze businesscases zijn inmiddels afgerond.

Het doel was om een eerste beeld te krijgen op de publieke financiële opgave door de verstedelijkingsambities te vertalen naar kosten en opbrengsten van de gebiedsontwikkelingen. De businesscase voor Maastricht bevat geen eigenstandige beleidsambities, maar is een cijfermatige doorvertaling op grond van de beleidsambities in de Omgevingsvisie Maastricht 2040, de gebiedsvisie Spoorzone Maastricht (GRAND MSTRG) en de Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal. De businesscase per stad biedt hiermee aanknopingspunten voor het bepalen van een stapsgewijze realisatie. Ook zijn de betrokken gemeenten met de informatie uit de businesscases beter voorbereid om aanvragen te doen in het kader van stimuleringsregelingen van het Rijk.

De opgestelde businesscases laten zien dat de gebiedsontwikkeling van de zes stationsgebieden gepaard gaan met een aanzienlijk publieke investeringsopgave, bestaande uit tekorten per woning in het betaalbare segment en daarnaast publieke investeringen in bovenplanse infrastructuur en stedelijke inrichting.

Om ongewenste speculatie te voorkomen is de businesscases Limburg Centraal niet openbaar. Desgewenst kunnen leden van de gemeenteraad en domein Fysiek onder geheimhouding de businesscases inzien. Hiertoe kan een afspraak gemaakt worden via de griffie.

3. Opvolging raadsbesluit Spoorzone Maastricht

Uw raad heeft op 27 januari 2026 met betrekking tot de Spoorzone Maastricht de gebiedsvisie en ontwikkelstrategie GRAND MSTRG vastgesteld. Daarnaast heeft uw raad opdracht gegeven tot een aantal nadere uitwerkingen.

Er is inmiddels een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om het spooreplacement te optimaliseren door gebruik te maken van het terrein van de voormalige Glasfabriek. Daarnaast is een aanbestedingstraject gestart dat (voor het einde van het jaar) moet leiden tot opdrachtverlening van een nader onderzoek naar de varianten waarmee de spoorbarrière kan worden aangepakt. Conform het raadsbesluit zullen hierin de varianten 1, 3 en 4 uit de '[Variantenstudie Barrière Spoor](#)' nader worden uitgewerkt. Het gaat daarbij enerzijds om een integrale spoortunnel waarmee de spoorbundel onder de grond komt te liggen (variant 1) en anderzijds om meer en betere dwarsverbindingen over of onder de spoorbundel (variant 3 en 4). Deze varianten zullen worden beoordeeld op onder meer leefbaarheidseffecten, technische maakbaarheid en financiële



DATUM
21 september 2026

haalbaarheid. Bij de studie worden zowel de spoorse partijen als de initiatiefnemers van het plan 'Boven het spoor' betrokken.

Daarnaast wordt in de komende jaren de ontwikkelpotentie van de deelgebieden Griendkwartier en Stationskwartier uitgewerkt in twee gebiedsprogramma's. Zo'n gebiedsprogramma vormt een tussenstap van omgevingsvisie naar omgevingsplan. Er is gekozen om te starten met de uitwerking van het Griendkwartier (omgeving winkelcentrum Noorderbrug). Zodra meer duidelijk is over het emplacement en de spoorbarrière, wordt de uitwerking van het Stationskwartier (omgeving emplacementssporen gelegen parallel aan Meerssenerweg) opgepakt.

Onlangs is het overleg gestart met de private eigenaren van vastgoed en gronden in het Griendkwartier om meer zicht te krijgen op de ontwikkelpotentie en daarbij horende financiële haalbaarheid van dit gebied. Als daar meer zicht op is, zullen later dit jaar de bewoners en gebruikers van het gebied en de aangrenzende buurten geraadpleegd worden. Met hen zullen gesprekken gevoerd worden aan de hand van vragen als: 'Wat voor buurt dient het Griendkwartier te worden?', 'Aan welk type woningen, voorzieningen en werkgelegenheid is behoefte?' en 'Hoe draagt het toekomstige Griendkwartier bij aan de leefbaarheid en verbondenheid van aangrenzende buurten?'. Ook zal in deze fase - conform het raadsbesluit - de toepassing van een Zoöp worden onderzocht. Een Zoöp is een organisatie-model waarin de belangen van de natuur en ecosystemen actief worden meegenomen in de besluitvorming, bij in dit geval het ontwerpproces van een gebiedsontwikkeling. Op basis van deze ingrediënten zal vervolgens een omgevingsprogramma worden opgesteld voor het Griendkwartier.

Er is een grote samenhang tussen de studies naar het spooreplacement, de spoorbarrière en de ontwikkelpotentie van de genoemde deelgebieden. Daarnaast zijn er sterke ruimtelijke raakvlakken en afhankelijkheden met de MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal, de sloop van de spoorbrug en de komst een nieuwe loop- en fietsbrug over de Maas. We verwachten tot eind 2028 – conform het raadsbesluit – nodig te hebben om een vervolgbesluit over de ontwikkeling van de spoorzone zorgvuldig en in samenhang met de genoemde raakvlakken voor te bereiden.

Uiteraard zullen we uw raad tussentijds meenemen. De eerste gelegenheid hiertoe is 12 oktober 2026 als in het kader van de uitvoering van de Omgevingsvisie 'Stad van Dichtbij' de opzet van diverse omgevingsprogramma's, waaronder ook de twee gebiedsprogramma's voor de spoorzone, met u wordt besproken. Verder zal het college het initiatief nemen om in het eerste kwartaal van 2027 de eerste resultaten van de hiervoor genoemde studies en onderzoeken met u te bespreken tijdens een informatieve collegesessie.



DATUM
21 september 2026

Tot slot

Met de ontwikkeling van het Sphinxkwartier, Limmel aan de Maas, Centrum Oost (Groene Loper), de Health Campus en de aanpak van de spoorzone maakt de gemeente werk van een toekomstbestendige stad.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Loco-Secretaris,

K. Leonard

De Burgemeester,

W.A.G. Hillenaar

Raadsinformatiebrieven



VERSTEDELIJKINGS- STRATEGIE Limburg Centraal



Definitief

5 AUGUSTUS 2026



SAMENVATTING

De zes Limburgse intercitysteden Venlo, Weert, Roermond, Sittard-Geleen, Heerlen en Maastricht beschikken over aantrekkelijke binnensteden, hoogwaardige kennisinstellingen zoals Maastricht University en de Brightlandscampussen, sterke economische clusters in logistiek, chemie en maakindustrie, en een gunstige ligging nabij groeiregio's als Brainport Eindhoven en de Euregio. Er is ruimte op het spoor, in voorzieningen én volop ontwikkelruimte op loopafstand van de stations: een combinatie die elders in Nederland schaars is. Tegelijkertijd staat Limburg voor urgente sociaaleconomische opgaven. De regio heeft te kampen met krimp van de beroepsbevolking en vergrijzing door beperkte natuurlijke aanwas en wegtrekken van jong talent. Op meerdere facetten staat de brede welvaart onder druk.

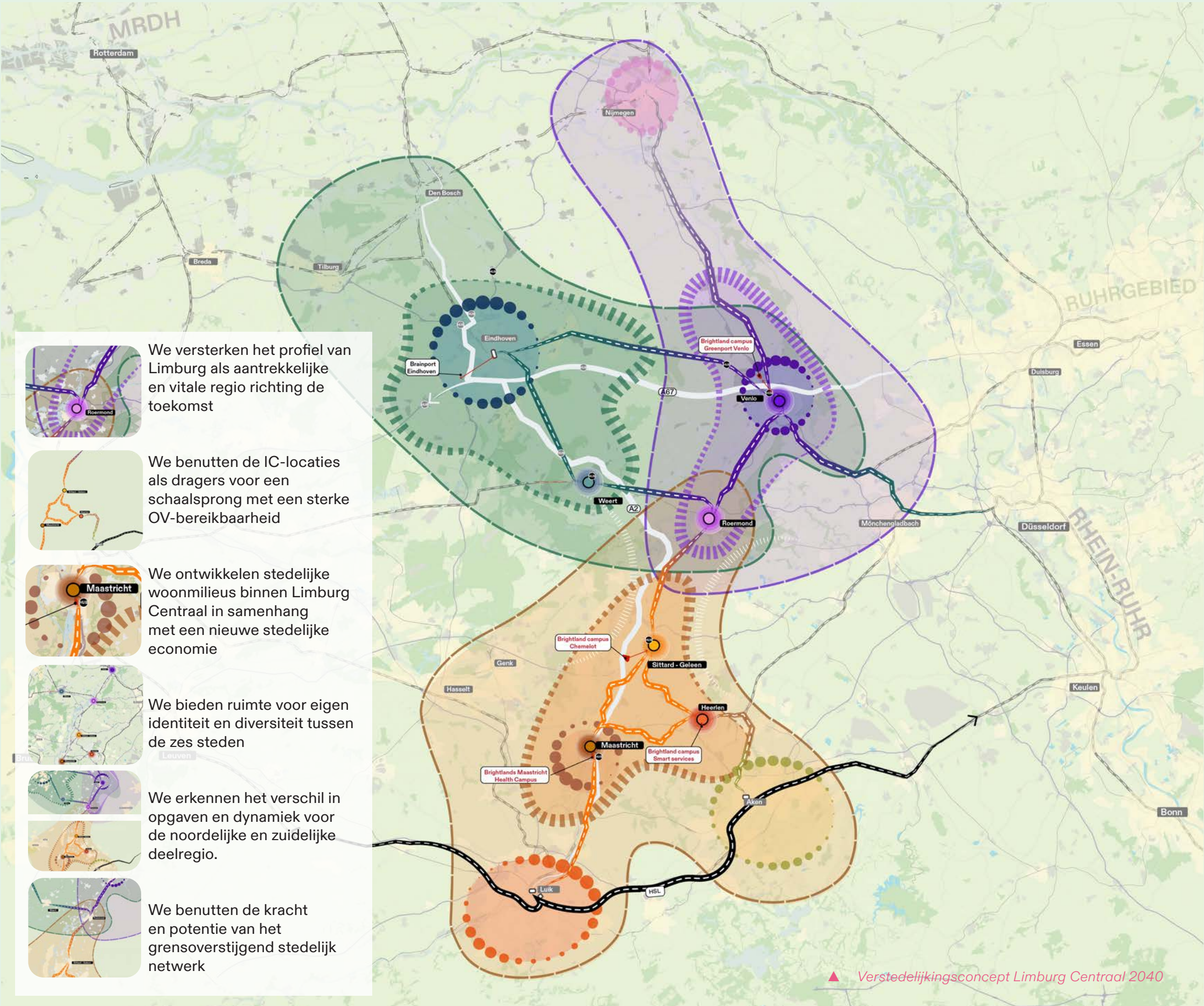
Verstedelijking rondom de intercitystations biedt de kans de economie te versterken, jongeren vast te houden en nieuwe doelgroepen aan te trekken. Dat geeft een impuls aan heel Limburg en draagt bij aan het invullen van de nationale opgaven. Om deze kansen te benutten is een gerichte en samenhangende aanpak nodig. De steden zijn individueel gezien relatief klein. Door de krachten te bundelen kan Limburg zich versterken als stedelijke agglomeratie en daarmee aan aantrekkelijkheid winnen voor wonen en werken. Limburg Centraal is daarvoor de gezamenlijke strategie van het Rijk, de provincie, de zes steden, Waterschap Limburg en Enexis. In het Bestuurlijk overleg Leefomgeving 2024 (BOL) spraken deze partijen af om samen de Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal op te stellen. Deze is in drie fasen tot stand gekomen, na de fasen van verstedelijkingscontour en verstedelijkingsconcept ligt nu het integrale deel voor: de verstedelijkingsstrategie voor Limburg Centraal.

Verstedelijking bij de Limburgse intercitystations

De Limburg Centraal gebieden rondom de zes intercitystations transformeren naar levendige interactiemilieus met een hoogwaardige stedelijke openbare ruimte; waar reuring is en waar samenwerking, ontmoeting en innovatie worden gestimuleerd. De Limburg Centraal gebieden vormen een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen. Gebiedsontwikkeling is geen doel op zich maar een vliegwieltje voor sociaaleconomische versterking op meerdere vlakken.

De Limburg Centraal gebieden zijn er voor bestaande inwoners en bedrijven, en trekken nieuwe doelgroepen aan. Dat zorgt voor een meer diverse bevolkingssamenstelling en biedt kansen voor doorstroming op de woningmarkt, bijvoorbeeld ouderen die levensloopbestendig gaan wonen nabij een hoog voorzieningenaanbod in het Limburg Centraal gebied en een gezinswoning achterlaten voor een woningzoekend gezin dat graag een grondgebonden woning heeft.

Ook voor werken reikt de doelstelling verder dan het Limburg Centraal gebied. Bestaande economische en onderwijslocaties buiten het stedelijk gebied worden waar mogelijk fysiek en programmatisch verbonden zodat zij meeprofiteren in de vorm van een betere bereikbaarheid via het spoor en toegang tot kennis, talent en samenwerkingen. Met een samenhangende strategie voor de ontwikkeling van de zes steden gaan deze meer als één Limburgse agglomeratie functioneren. De steden vullen elkaar aan en hebben samen de massa die nodig is voor een sterkere (kennis)economie, stedelijke voorzieningen en aantrekkingskracht op nieuwe doelgroepen. Daarvan profiteert de hele Limburgse regio. De goede bereikbaarheid per spoor is de drager van die stedelijke Limburgse agglomeratie en zorgt voor de verbinding met de omliggende sterke economische regio's, zoals Aken, Luik, Hasselt, Brainport en Ruhrgebied. Het programma voor wonen, werken, onderwijs en stedelijke voorzieningen landt zoveel mogelijk in het stedelijk gebied rond de intercitystations maar heeft baten voor de hele stad en regio.



Samenhangende ambities van Limburg Centraal

1. We versterken het profiel van Limburg als aantrekkelijke en vitale regio richting de toekomst. Hiermee richten we ons op het aantrekken en duurzaam binden van nieuwe inwoners uit binnen- en buitenland.
2. We ontwikkelen stedelijke woonmilieus binnen Limburg Centraal in samenhang met een nieuwe stedelijke economie. Door functiemenging van wonen, werken, onderwijs en cultuur in de stationsomgevingen ontstaan zogeheten interactiemilieus die ontmoeting en innovatie faciliteren.
3. We benutten de IC-locaties als dragers voor een schaa sprong met een sterke OV-bereikbaarheid. Hierbij zijn de zes stations direct verbonden met regionale en internationale netwerken, en ruimtelijke verdichting rondom deze knopen versterkt zowel de bereikbaarheid als het economisch vestigingsmilieu.
4. We bieden ruimte voor eigen identiteit en diversiteit tussen de zes steden, zodat ze elkaar aanvullen en versterken. Limburg Centraal is hierbij een samenwerking, geen blauwdruk.
5. We erkennen het verschil in opgaven en dynamiek voor de noordelijke en zuidelijke deelregio. Hierbij heeft noordelijk Limburg een sterke oriëntatie op de Brainportregio, en zal Zuid-Limburg vanuit een grotere eigen stedelijkheid van de deelregio en de internationale inbedding meer zelfstandig de eigen schaa sprong initiëren.
6. We benutten de kracht en potentie van het grensoverstijgend stedelijk netwerk. Limburg ligt in de Euregio Maas-Rijn met vier miljoen inwoners, wat kansen biedt voor arbeidsmarkt, onderwijs en economische samenwerking.

De strategie is uitgewerkt in zes verstedelijkingsprincipes:

1.  *Meer economische dynamiek en interactie*
2.  *Limburg Centraal als meerkernige grootstad*
3.  *Grensoverstijgend verbinden*
4.  *Woningbouw als hefboom*
5.  *Stedelijk welkom*
6.  *Stap-voor-stap robuust ontwikkelen*

Strategie langs ontwikkelpaden

Deze strategie geeft een beeld van de benodigde interventies via ontwikkelpaden: één voor het overkoepelende systeem (interventies die voor alle zes steden gelden) en zes gebiedsgerichte paden, één per stad. Een ontwikkelpad ordent interventies thematisch en toont hun onderlinge samenhang. Deze strategie bevat nog geen concrete afspraken over de uitvoering van genoemde interventies en gemeentelijke ambities.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen tactische interventies die op de korte termijn doorzetten en bijsturen wat eerder in gang gezet is en strategische interventies die waar nodig een nieuwe koers inzetten. Voor het totaal en per stad zijn sleutelinterventies benoemd die onontbeerlijk zijn voor het slagen van Limburg Centraal. Denk hierbij aan regionale afstemming van woningbouw, een sterkere verbinding met de Brainportregio en structuuringrepen in de steden zoals een park of oeververbinding. Ook randvoorwaarden zoals de aanpak van netcongestie en klimaatadaptieve stedenbouw zijn sleutelinterventies. Met het volgen van deze ontwikkelpaden worden de juiste condities gecreëerd voor succesvolle Limburgse steden als sterke stedelijke netwerken en dragers van een sterke regio.

Vervolg

De samenwerkende partijen zullen vanaf het BO Leefomgeving 2026 de verstedelijkingsstrategie verder uitwerken tot een verstedelijkingsagenda. Deze agenda is gericht op het stapsgewijs tot uitvoering brengen van de onderdelen van de strategie. Op basis van wenselijkheid en haalbaarheid zal bezien worden welke maatregelen en interventies nader uitgewerkt kunnen worden. De onderdelen dienen logisch aan te sluiten op de opgaven binnen de Limburg Centraal gemeenten en de mogelijkheden van de betrokken partijen. De nadere uitwerking van de acties worden belegd op het juiste schaalniveau en met betrokkenheid van de juiste partijen.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	02
--------------	----

DEEL A

1. KENSCHETS	07
1.1 Nationaal en provinciaal beleid als kader	07
1.2 Urgentie voor de verstedelijkingsstrategie	10

2. VERSTEDELIJKINGSCONCEPT LIMBURG CENTRAAL	18
---	----

3. VERSTEDELIJKINGSPRINCIPES LIMBURG CENTRAAL 22	
3.1 Meer economische dynamiek en interactie	25
3.2 Limburg Centraal als meerkernige grootstad	27
3.3 Grensoverstijgend verbinden	31
3.4 Woningbouw als hefboom	32
3.5 Stedelijk welkom	36
3.6 Stap-voor-stap robuust ontwikkelen	37

DEEL B

4. WERKEN MET ONTWIKKELPADEN	42
4.1 Ontwikkelpad Limburg Centraal systeem	43
4.2 Venlo Centraal	53
4.3 Weert Centraal	59
4.4 Roermond Centraal	65
4.5 Sittard Centraal	71
4.6 Heerlen Centraal	77
4.7 Maastricht Centraal	83

5. VERVOLG	92
------------	----

BRONNEN	93
COLOFON	94
BIJLAGE: KAARTEN VERGROOT	95

De gemeentes Venlo, Weert, Roermond, Sittard-Geleen, Heerlen en Maastricht werken samen met de provincie Limburg, het Rijk, Waterschap Limburg en Enexis aan de uitwerking van verstedelijkingsambities voor Limburg Centraal. In het BO Leefomgeving 2024 is afgesproken een Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal op te stellen. Na de eerste twee deelproducten ligt nu het integrale deel voor: de verstedelijkingsstrategie. Dit document is zelfstandig leesbaar en heeft de eerdere fase geïntegreerd: de contour en het concept (deel A) die de basis vormen voor deze strategie (ontwikkelpaden deel B).

De weg naar een verstedelijkingsstrategie

- In drie stappen is toegewerkt naar een verstedelijkingsstrategie:
- + **Verstedelijkingscontour** (waarom verstedelijken?) – juli 2025
In deze stap is de motivatie voor verstedelijking toegelicht. Hierin staat centraal waarom Limburg Centraal inzet op meer verstedelijking: welke sociaaleconomische en ruimtelijke opgaven spelen hier, en welke kansen worden daarbij benut. De uitkomsten van deze fase zijn samengevat in zes verstedelijkingsprincipes, die richting geven aan de volgende stappen.
 - + **Verstedelijkingsconcept** (wat willen de gezamenlijke partijen?) – januari 2026
In deze tweede stap is het gewenste toekomstbeeld voor de regio richting 2040 vastgelegd: wat willen de samenwerkende partijen bereiken op het gebied van wonen, economie, bereikbaarheid, leefomgeving, energie, water en sociaal-gezonde ontwikkeling. Alle thema's zijn in deze fase uitgewerkt langs de eerder vastgestelde verstedelijkingsprincipes, zodat ze één samenhangend en richtinggevend kader vormen.
 - + **Verstedelijkingsstrategie** (hoe wordt dit gerealiseerd?) - juli 2026
De derde fase is een gedragen strategie uitgewerkt waarin doelen en ambities concreet worden via interventies. Op basis van deze strategie kunnen concrete afspraken worden gemaakt tussen Rijk en regio en de steden onderling over het stimuleren van gewenste ontwikkelingen.



DEEL

IN GESPREK MET...

Tussenbladen: In gesprek met de gebruiker Centraal

Voor de verstedelijkingsstrategie is gesproken met mensen die nu in Limburg wonen en bij willen blijven dragen aan de toekomst van Limburg. Ze zijn bevraagd wat daarvoor nodig is en welke van de principes van de verstedelijkingsstrategie bij hen en hun toekomstbeeld past. Een weergave van deze personen en de gevoerde gesprekken, is opgenomen als schutbladen in dit rapport.



Sam Massen

Sam is een jonge ondernemer, geboren en getogen in Sittard. Al tijdens zijn studie marketing en communicatie aan het Vista College startte hij met ondernemen. Samen met zijn compagnon Sergio heeft hij het bedrijf SAMBAL marketing, voor scherp marketingadvies met pittig goede ideeën.

Buiten zijn werk om zet hij zich graag in voor zijn omgeving, als bestuurslid van de lokale badmintonvereniging bijvoorbeeld, of door middel van de stichting Studio Planck waarin hij marketingstudenten verbindt aan non-profitbedrijven. Hij voelt zich sterk verbonden met zijn omgeving en praat dan ook Limburgs wanneer dat kan om ook dat levendig te houden. Zijn wens voor de toekomst? Dat er ambitieus naar die toekomst gekeken wordt en Limburg prominenter op de kaart komt te staan, zonder de eigen identiteit en cultuur te verliezen.

lees verder op p.23

Simon Duindam

Simon kwam op 15 juni 1991 op 24-jarige leeftijd vanuit Noordwijk in Heerlen aan om te solliciteren bij de Open Universiteit. Hij is daarna nooit meer vertrokken uit Limburg. Na meer dan tien jaar voor de universiteit gewerkt te hebben, begon hij voor zichzelf.

Inmiddels is hij Eco-systeembouwer in onder andere de circulaire bouw. Hij is gepassioneerd over de omgeving en de kansen voor Heerlen-Aken. Samen met zijn partner woont hij in Maastricht. Het belangrijkste wapen van de omgeving Heerlen? Het koempelgevoel: een gevoel van saamhorigheid en wederzijds vertrouwen dat zijn oorsprong kent in de mijnen.

lees verder op p.29

Loes Janssen

Loes Janssen is een veelzijdige en energieke professional met haar blik stevig op de toekomst. Geboren in Reuver studeerde ze in Venlo, waar ze het initiatief nam om een studentsociëteit op te richten. Daarna verliet ze Limburg voor een master in het buitenland en een periode van wonen en werken in Amsterdam. Toch wist ze altijd: ooit ga ik terug naar Limburg. In 2019 keerde ze terug naar haar zo geliefde Venlo, waar ze woont met haar partner en zoontje.

Tegenwoordig werkt ze op Brightlands Campus Greenport Venlo als business developer en projectleider, waar ze zich richt op de agrifoodsector en het opzetten van publiek-private samenwerkingen rond innovatie. Daarnaast runt ze samen met haar ouders en zus een tuinbouwbedrijf, waar ze inzet op duurzame en vernieuwende teelten om het bedrijf toekomstbestendig te maken. Haar wens voor de regio? Een sterk en aantrekkelijk Limburg dat talent weet te behouden én aan te trekken, met goede banen, levendige binnensteden en ruimte voor innovatieve ondernemers.

lees verder op p.33

Laura Huddleston + Harry Brennan

Laura en Harry verruilden een paar jaar geleden Schotland voor Nederland om te werken bij ASML. Laura, fysicus van opleiding, en Harry, met een achtergrond in geschiedenis, bouwden hier samen een nieuw leven op. Terwijl Laura bij ASML werkzaam is en elke dag pendelt tussen Weert en Veldhoven, heeft Harry zijn eigen bedrijf in het importeren en promoten van whisky, waarmee hij merken door heel Europa verbindt via proeverijen en evenementen.

Ze zijn inmiddels steeds meer verbonden met Limburg, Weert is hun thuis. Zo hebben ze een moestuin die ze delen met andere expats uit Weert. Verbinding met de lokale bewoners is iets wat ze soms nog missen en best lastig blijkt. Zonder auto zijn ze afhankelijk van de verbindingen met de trein en bus. Hoewel ze vergeleken met Schotland heel tevreden zijn over de bereikbaarheid, kan verbetering van het treinnet heel veel kansen bieden. Dat is dan ook hun belangrijkste advies: focus op bereikbaarheid met openbaar vervoer en mensen komen vanzelf.

lees verder op p.39

1. KENSCHETS

Limburg Centraal is de gezamenlijke aanpak voor verstedelijking in de zes verbonden stationsgebieden van Venlo, Weert, Roermond, Sittard, Heerlen en Maastricht. In een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen worden de nu al goed ontsloten gebieden rond de intercitystations beter benut. Doel is ook de verbondenheid met de (inter)nationale groeiregio's als de Brainportregio, Arnhem-Nijmegen, Hasselt, Luik, Aken en Düsseldorf te versterken.

1.1 KADER NATIONAAL EN PROVINCIAAL BELEID

Limburg Centraal in de Provinciale omgevingsvisie

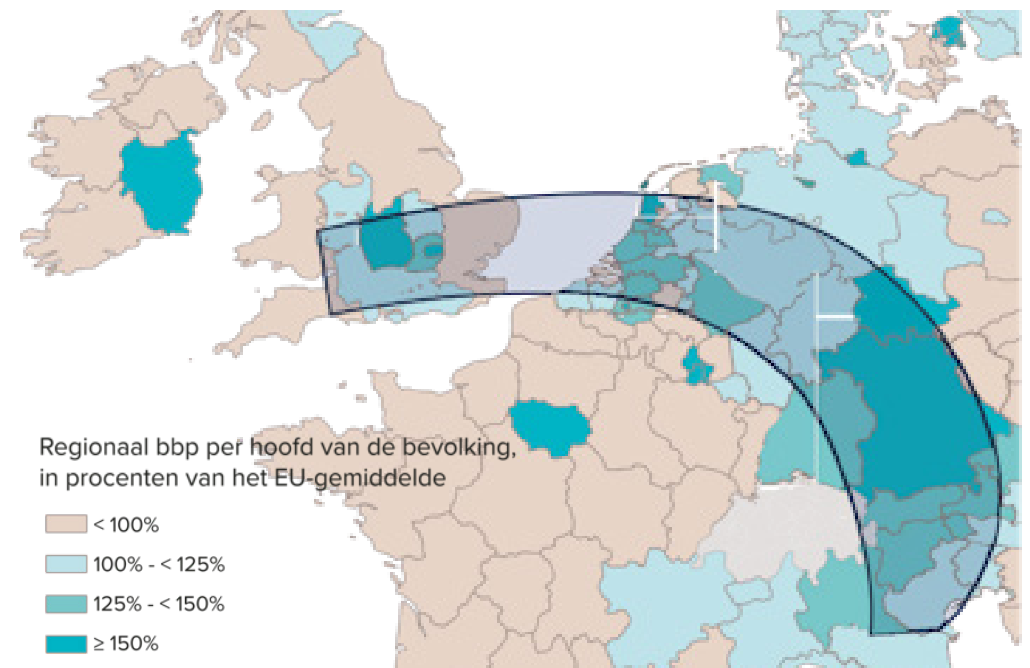
De Provinciale omgevingsvisie (POVI, mei 2026) is het strategische plan voor de fysieke leefomgeving in Limburg. Daarin is de ambitie voor Limburg Centraal als volgt verwoord: *‘Limburg wil ruimte bieden aan de nieuwbouwopgave van woningen. Dat gebeurt in lijn met de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte en met de afspraken met het Rijk (Woondeal Limburg, tot en met 2030). Daarnaast heeft Limburg een extra woningbouwambitie voor de middellange termijn met Limburg Centraal.’*

‘Het is belangrijk te zorgen voor een ontsluiting van de Limburg Centraal-woongebieden, tussen deze gebieden onderling en naar omliggende gebieden. Denk aan Nederlandse regio's zoals Eindhoven/Brainport en de Randstad, maar ook aan steden over de grens zoals Aken en Luik. Dat vraagt om goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden. We richten ons dan ook op verdichting van bestaande steden en dorpen, met een sterke concentratie rond intercitystations. Samen met de zes Limburgse intercitysteden willen we in de stationsomgevingen minstens 30.000 - 40.000 woningen realiseren.’

(Limburg/ Zuid-Nederland ligt Centraal in het concept van de Blauwe banaan, de Europese megalopolis die belangrijkste stedelijke agglomeraties verbindt. De Europese welvaart en economische dynamiek concentreert zich nog steeds in deze relatief smalle band tussen Londen en Milaan (bron: FD/Eurostat (2019)) ►

‘Limburg Centraal gaat verder dan het toevoegen van woningen alleen. Het gaat om het realiseren van aantrekkelijke stedelijkheid, een mix van wonen en werken. Zo willen we de steden sterker maken om als samenhangend stedelijk netwerk te functioneren. Het is ook een katalysator voor sociaaleconomische herwaardering en revitalisering van het grotere stedelijk gebied én de regio als geheel.’

Het Limburg Centraal-gebied omvat voor elk van de zes steden Maastricht, Heerlen, Sittard, Roermond, Weert en Venlo het gebied binnen een straal van 1,5 kilometer rond het intercitystation. Hier wordt ingezet op aantrekkelijke stedelijkheid’ met een mix van wonen, werken, hoog voorzieningenniveau én vergroening/duurzaamheid. Daarmee geeft Limburg Centraal invulling aan de POVI-pijlers ‘sterke steden en dorpen’ en ‘goed vestigingsklimaat’, met aandacht voor de eigen identiteit van elk gebied en een samenhangende aanpak van opgaven. Anders dan de POVI, die de hele provincie omvat, richt Limburg Centraal zich specifiek op de zes intercitysteden, wat wel een meerwaarde voor de provincie als geheel oplevert.



De Provincie Limburg heeft in de brief ‘Limburgse kansen voor heel Nederland’ de inzet voor Limburg duidelijk geformuleerd. De 8 proposities hangen nadrukkelijk samen:

1. Chemelot
2. Energie van en voor Limburg
3. Limburg Centraal
4. Sociaal en veerkrachtig Limburg
5. Landelijk gebied Limburg
6. Limburgse Defensie Agenda
7. Trinationaal onderwijs en arbeidsmarkt
8. Einstein Telescoop

Met scherpe proposities die provinciaal initiatief koppelen aan Rijksprioriteiten toont Limburg daadkracht. Als ambitieuze en grensverleggende provincie reiken we de hand om samen duurzame coalities te vormen en Nederland vooruit te helpen. Hier werken we aan grensverleggende wetenschap, duurzame industrie, een eerlijke energietransitie én de krijgsmacht van morgen. We zetten in op maatwerk en kansen, op trinationaal onderwijs en investeren in een vitale arbeidsmarkt over grenzen heen, ontwikkelen het rijke landelijk gebied waar Limburg om bekend staat. Dat doen we in volledige balans met de verbetering van onze infrastructuur en bereikbaarheid. Tegelijkertijd werken we aan onze woonvoorzieningen en bouwen we met tal van partners aan een sociale, gezonde en veilige leefomgeving voor alle Limburgers.’

Limburg Centraal in ontwerp-Nota Ruimte

Limburg Centraal sluit aan bij de Rijksdoelstelling om richting de toekomst een groter deel van de nationale verstedelijkingsopgave in Zuid-Nederland te laten landen. Dit is ook vastgelegd in de ontwerp-Nota Ruimte en het Ruimtelijke arrangement tussen Rijk en provincie, waarin deze partijen bevestigen samen te werken aan de verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal. De ontwerp-Nota Ruimte hanteert het motto ‘elke regio telt’. Ofwel: sterk houden wat sterk is en sterker maken wat sterk moet. In de Ontwerp Nota Ruimte is gekozen voor een regiobenadering, waarbij regio’s zich ontwikkelen op basis van onderscheidende ruimtelijk-economisch profielen. Verder zet de ontwerp-Nota Ruimte sterk in op ‘clustering en netwerkvorming’, wat steeds meer sturend is voor de economische groei. *‘Een regio die geïsoleerd blijft, loopt innovatiekracht en investeringen mis’.*

Daarbij wordt het functioneren als een sterk daily urban system essentieel genoemd voor toekomstbestendige groei, en vormt de nabijheid van gevarieerde voorzieningen binnen een netwerkstructuur een kernkwaliteit. De grote ruimtelijke opgaven vragen om nieuwe oplossingen en een rechtvaardige verdeling van de schaarse ruimte met een balans tussen lusten en lasten. Daarom worden in de ontwerp-Nota Ruimte drie leidende principes gehanteerd:

- + **Meervoudig ruimtegebruik.** Ruimte is schaars en waardevol. We zoeken waar het kan naar mogelijkheden voor functiecombinaties en naar efficiënt ruimtegebruik met behoud van ruimtelijke kwaliteit.
- + **Gebiedskenmerken centraal.** We beschermen en benutten wat er is en ontwikkelen nieuwe, onderscheidende ruimtelijke kwaliteit. We werken aan lokaal en regionaal passende oplossingen.
- + **Zoveel mogelijk voorkomen van afwentelen.** We schuiven problemen niet zonder meer door naar elders of naar toekomstige generaties en we streven naar een rechtvaardige verdeling van de lusten en lasten.

Daarnaast wordt in de ontwerp-Nota Ruimte bevestigd dat Limburg op belangrijke internationale corridors ligt. Deze ligging benutten we in het verstedelijkingsconcept, omdat dit kansen biedt voor onder andere economische dynamiek.

Daarbij is een typering gegeven van de regionale systemen in het zogenaamde VISTA-model. In Limburg komen volgens dit model drie

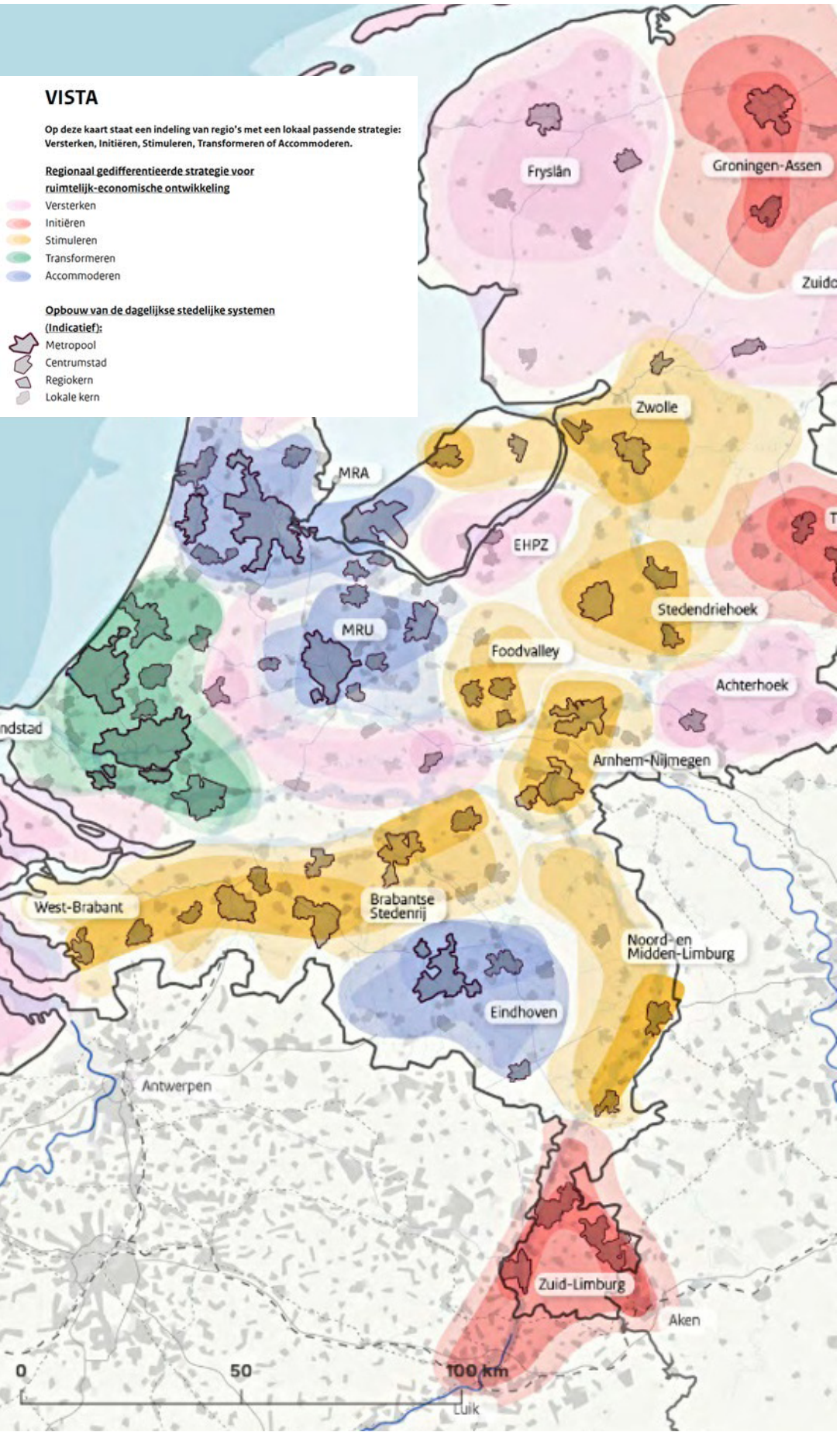
verschillende Limburgse regiotypen terug. Hierbij is de strategie voor Zuid-Limburg initiëren, voor Noord- en deels Midden-Limburg stimuleren en Weert ligt in de accommodeer-regio rondom Eindhoven.

Strategie voor onderscheidende regionale ontwikkeling: VISTA

- + **Accommoderen** van de sterke groei van economie en bevolking in de meest dynamische metropoolregio's. Inzet hier is het blijven faciliteren van de sterke groei, maar wel in balans met de kwaliteit van de leefomgeving en gecombineerd met een groei in voorzieningen en infrastructuur en inzet op betaalbaarheid van woningen en bedrijfslocaties.
- + **Stimuleren** in gebieden, in nabijheid van het economisch kerngebied, waar nu ook al groei plaatsvindt. Inzet is er hier op gericht om deze gebieden in balans (wonen, werken en voorzieningen) door te laten groeien, waarbij vooral de groei in werkgelegenheid verder wordt gestimuleerd.
- + **Initiëren** in gebieden, die verder weg liggen van Nederlandse economische kerngebieden, met een potentie voor een schaa sprong in economie en bevolking. Dit zijn regio's die een schaa sprong maken in inwoners en economie, en zich nadrukkelijk grensoverstijgend positioneren. Hier zetten we in op een ontwikkeling van de regionale economie, gekoppeld aan kennisinstellingen en campussen, daarna volgen meer kansen voor grootschalige woningbouw en voorzieningen.

Deze strategieën zijn herkenbaar in de verstedelijkingsstrategie van Limburg Centraal, net als de leidende principes van de ontwerp-Nota Ruimte en de principes van de ontwerp provinciale omgevingsvisie Limburg (POVI). Dit ligt onder andere in de keuze voor de regionale schaal, de rol van de stedelijke hoofdstructuur en de inzet op meervoudig ruimtegebruik en nabijheid in de zes stedelijke spoorzones. Ook de aansluiting op de gebiedskenmerken van de steden en het aandragen van oplossingen gezocht die passen binnen de regionale context is opgenomen in deze strategie.

Kenschets regio's volgens het VISTA model uit ontwerp-Nota Ruimte (uitsnede) ►



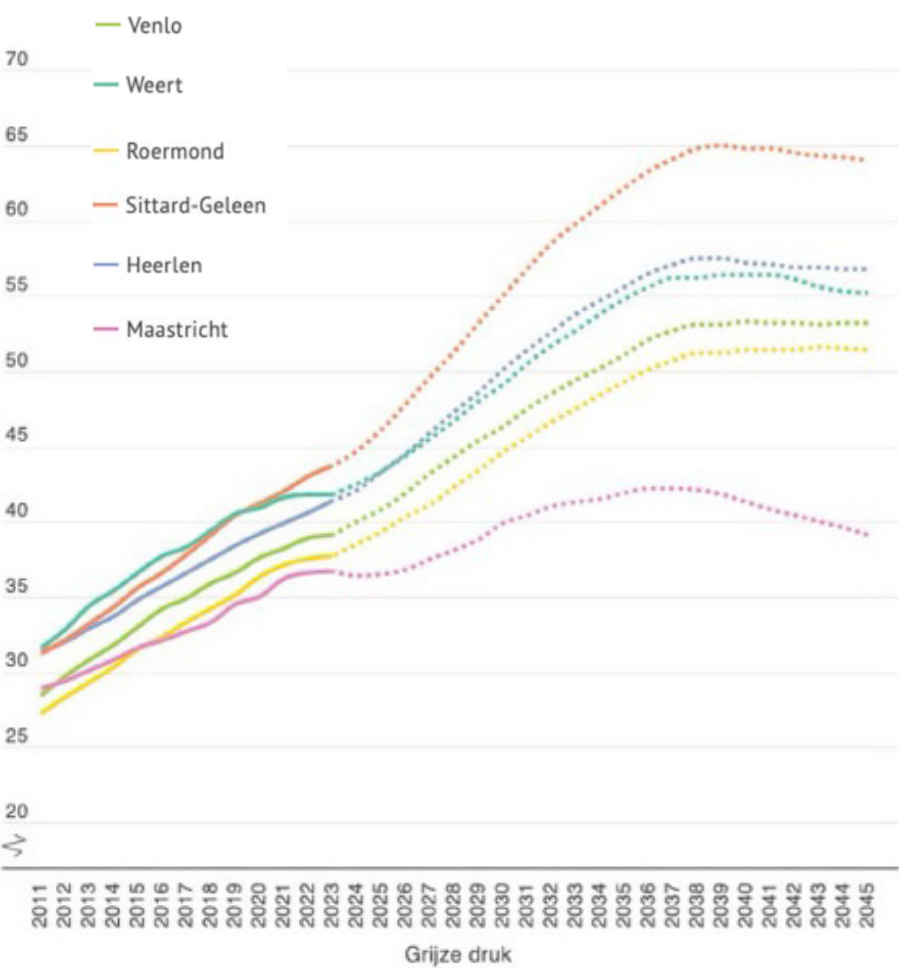
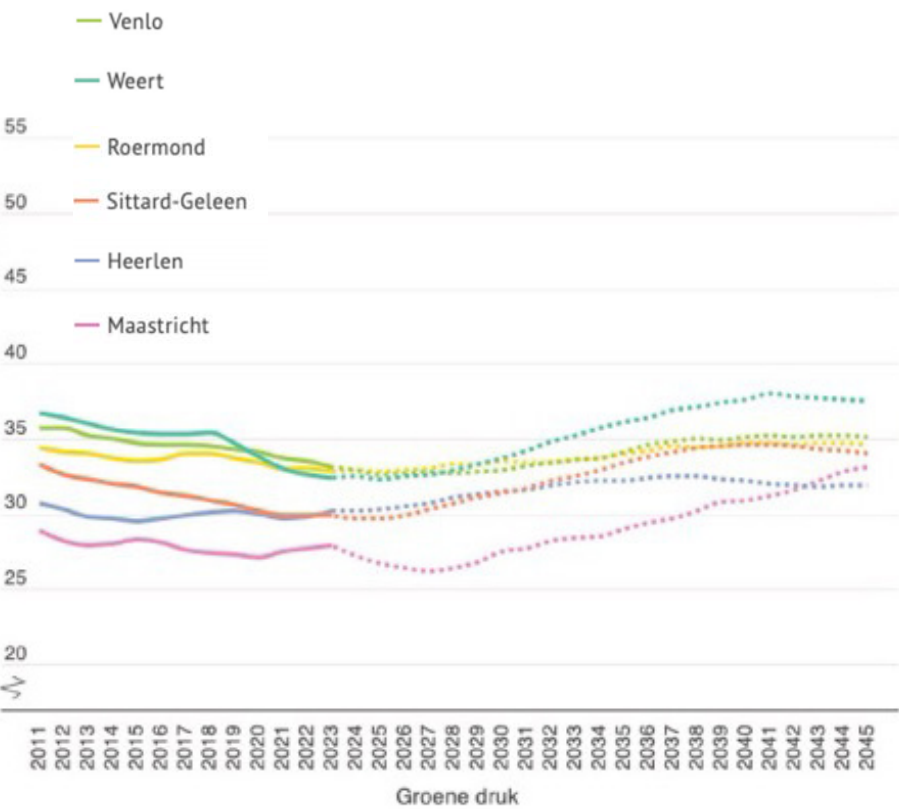
1.2 URGENTIE VERSTEDELIJKINGSSTRATEGIE

Limburg ligt centraal in Noordwest-Europa, maar is binnen Nederland perifeer gelegen. De provincie profileert zich als de meest internationale van Nederland, en het binnenlandse netwerk van spoor en weg is goed op orde. Toch zijn de Limburgse steden naar Nederlandse maatstaven relatief klein; te klein om zich op eigen kracht economisch sterk te positioneren en de (brede) welvaart richting de toekomst op peil te houden. Als ze meer als een samenhangend, polycentrisch netwerk gaan functioneren, zullen ze gezamenlijk aan agglomeratiekracht winnen.

De steden zelf zijn aantrekkelijk: vriendelijke historische centra, gelegen in of nabij prachtige landschappen van beken, rivieren en beboste heuvels. Limburg is zeer in trek bij toeristen. Maar voor mensen van buiten de provincie die een plek zoeken om te wonen en te werken, staan de Limburgse steden minder op de kaart.

Ook is de natuurlijke bevolkingsaanwas beperkt en neemt de vergrijzing toe. Zelfs Maastricht als de provinciehoofdstad met een historisch karakter en internationale allure kampt hiermee. De stad trekt studenten, maar na hun afstuderen vinden velen geen geschikte baan en vertrekken weer. Dat patroon geldt breder: jongeren uit heel Limburg trekken naar groeiregio's elders in het land, waar meer studiekeuze en werkgelegenheid is, en waar een stedelijk interactiemilieu voor levendigheid en ontmoeting zorgt.

Groene en grijze druk als verhoudingsgetal per 100 personen van de beroepsbevolking van de Limburg Centraal steden 2011-2024, daarna prognose tot 2045 (beeld: Etil Groep). Grijze druk is al hoog en zal verder toenemen in de 6 steden. ►



De economische prestaties van de regio blijven achter bij het Nederlandse kerngebied. Uit de Regionale Monitor Brede Welvaart van het CBS (2023) blijkt dat alle zes de Limburgse intercitysteden ondergemiddeld scoren op subjectief welzijn, materiële welvaart, gezondheid, menselijk kapitaal en sociale cohesie. De economische groei is in Limburg het laagst van Nederland*. Wonen en de aanwezigheid van groen zijn juist sterke punten. Als er niets verandert, zal de brede welvaart naar verwachting verslechteren, met name door de aanhoudende vergrijzing en ontgroening.

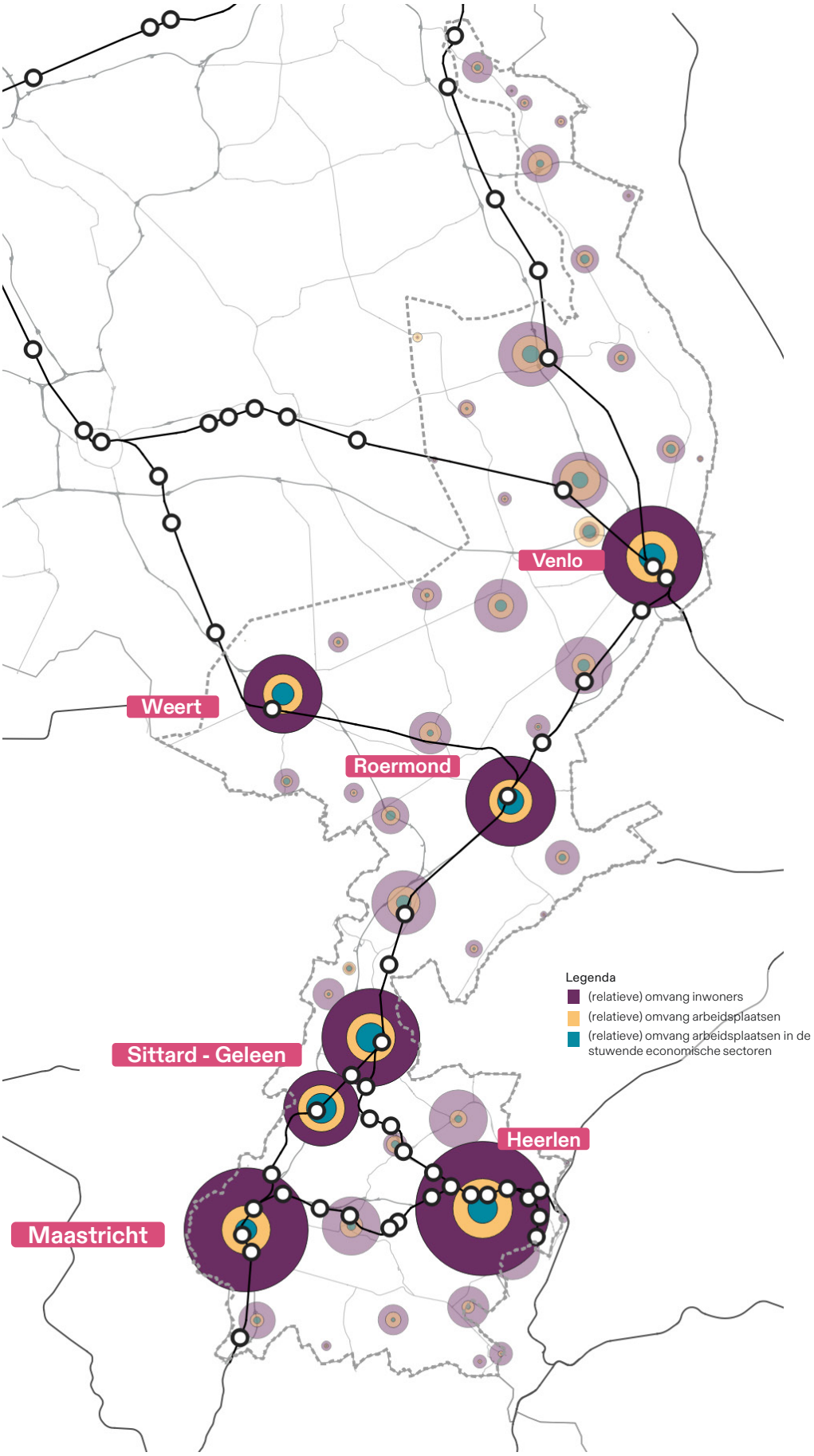
Gezamenlijke aanpak Limburg Centraal

Om het tij te keren, is een gerichte en gezamenlijke aanpak nodig. De uitdagingen als demografische krimp, economische achterblijvers, vertrekkende jongeren zijn niet per stad op te lossen. Wat ontbreekt is stedelijke massa: de kritische dichtheid aan mensen, banen en voorzieningen die een regio aantrekkelijk maakt voor nieuwkomers en bestaande inwoners vasthoudt. Daarvoor zijn de steden afzonderlijk te klein en de opgaven te groot. Samen, als samenhangend stedelijk netwerk, hebben de zes Limburgse intercitysteden wél de schaal en de positie om het verschil te maken.

De zes intercitystations vormen die plekken. Ze liggen al in het hart van de stad, en zijn als stedelijke entrees goed verbonden met elkaar en met de regio's daarbuiten, en bieden ruimte voor groei. Door de verstedelijkingsinzet daarop te concentreren kan Limburg Centraal uitgroeien tot een netwerk van levendige, goed bereikbare stedelijke milieus; sterk genoeg om samen te concurreren met andere Nederlandse en Europese regio's. Hierbij profiteert Limburg als geheel, dus ook de omliggende kernen juist door de sterke stedelijke Limburgse structuur die goed verbonden is met de internationale sterke stedelijke regio's.

* Regionale economie, CBS 2025 (<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2026/22/economie-groeit-in-2025-in-alle-provincies>)

Vergelijkende omvang huidige inwoners en arbeidsplaatsen 2022 (totaal en stuwend als onderdeel van totaal) naar gebied (bijvoorbeeld: Maastricht kent een lagere verhouding werkgelegenheid dan de andere stedelijke gebieden, Sittard-Geleen kent een hoog aandeel stuwende werkgelegenheid, waar ook de industrie toe gerekend wordt). ►



BRAINPORT ALS KANS VOOR LIMBURG CENTRAAL

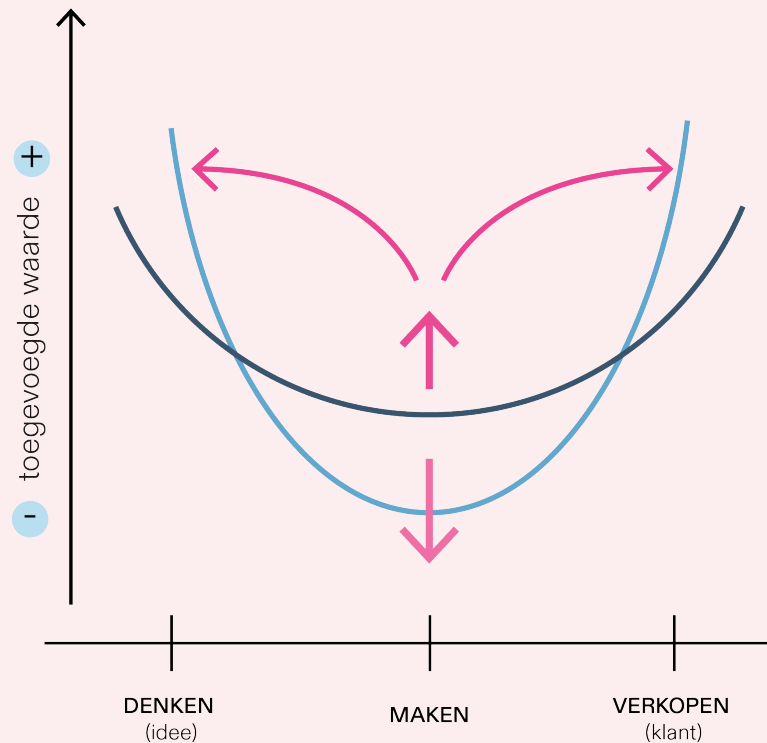
De schaa sprong van de Brainportregio met een verwachte groei van circa 90.000 woningen en 70.000 tot 100.000 banen tot 2040 is een uitdaging van (inter)nationale betekenis. Die groei straalt uit naar Limburg, en is in het bijzonder relevant voor de steden in Noord- en Midden-Limburg: Weert, Roermond en Venlo. Weert maakt al deel uit van het daily urban system van de Brainport; vanuit Roermond en Venlo zijn de reistijden zodanig dat de systemen van wonen en werken verder naar elkaar toe kunnen groeien. Weert en Venlo werken al samen met de MRE via samenwerkingsagenda's voor wonen, werken en onderwijs.

Om de bereikbaarheid in de brede regio verder te verbeteren, zijn verschillende afspraken gemaakt tussen het Rijk en de provincies Noord-Brabant en Limburg, zoals bij BO's MIRT 2024 en januari 2026. Rijk en regio erkennen daarin het belang van goede afstemming tussen de ruimtelijke opgaven van de Brainportregio en de omliggende regio's. Samenwerking tussen de Metropoolregio Eindhoven en nabijgelegen gemeenten en regio's in Noord-Brabant en Limburg biedt concrete kansen, bijvoorbeeld op het gebied van wonen en werken. Hiervoor wordt al samengewerkt aan de Multimodale Agenda Zuid-Nederland en in samenwerkingsagenda's MRE-Weert en MRE-Venlo. Voor de langere termijn is de samenwerking in de Actualisatie MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport benoemd als één van de gebiedsgerichte ontwikkelpaden die verder wordt uitgewerkt. In het BO MIRT van januari 2026 is het belang benoemd om daar als Rijk en regio nu samen mee aan de slag te gaan.

De Brainportgroei biedt kansen voor Limburg Centraal, en omgekeerd kan Limburg Centraal een kans zijn voor de groeiopgave van de Brainportregio. Daarbij is er een relevant verschil tussen wonen en werken:

- + Voor wonen is de kans evident. De vraag naar woningen in de Metropoolregio Eindhoven (MRE) is groot, en het tijdig en kwalitatief realiseren van voldoende nieuwbouw is een flinke uitdaging. Limburg Centraal kan hierop inspelen, mits aan twee voorwaarden wordt voldaan. Ten eerste moet het woonaanbod iets extra's bieden ten opzichte van nieuwbouw in of dichterbij Eindhoven, denk aan meer woonoppervlak voor dezelfde prijs, een aantrekkelijke buitenruimte of een onderscheidend cultuurhistorisch centrummilieu. Ten tweede moet het aanbod tijdig op de markt komen; de grootste marktdruk wordt verwacht in de periode tot 2035.

- + Voor werken ligt het genuanceerder. Verzorgende economie die meegroeit met de woningbouw is vanzelfsprekend aan de orde. Maar het Brainport-ecosysteem functioneert in de praktijk als een nauw verweven systeem: leidende Original Equipment Manufacturers (OEM'ers) hebben een eerste, tweede en derde schil van toeleveranciers en samenwerkingspartners om zich heen georganiseerd. Die samenwerking is sterk gebonden aan fysieke nabijheid. Een uitzondering vormt Venlo, waar Canon als OEM in de high tech systems and materials-sector (HTSM) gevestigd is, wat kansen biedt voor uitbouw met toeleveranciers in de regio.



▲ De 'smiley' van Economische waarde i.r.t. ruimtelijke randvoorwaarden (opgesteld naar gespreksinput van Strategy Unit)

Toelichting: de grootste toegevoegde waarde zit in het ontwikkelen (de ideefase) en de eindverkoop doen en dus grip hebben op de prijsstelling naar de eindconsument. De tussenliggende productie heeft een lagere toegevoegde waarde per eenheid. De tweede curve (lichtblauw) schetst de ontwikkeling, die de accenten vergroot: de toegevoegde waarde in idee en verkoopfase gaat omhoog, terwijl de producent in het midden juist wat van de marge moet inleveren (dus in het midden zakt de curve). De Brainport dankt zijn sterke positie aan de bedrijven die zowel vernieuwen als ook de sales doen.

THEMATISCHE VERDIEPING

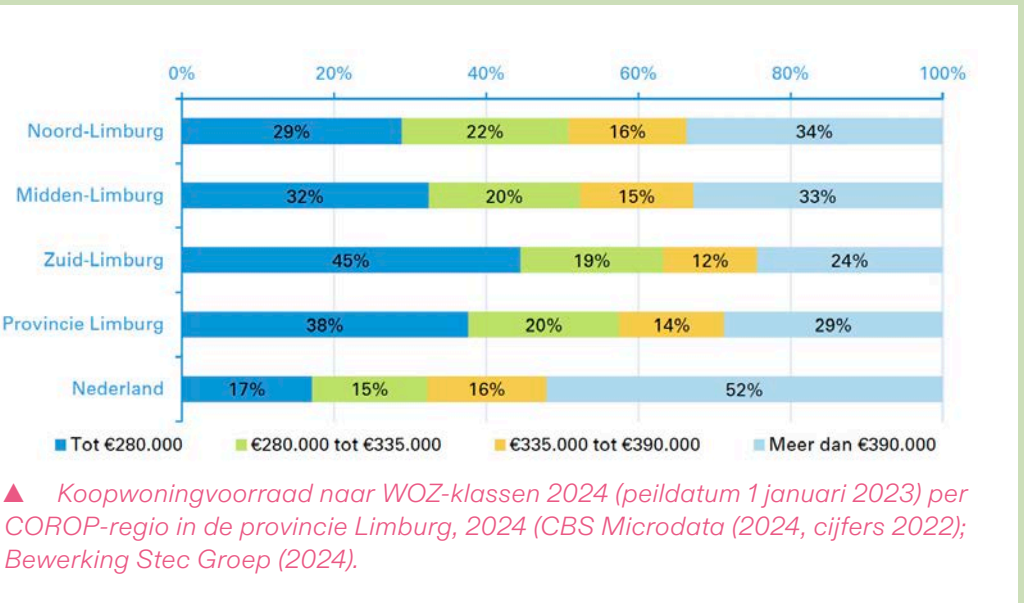
WONEN EN LEEFBAARHEID

De leefbaarheidssituatie in de Limburgse steden is genuanceerd. De CBS Regionale Monitor Brede Welvaart laat zien dat de zes steden goed scoren op afstand tot voorzieningen, nabijheid van groen en gemiddelde schuld per huishouden. Op sociale cohesie, vrijwilligerswerk en buurtcontact liggen de scores dicht bij het landelijk gemiddelde. Maastricht heeft door zijn universiteit een relatief hoog aandeel hoogopgeleiden; Weert en Venlo presteren op meerdere indicatoren rond het nationaal gemiddelde.

Tegelijkertijd zijn de opgaven zichtbaar, met name in het zuidelijke deel. Op indicatoren als inkomen, arbeidsparticipatie, gezondheid en veiligheid zitten Heerlen, Sittard-Geleen en Maastricht in de laagste regionen van Nederlandse gemeenten. Ruimtelijke kaarten per buurt laten zien dat deze problematiek geconcentreerd is in specifieke wijken, wat het tegelijkertijd hanteerbaar maakt. Het merendeel van de wijken in alle zes steden scoort voldoende tot uitstekend. Gerichte investeringen in kwetsbare buurten kunnen daarmee een disproportioneel groot effect hebben.

De verbinding met de verstedelijkingsstrategie is direct. Woningbouw rond de intercityknopen werkt als hefboom voor leefbaarheidsverbetering: door transformatie van verouderd en leegstaand vastgoed, versterking van het voorzieningenniveau en instroom van nieuwe doelgroepen. De combinatie van renovatie, verdichting en programmering in de stationsgebieden kan een aanjager zijn voor de bredere wijkaanpak.

De ambitie van Limburg Centraal richt zich op een brede mix van doelgroepen: 25-45-jarigen, gezinnen, kenniswerkers, studenten, forensen én senioren. De stayrates van MBO-afgestudeerden zijn relatief hoog, en ook HBO- en WO-opgeleiden keren vaker dan gemiddeld terug naar hun thuisstad. De basis is er; wat ontbreekt is de juiste combinatie van woonaanbod, werkgelegenheid en stedelijk milieu die mensen overtuigt te blijven of terug te komen. Een gevarieerder woningaanbod met meer meergezinswoningen, meer middenhuur, meer nultredenwoningen, gemengde programma's nabij de stations vergroot de aantrekkelijkheid voor al deze groepen. Daarbij geldt voor werkende huishoudens: ook de partner moet een baan kunnen vinden en perspectief hebben op een volgende carrièrestap. Dat vraagt om een regionaal arbeidsmarktprofiel dat breed genoeg is om diverse huishoudens te bedienen.



THEMATISCHE VERDIEPING

MOBILITEIT

Mobiliteit neemt in Limburg Centraal vanaf de eerste start een belangrijke positie in. De keuze is om primair te ontwikkelen rond de zes intercitystations van Limburg, in de gebieden die men vanaf de intercitystations te voet of met de fiets kan bereiken. Die keuze hangt samen met de wens de stedelijke agglomeratievorming in Limburg te versterken en daarmee de rol van de stedelijke kenniseconomie te vergroten.

Sinds de jaren negentig groeit de kenniseconomie in Nederland vooral op plekken waar de bereikbaarheid van banen en inwoners het grootst is. Die bereikbaarheid ontstaat door nabijheid binnen de eigen stad én door externe verbindingen waarmee meerdere steden op frequente basis bereikbaar zijn. Kleine steden compenseren zo hun beperkte schaal en kunnen putten uit een groter verband voor specialisatie, samenwerking en schaalvoordelen. Dit concept staat bekend als het Stedelijk Netwerk Nederland, en kenmerkt zich door een hoog aandeel fiets- en treinverplaatsingen. De fiets-treincombinatie is de dominante vervoersvorm in stedelijke gebieden: de fiets binnen de stad, fiets en trein naar andere steden. Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterken elkaar in dit systeem wederzijds.

Een tweede argument voor de focus op de intercitystations is dat meer uitwisseling onvermijdelijk tot meer mobiliteit leidt. Samenwerken met de Brainport betekent meer pendel, ook als die gepaard gaat met eigen economische ontwikkeling. Het wegennet biedt daarvoor geen ruimte, en de omliggende stedelijke regio's zetten eveneens in op groei gekoppeld aan een mobiliteitstransitie.

De Limburgse steden maken nu nog beperkt deel uit van het stedelijk netwerk en het aandeel fiets-treinverplaatsingen is relatief laag. Daar zijn meerdere oorzaken voor. De historisch gegroeide ruimtelijke ordening is de belangrijkste: met name Zuid-Limburg heeft een hoog aandeel suburbane kernen en wijken en weinig hoogstedelijke gebieden. De steden zijn ook relatief klein. Op nationale schaal zijn de afstanden tot andere steden voor dagelijkse mobiliteit vaak groot, en internationaal is de grensweerstand nog steeds een beperkende factor.

Bij het lage fietsgebruik spelen bovendien het heuvellandschap en cultuur een rol. Deze factoren zorgen er ook voor dat het draagvlak voor hoogwaardig OV beperkt is en de aantrekkelijkheid van lopen en fietsen minder sterk ontwikkeld is dan in steden met een hoger gebruik. Limburg Centraal beoogt hierin verandering te brengen.

Daarbij zijn drie schaalniveaus te onderscheiden.

1. Mobiliteitstransitie in de steden

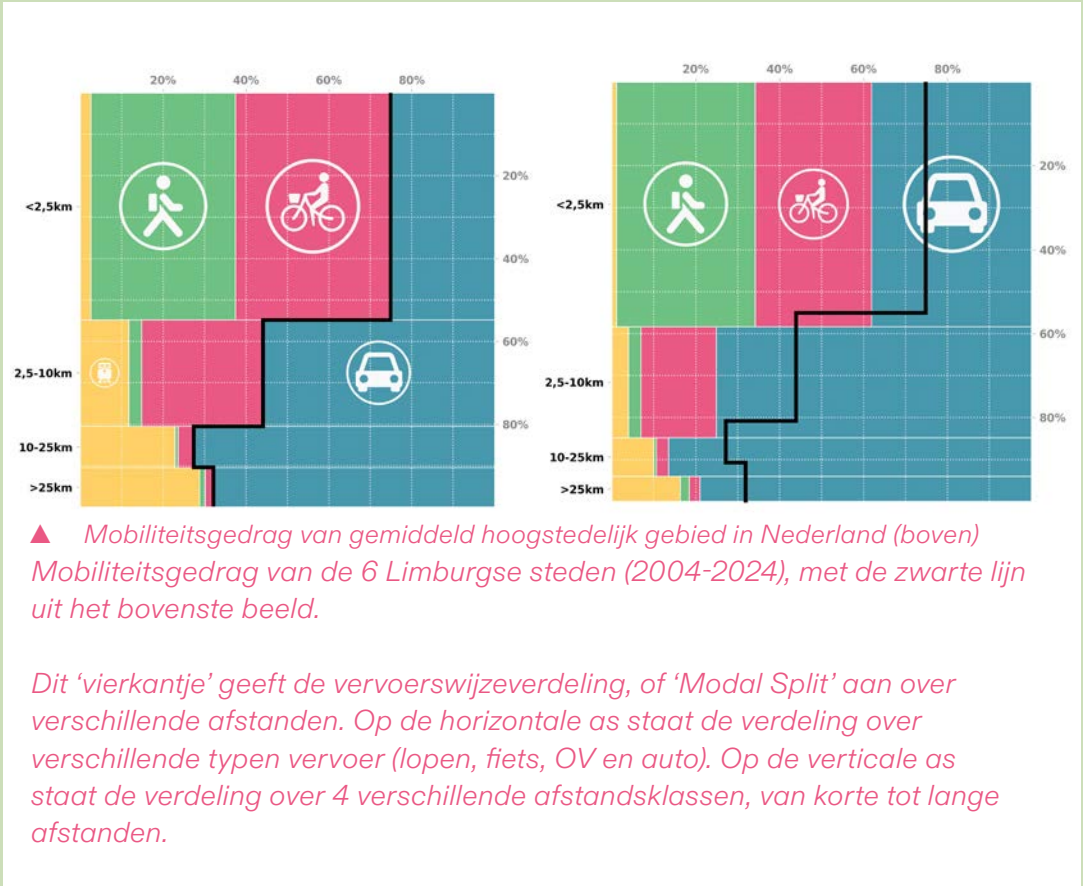
De mobiliteitstransitie in steden richt zich op verplaatsingen tot 5 kilometer in de steden. Hier ligt de kans het aandeel lopen en fiets flink te vergroten. De belangrijkste succeswaarden hierbij zijn:

- + Nauwe afstemming met het ruimtelijk programma (hoge dichtheid, functiemix en nabijheid van voorzieningen en werk).
- + Netwerk en openbare ruimte ingericht voor verblijven, lopen en fietsen.
- + Selectieve autobereikbaarheid inclusief een sturende parkeeraanpak. Zowel voor wonen als werken blijft autobereikbaarheid belangrijk. Essentie is het beperken van de hoeveelheid autoverkeer door bijvoorbeeld het voorkomen van doorgaand verkeer (sectoren), 30 km/uur als standaard, inzet van parkeren op afstand in hubs, inzet op deelmobiliteit en collectieve logistieke oplossingen.

2. Regionale bereikbaarheid met ketenmobiliteit en hubs.

Regionale verplaatsingen zijn typisch 5-25 kilometer met een hoog aandeel autogebruik. Het is belangrijk de regionale bereikbaarheid in stand te houden en te verbeteren, ook in de context van de mobiliteitstransitie in de steden. Dit kan door inzet op:

- + Vergroten aandeel fiets met een goed regionaal netwerk van fietsroutes, goede stallingen op de stedelijke bestemmingen en gestimuleerd door de stedelijke mobiliteitstransitie en flankerend beleid (fietscultuur).
- + Versterken onderliggend OV. Kansen liggen vooral vanuit grotere werklocaties en vanuit de grotere regionale kernen richting de steden en intercitystations.
- + Inzet op ketenmobiliteit waarbij bij hubs geparkeerd kan worden en vandaar via openbaar vervoer, deelmobiliteit en lopend de eindbestemming bereikt kan worden.



3. Verbindingen tussen de steden en met de omliggende regio's

De verplaatsingen tussen de steden zijn vaak 25 kilometer of meer. Er liggen op deze afstand goede kansen om het aandeel treingebruik te vergroten en daarbij ook de uitwisseling tussen de steden en met de omliggende regio's te versterken. Het gaat daarbij niet om meer capaciteit maar om een hogere kwaliteit in termen van reistijd, frequentie, rechtstreekse verbindingen en aanbod in bijvoorbeeld avond of weekend. Kans hierbij is dat Limburg een uitgebreid spoornet heeft waardoor voor kwaliteitsverbeteringen, in vergelijking met andere regio's, minder ingrijpende aanpassingen nodig zijn. Deze verbeteringen zijn alleen haalbaar als ook het gebruik groeit. Ruimtelijke ontwikkeling, stedelijke mobiliteitstransitie en versterking van de verbindingen tussen de steden zijn dus van elkaar afhankelijk en moeten parallel opgaan.

THEMATISCHE VERDIEPING

ECONOMIE

De economische structuur van de zes IC-steden biedt, ondanks reële uitdagingen, een solide vertrekpunt. De uitdaging ligt in het toevoegen van een tweede laag: stuwende werkgelegenheid in zakelijke dienstverlening, ICT en kennisintensieve industrie, aansluitend bij de al aanwezige kennisinfrastructuur van de Brightlandscampussen, Chemelot, de Universiteit Maastricht en Greenport Venlo.

De toegevoegde waarde per baan en het bbp per hoofd liggen onder het nationaal gemiddelde, maar de trend is niet ongunstig. De onderlinge diversiteit tussen de steden is geen zwakte maar een kracht: er is ruimte voor complementaire profielen. Maastricht als kennis- en gezondheidsstad, Venlo als logistiek en agrifood-knooppunt, Heerlen als opkomende data- en AI-stad, Sittard-Geleen als energietransitie-hub rond Chemelot; elk met een eigen logica voor de intercityknoopstrategie.

De instroom via de Universiteit Maastricht, Zuyd Hogeschool en de MBO-instellingen is een structurele voedingsbron voor talent. Limburg Centraal kan de binding versterken door passend wonen én werken in de stationsgebieden te bieden, waardoor de regio minder afhankelijk wordt van arbeidsinstroom van elders.

De ligging van Limburg in een internationaal netwerk van corridors van spoor, weg, de Maas en buisleidingen is een onderscheidend economisch voordeel dat elders in Nederland nauwelijks te repliceren is. De Delta Rhine Corridor, de Limburgse binnenhavens en de positie als schakel tussen Brainport Eindhoven, het Ruhrgebied en de Belgische industrieclusters geven de regio een strategische rol in de logistiek van de energietransitie en de circulaire economie. De vraag is niet óf Limburg kansen heeft, maar hoe de stedelijke ontwikkeling rond de intercityknopen die kansen concreet maakt via slimme verbindingen tussen campussen, stationsgebieden en bestaande economische clusters.

THEMATISCHE VERDIEPING

WATER, LANDSCHAP EN NATUUR

Het water- en groensysteem is voor Limburg Centraal zowel een kwaliteit als een kans. De nabijheid van de Maas, de beken, de Maasplassen en de grensoverstijgende natuurparken is een onderscheidend kenmerk van de Limburgse steden dat nauwelijks elders in Nederland te vinden is. KempenBroek bij Weert is het eerste grensoverstijgende UNESCO Mens & Biosfeergebied in de Benelux. Het Duits-Nederlands Grenspark Maas-Swalm-Nette verbindt Roermond en Venlo met Noordrijn-Westfalen. Het RivierPark Maasvallei en Landschapspark Grenzeloos Bocageland strekken zich uit langs de landsgrens, deze internationale erkenning en samenwerking biedt een perspectief op natuur- en recreatietoerisme dat ver voorbij de directe regio reikt.

Die kwaliteit draagt bij aan gezondheid, klimaatadaptatie, biodiversiteit en de vrijetijdseconomie en is daarmee een directe vestigingsfactor.

De klimaatopgave is tegelijkertijd reëel. Door klimaatverandering nemen de problemen rond droogte, hitte, waterveiligheid en de kwaliteit van water en bodem toe.

De ligging van Limburg – in een rivierdal en met veel dorpen en steden langs beken en de Maas en in het Heuvellandschap – versterkt dit. De overstromingen zoals in 2021 in Valkenburg laten zien dat de maatschappelijke en economische schade enorm kan zijn. Ook de veiligheid en leefbaarheid van bewoners staan hierbij op het spel. De ambitie is om in Limburg Centraal water en bodem meer sturend te laten zijn in ruimtelijke keuzes, waarbij ook aandacht gegeven moet worden aan de waterbeschikbaarheid op langere termijn.

Provincie en Waterschap Limburg vinden het belangrijk dat water en bodem veel meer als vertrekpunt worden genomen bij het gebruik van de schaarse ruimte in ons land en hebben samen de Onderlegger Water en Bodem* ontwikkeld. Deze onderlegger is geen nieuw beleid, maar een hulpmiddel dat bestaande werkwijzen versterkt, met een focus op Water en Bodem.

De omslag van een waterafvoerend naar een watervasthoudend systeem biedt ook kansen voor actieve mobiliteit. Beken en groenstructuren die als verbindende assen worden ingericht, ondersteunen tegelijk de loop- en fietsinfrastructuur die nodig is voor de stedelijke mobiliteitstransitie. Water, groen en mobiliteit versterken elkaar, mits ze als samenhangend systeem worden ontworpen in plaats van als afzonderlijke opgaven.

Tot slot liggen enkele Limburg Centraal-steden nabij Natura 2000-gebieden die onder druk staan. Een strategische, gebiedsgerichte stikstof- en natuurherstel aanpak is noodzakelijk om vertraging van de Limburg Centraal-projecten te voorkomen.

* Onderlegger Water en Bodem, verschenen d.d. 25 september 2025 via <https://www.limburg.nl/onderwerpen/water/onderlegger-water-bodem/>

2. VERSTEDELIJKINGSCONCEPT LIMBURG CENTRAAL

In het verstedelijkingsconcept 2040 is de ambitie voor Limburg Centraal richting 2040 opgenomen. Grofweg zijn op het kaartbeeld de drie regio's herkenbaar zoals deze bijvoorbeeld ook in de ontwerp-Nota Ruimte zijn benoemd. De daily urban systems zijn bepalend voor deze ordening. Het concept van Limburg Centraal zet in op de verdere groei tot aantrekkelijke levendige steden in een sterke samenwerking en integratie van deze stedelijke systemen

Met de invulling van de onderstaande zes ambities wordt Limburg Centraal een aantrekkelijk gebied om te leven voor bestaande én nieuwe inwoners, met een mix van wonen, werken, studeren en recreëren in een internationaal verbonden regio. Zo levert Limburg Centraal een wezenlijke bijdrage aan brede welvaart, economische vitaliteit en leefkwaliteit in Zuid-Nederland en daarbuiten.

1. We ontwikkelen stedelijke woonmilieus binnen Limburg Centraal in samenhang met een nieuwe stedelijke economie

Het verstedelijkingsconcept combineert wonen, werken en verblijven in de Limburgse steden. Het draagt bij aan de nationale woningbouwopgave en werkt als vliegwiel voor de bredere opgaven in de zes steden en in Limburg als geheel. Door verdichting rond de intercitystations ontstaat een levendige programmatische mix van wonen, werken en stedelijke voorzieningen zoals onderwijsclusters en cultuur, in een prettige, veilige en groene openbare ruimte.

Er worden stedelijke woonmilieus ontwikkeld die nu nog ondervertegenwoordigd zijn in Limburg. Dat is aantrekkelijk voor bestaande inwoners én nieuwkomers, met name kenniswerkers voor wie stedelijke nabijheid en OV-bereikbaarheid van economische clusters belangrijk zijn. Ook ouderen profiteren van het hoge voorzieningenniveau, wat doorstroming op de woningmarkt op gang brengt en grondgebonden woningen vrijmaakt voor volgende generaties.

In de stationsgebieden ontstaat functiemenging door integrale programmering van wonen, werken, onderwijs en cultuur. Per stad wordt aansluiting gezocht bij het bestaande economisch profiel, vanuit complementariteit op Limburg Centraal-niveau.

Bedrijfsfuncties met een lagere categorie (nu vaak op bedrijventerreinen) kunnen hier eveneens goed landen. De onderlinge verbondenheid en de nabijheid van de Brainportregio en steden als Aken en Luik versterkt de agglomeratiekracht.

Limburg Centraal reikt verder dan de 1,5 kilometer rondom elk station. Het richt zich bijvoorbeeld ook op verbindingen met onderwijsinstellingen en Brightlandscampussen, zowel fysiek als in functionele samenwerking.

2. We versterken het profiel van Limburg als aantrekkelijke en vitale regio

Met het verstedelijkingsconcept zetten we in op het versterken van de vitaliteit van Limburg, voor bestaande én nieuwe inwoners. Daarbij bouwen we voort op de kracht van de regio en investeren we in een toekomstbestendige beroepsbevolking, een aantrekkelijk woon- en leefklimaat en sterke verbindingen tussen wonen, werken, onderwijs en voorzieningen.

De inzet is erop gericht om bestaande inwoners en talent voor Limburg te behouden, investeren in kennis en vaardigheden van de beroepsbevolking, en tegelijkertijd ook nieuwe inwoners aan de regio te binden. Zo versterken we stap voor stap de economische vitaliteit, de brede welvaart en het draagvlak voor voorzieningen in de hele regio. Het doel is nieuwkomers duurzaam te binden, zodat zij bijdragen aan zowel de economie als aan gemeenschapsvorming.

In alle zes steden wordt gewerkt aan een aantrekkelijke, veilige en gezonde leefomgeving, met vergroening en goede fietsverbindingen naar het Limburgse landschap. Zo ontstaat een stedelijk netwerk dat prettig is voor bestaande bewoners en tegelijk aantrekkelijk is voor nieuwe doelgroepen.

3. We benutten de IC-locaties als dragers voor een schaa sprong met een sterke OV-bereikbaarheid

Het spoorstelsel is nadrukkelijk de drager voor verstedelijking. Op het spoor en in de treinen is nog ruimte om meer reizigers te vervoeren, tussen de steden en verder naar de economisch sterke regio's in Nederland en over de grens. Het creëren van een tegenspins, door toevoeging van bestemmingen in de Limburg Centraal gebieden kan verder bijdragen aan een efficiënt spoorstelsel.

Rond de zes intercitystations is ruimte voor circa 30.000 tot 40.000 woningen tot 2040. De stationsomgevingen maken direct deel uit van (inter)nationale en regionale structuren, met sterke connectiviteit richting België, Duitsland, metropoolregio Eindhoven en Arnhem-Nijmegen.

De stedelijke dynamiek die hier ontstaat legt de basis voor brede welvaart. Daarvoor is naast bouwen ook het slechten van bestaande barrières nodig, zodat wijken beter op elkaar aansluiten en de mobiliteitstransitie wordt versneld.

Wat opvalt aan de Limburgse steden is dat ze nog een relatief lage stedelijkheidsgraad kennen (veel ervan wordt gekarakteriseerd als ‘suburbaan’) en er zijn grote onderlinge verschillen in nabijheid. Door de stationsgebieden aan te wijzen als prioritair gebied voor stedelijkheid ontstaat samenhang als netwerkregio. Dit levert economische meerwaarde op via een nieuw vestigingsmilieu en agglomeratie-effecten, en draagt zo ook het meest bij aan brede welvaart.

4. We bieden ruimte voor eigen identiteit en diversiteit tussen de zes steden

De zes steden kennen elk unieke kwaliteiten, een eigen karakter en een eigen economische structuur. Sittard en Maastricht delen hun historisch centrum en ligging in Zuid-Limburg, maar hebben totaal verschillende opgaven en spreken verschillende doelgroepen aan. Ook de schaal, de opgaven in bestaande wijken en de klimaatadaptatievraagstukken verschillen per stad en vragen om een lokale aanpak.

De basisgedachte is overal dezelfde: wonen en werken toevoegen op uitstekend bereikbare binnenstedelijke locaties, maar de uitwerking is maatwerk. Deze complementariteit maakt Limburg Centraal robuuster: steden zijn partners in plaats van concurrenten. Binnen Limburg Centraal worden afspraken gemaakt over toevoeging van wonen, voorzieningen en waar mogelijk werken.

5. We erkennen het verschil in opgaven en dynamiek voor de noordelijke en zuidelijke deelregio

Limburg Centraal anticipeert op verschillen tussen Noord- en Midden-Limburg en Zuid-Limburg. In het noorden is de nabijheid van de sterke Brainportregio bepalend; in het zuiden is de eigen stedelijke schaal groter en de internationale verbondenheid sterker. Uiteindelijk ontstaan twee systemen met elk hun eigen dynamiek: het noordelijke gericht op de Brainportregio, het zuidelijke op structuurversterking van de eigen regionale economie en de Euregio.

Weert maakt al feitelijk deel uit van de Brainportregio. Venlo en Roermond zullen naar verwachting ook steeds sterker verbonden raken met die regio, gestimuleerd door Limburg Centraal en afgestemde economische profielen.

Voor Zuid-Limburg wordt ingezet op de innovatieve kracht van de campussen, met name het Health en Medtech-ecosysteem (Brightlands, Medlands, Chemelot). Stationsgebieden bieden ruimte voor spin-offs en onderwijs, zodat internationaal talent zich bindt aan de regio. Het tempo van stedelijke ontwikkeling hangt mede af van het succes van de economische versterking van de Euregio. Door thuiswerkmogelijkheden en goede treinverbindingen wordt ook de relatie met de Brainportregio steeds relevanter.

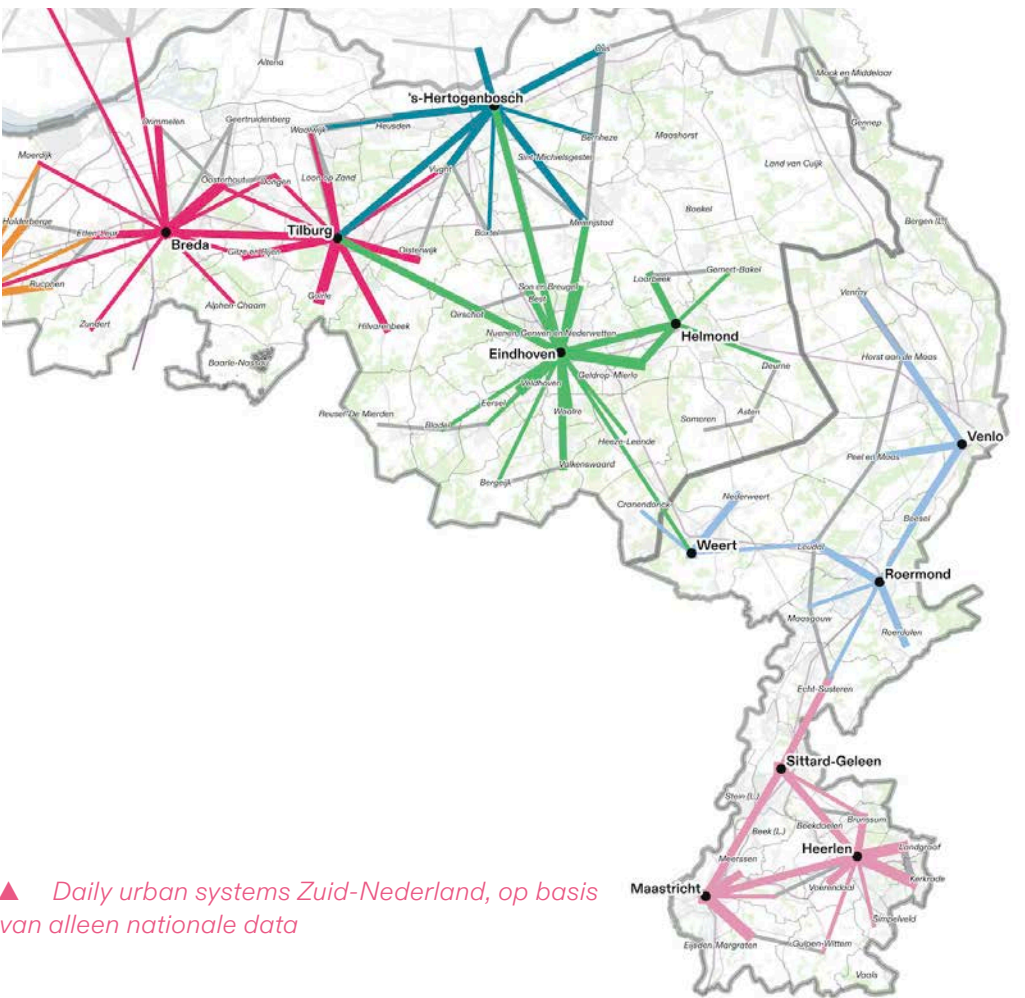
6. We benutten de kracht van het grensoverstijgend stedelijk netwerk

Voor Limburg Centraal is optimale connectiviteit, regionaal, nationaal én eureginaal een voorwaarde. Het dagelijkse verplaatsingspatroon (daily urban system) van de inwoners in de verschillende regio's zal meer naar elkaar toe groeien en gaan overlappen tot samenwerkende, grensoverstijgende regio's.

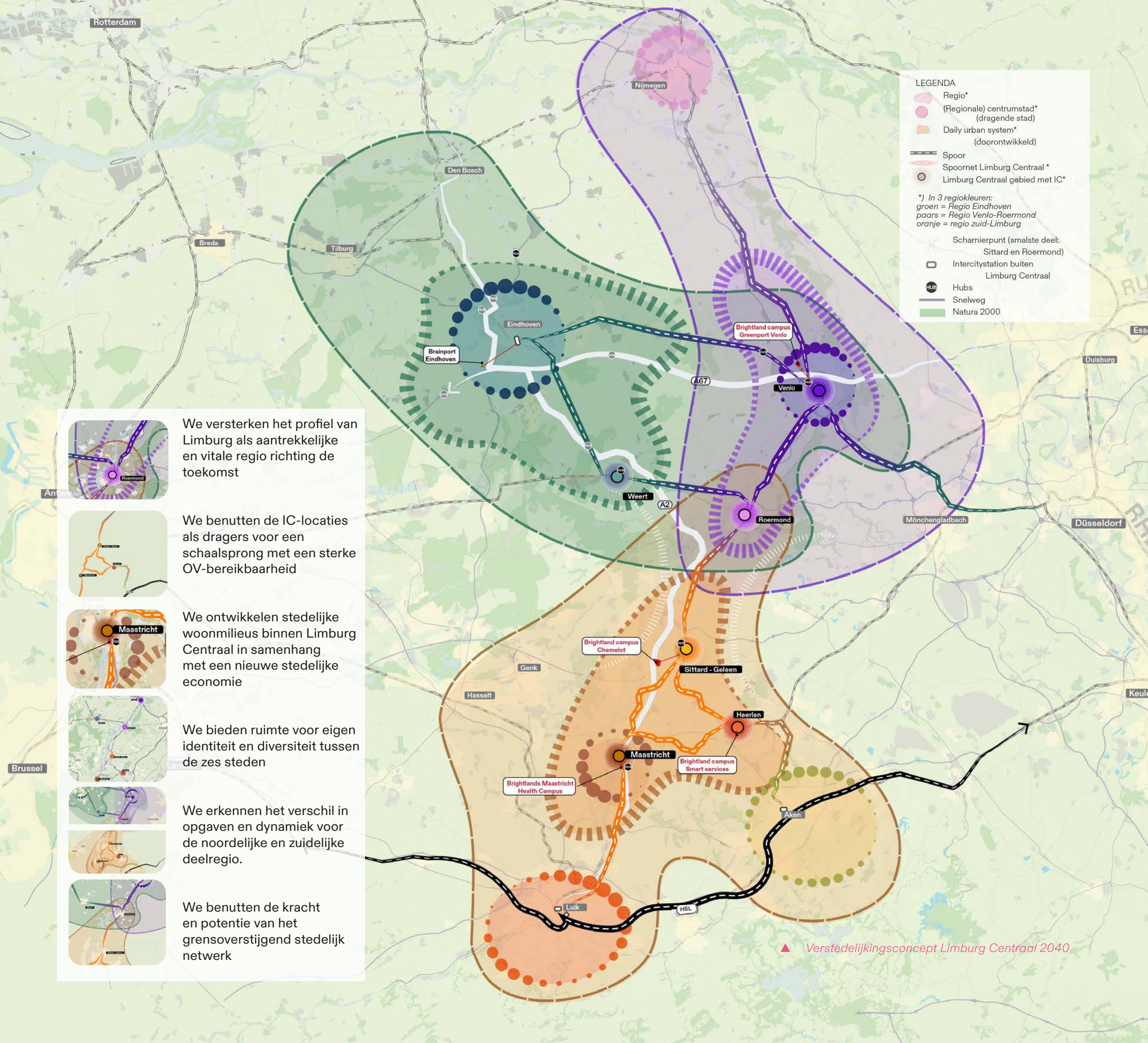
Binnen het samenhangend stedelijk systeem vervult Venlo de rol van regionale centrale stad voor Noord- en Midden-Limburg op de kruising van corridors met een oost-westrelatie richting Mönchengladbach/Düsseldorf en een noord-zuidrelatie via de Maaslijn. Roermond ontwikkelt zich als verbindende stad tussen de verschillende regio-systemen. Hierbij is nadrukkelijk een oost-west relatie met Mönchengladbach/Düsseldorf en een noord/zuid relatie met een hoogwaardige Maaslijn zichtbaar.

Ook bij Weert liggen kansen voor een beter grensoverstijgend (spoor) netwerk. Bij de zuidelijke deelregio, met centrumstad Maastricht (volgens de definitie van de ontwerp Nota Ruimte), is door de verbinding naar Luik en Aken een directe verbinding met het Europees HSL-spoor.

Met de invulling van deze ambities wordt Limburg Centraal een aantrekkelijk gebied voor zowel bestaande als nieuwe inwoners. Het voorziet in een mix van wonen, werken, studeren en recreëren in een internationaal verbonden regio, klaar voor de toekomst. Zo levert Limburg Centraal een belangrijke bijdrage aan de brede welvaartsopgave, de economische vitaliteit en de leefkwaliteit binnen Zuid-Nederland en daarbuiten.



* zie kader dashboard verstedelijking (p.37)



3. VERSTEDELIJKINGSPRINCIPES LIMBURG CENTRAAL

De verstedelijkingsprincipes operationaliseren de zes ambities uit hoofdstuk 2: waar de ambities beschrijven wát Limburg Centraal richting 2040 wil bereiken, geven de principes aan langs welke lijnen die ambities ruimtelijk worden uitgewerkt.

Verstedelijkingsprincipes Limburg Centraal

- Meer economische dynamiek en interactie**
De stedelijke ontwikkeling rond de intercitystations draagt bij aan economische structuurversterking door het toevoegen van stedelijke woon-werkmilieus die levendigheid en interactie brengen. Daarbij wordt ingezet op wonen en werken: de woningbouwambitie kan alleen gerealiseerd worden als ook de werkgelegenheid groeit.
- Limburg Centraal als meerkernige grootstad**
De steden profiteren van elkaars complementariteit en nabijheid door een compleet verstedelijkingsprogramma af te stemmen en te plannen op goed bereikbare plekken.
- Grensoverstijgend verbinden**
Er wordt voortgebouwd op bestaande verbindingen en samenwerking binnen Limburg, nationaal en internationaal.
- Woningbouw als hefboom**
De woningbouw wordt gebruikt als aanjager om de brede welvaart te verbeteren en sociaaleconomische verschillen te verkleinen.
- Stedelijk welkom**
De aantrekkelijkheid van steden en hun gemeenschappen vormen de basis voor het aantrekken en binden van talent en nieuwe doelgroepen.
- Stap-voor-stap robuust ontwikkelen**
De verstedelijking zet in op een aantal doorslaggevende interventies en is adaptief, zodat in de toekomst kan worden geanticipeerd op nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Hierbij moeten systeemrandvoorwaarden op orde worden gebracht.



1. Meer economische dynamiek en interactie



2. Limburg Centraal als meerkernige grootstad



3. Grensoverstijgend verbinden



4. Woningbouw als hefboom



5. Stedelijk welkom



6. Stap-voor-stap en robuust ontwikkelen

IN GESPREK MET

SIMON DUINDAM



Simon kwam op 15 juni 1991 op 24-jarige leeftijd vanuit Noordwijk in Heerlen aan om te solliciteren bij de Open Universiteit. Hij is daarna nooit meer vertrokken uit Limburg. Samen met zijn partner woont hij in Maastricht. Na meer dan tien jaar voor de universiteit gewerkt te hebben, begon hij voor zichzelf. Inmiddels is hij Eco-systeembouwer in onder andere de circulaire bouw. Hij is gepassioneerd over de omgeving en de kansen voor Heerlen-Aken. Het belangrijkste wapen van de omgeving Heerlen? Het koempelgevoel: een gevoel van saamhorigheid en wederzijds vertrouwen dat zijn oorsprong kent in de mijnen.

Na mijn start bij de Open Universiteit ben ik altijd in Limburg gebleven. Wat voor mij belangrijk was in die eerste jaren, is dat ik hier leerde hoe je in een regio met relatief weinig middelen toch grote stappen kunt zetten. Toen ik merkte dat ik binnen de universiteit mijn ideeën niet verder kon brengen, heb ik besloten om voor mezelf te beginnen. Zo ben ik in 2004 gestart met ondernemen. Inmiddels werk ik als eco-systeembouwer: ik breng partijen bij elkaar rond complexe maatschappelijke opgaven, zoals circulaire bouw en sloop of leerwerktrajecten.

Ik woon in Maastricht en dat is heel prettig wonen, de stad richt zich vooral op cultuur, toerisme en universiteiten. Heerlen heeft een heel andere economische basis. De ruimte is er, het verleden van arbeid ook. Er zit een soort maak-mentaliteit in. Niet alleen praten, maar doen. Dat is voor economische dynamiek cruciaal. Limburg heeft een bepaalde eerlijkheid en historie, zeker in Parkstad. Er zit soms nog steeds pijn, bepaalde problemen en hoe mensen naar werk kijken zijn hardnekkig. Maar er zit ook veel veerkracht en heel veel potentie in de omgeving Parkstad.

Welke principes spreken jou het meest aan?

“Pfoe ze zijn allemaal echt goed zeg. Voor mij is grensoverstijgend verbinden echt essentieel, maar dan heb ik het vooral over Zuid-Limburg. Limburg bestaat eigenlijk uit drie regio's: Zuid, Midden en Noord. Noord en Midden vallen steeds meer in de invloedssfeer van Eindhoven en Brainport.

Maar Zuid-Limburg, dat is een ander verhaal. Als je hier iets wilt bereiken, moet je denken in termen van de Euregio Maas-Rijn. Vijf miljoen mensen op honderd bij honderd kilometer. Het is bizar dat we nu nog steeds denken in landsgrenzen, terwijl je hier alles bij de hand hebt: infrastructuur, kennisinstellingen, industrie, en vooral: mensen. Als we die krachten beter bundelen, kunnen we een volwaardige economische regio worden.”

Wat is daarin de grote uitdaging?

“De uitdaging voor de komende 25 jaar is om van dit gebied een echte economische eenheid te maken. Ondanks die landsgrenzen. Kijk naar Heerlen en Aken: samen heb je 850.000 inwoners, maar omdat er een grens doorheen loopt, beschouwen we ze

als aparte steden. Terwijl dit in omvang gelijk is aan Amsterdam. We zouden gebruik moeten maken van Europese instrumenten die toelaten dat je als regio zelf bepaalt welke wetgeving van welk land je toepast. Zo creëer je één juridische ruimte en voorkom je dat regels uit Brussel, Den Haag of Berlijn in de weg zitten.”

Welk principe spreekt je nog meer aan?

“Stedelijk welkom is een hele belangrijke vraag voor dit kerngebied. Het gaat over hoe je je als stad of regio opstelt tegenover mensen van buiten. Maastricht en Roermond hebben een chique uitstraling, maar het stedelijk welkom zit voor mij ook in plekken als Parkstad of Sittard-Geleen, waar je iets moet ontdekken. Dat is ook mijn eigen ervaring toen ik in '91 hier kwam: het was een warm bad. Ik ging bijvoorbeeld op het fietsje naar Schaesberg voor de schaakclub, ik was daar een vreemde eend in de bijt, maar mensen waren nieuwsgierig. Er is hier een gemeenschappelijk gevoel, het koempelgevoel. Dat zit 'm in geel zwarte kleuren, maar ook in de mentaliteit van dingen uit je handen laten komen, en die cultuur maakt dat je ergens bij kunt horen. Dat maatschappelijk kapitaal moet je niet verwaarlozen. Gebruik het. Het is een ongelooflijke kracht.”

Wat betekent meer economische dynamiek voor de stad en regio?

“Werkgelegenheid is in 70% van de gevallen de motor voor ontwikkeling. En die is er hier in overvloed. Maar veel mensen hebben de ontwikkeling niet kunnen bijbenen. Als je dat aanpakt, met opleidingskansen en goede voorzieningen, ontstaat er weer zuurstof. Ik zie dat er weer ruimte komt voor jongeren. De binnenstad speelt ook een belangrijke rol. Die moet niet ingericht zijn naar het Heerlen van 1965, een winkelgebied om je rijkverdiende centen uit te geven, maar gericht op de huidige functies die nodig zijn. De bontjassen van vroeger lopen nu achter een rollator.

Profiel

Reist nooit met het OV

Reist vaak met het OV

Zwakke binding met Limburg

Sterke binding met Limburg

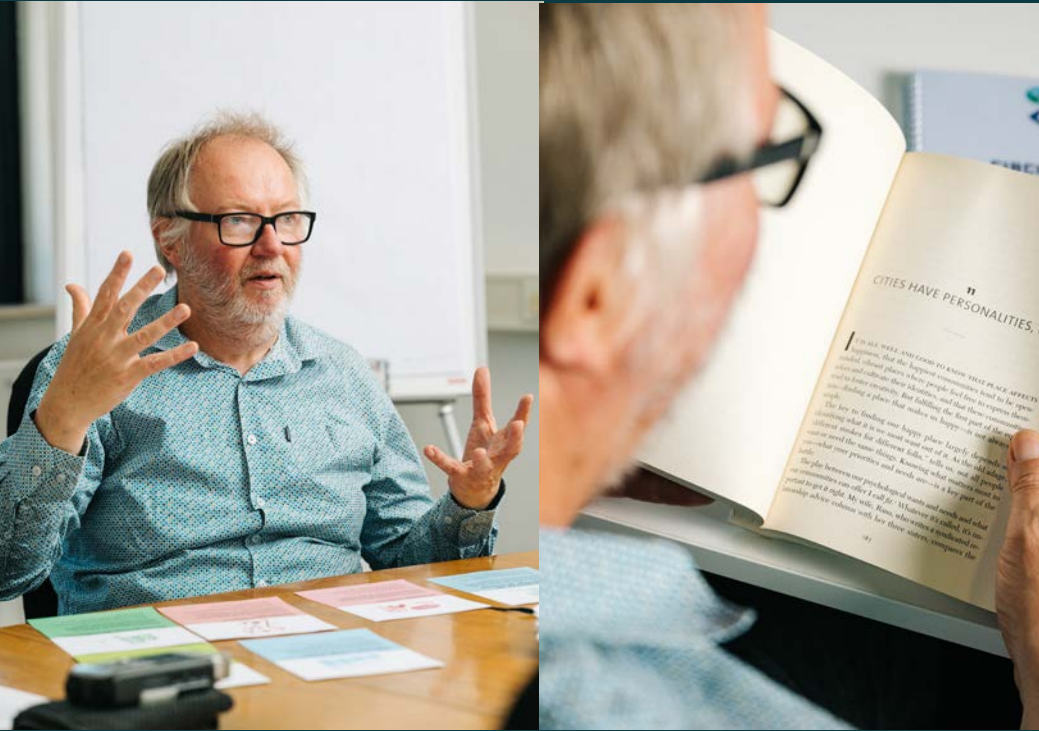
Individueel

Gemeenschaps-gericht

Zorgen over de toekomst

Hoopvol over de toekomst

“Mijn wens voor de toekomst is dat de investeringen die we de afgelopen tien jaar zeg maar gedaan hebben met z'n allen in Parkstad en in de Maas-Rijn regio, dat we die ook wensen te realiseren met het geduld wat daarvoor nodig is.”



Dat betekent een compacte, leefbare binnenstad waar wonen, werken en recreëren de kern is. Universiteiten en hogescholen terug naar het centrum, woonfuncties verdriedubbelen. Twintigers en dertigers moeten er willen zijn.”

Wat vraagt dat van ons?

“Durf. Lef. Zoals met het Maankwartier. Dat was een publieke investering waar mensen eerst om lachten, maar die kathedraal moet je durven bouwen. Niet alles in Excel en risicoprofielen stoppen. Geloof in de stad en de mensen die erin wonen. Want geloof is nodig om een stad weer tot leven te brengen.”

Wat niet verloren mag gaan? Dat is de identiteit die we met elkaar hebben. Zeg maar het gevoel wat boven alles zo'n kracht met zich meebrengt voor alle mensen, dat we daarin ook moeten blijven investeren en dat we de lessen uit de geschiedenis niet nog eens verwaarlozen. Dat we daar goed van leren.”

3.1 MEER ECONOMISCHE DYNAMIEK EN INTERACTIE



Limburg Centraal concentreert de groei rond de zes intercitystations. Het beeld is een intensief bebouwde stationsomgeving met wonen, werken en voorzieningen, waar ontmoeting en innovatie samenkomen. Maar Limburg Centraal is nadrukkelijk meer dan een woningbouwprogramma. Demografische prognoses laten zien dat de woningbouwambitie alleen kan worden waargemaakt als er mensen van buiten Limburg worden verleid zich te vestigen, én als jongeren worden gestimuleerd te blijven. Dat hoeft niet uitsluitend in de stationsgebieden zelf; ook elders in de steden of in Limburg, mits doorstromers de weg naar de Limburg Centraal-gebieden vinden.

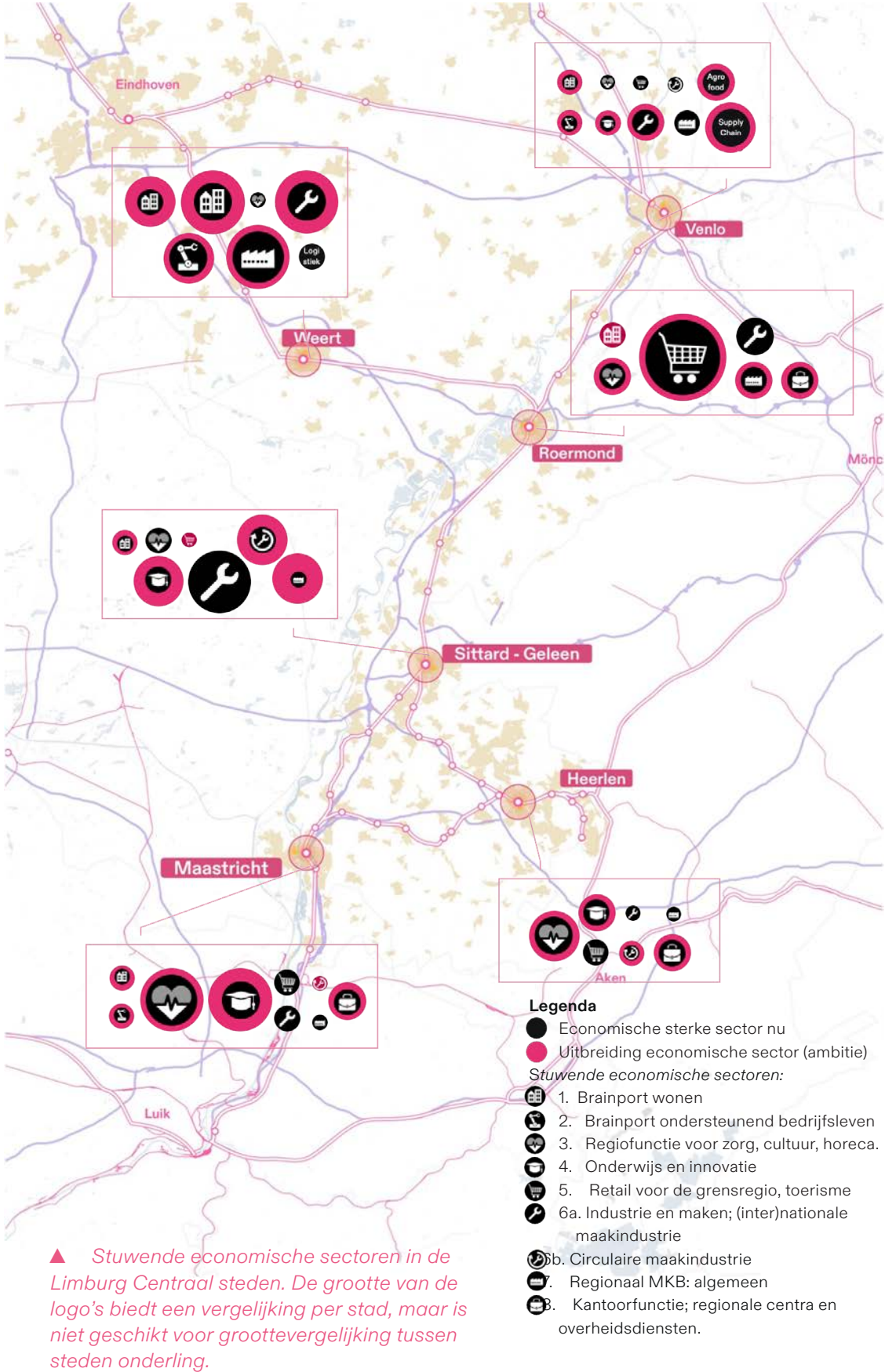
In beide gevallen is aantrekkelijke stedelijkheid de sleutel. En werk is daarin een doorslaggevend verhuismotief, zeker bij verplaatsingen over een grotere afstand. Om meer mensen in Limburg te laten wonen, moeten er dus ook meer - en kwalitatief betere - banen komen.

Stuwende werkgelegenheid als fundament

Goed betaalde banen voor alle opleidingsniveaus zijn essentieel voor het verdienvermogen en als basis voor brede welvaart. Daarbij hebben de Limburgse steden een extra opgave: de arbeidsparticipatie ligt onder het landelijk gemiddelde en er is relatief weinig nieuw en groeiend ondernemerschap. Juist de dynamiek van start-ups en scale-ups kan goed gedijen in de stedelijke interactiemilieus van Limburg Centraal.

De uitdaging ligt in het vergroten van het aandeel stuwende werkgelegenheid: banen waarvan de afzet mede buiten de regio plaatsvindt. Hoogstedelijke vestigingsmilieus daarvoor zijn in Limburg nog beperkt aanwezig. Steden als Venlo, Weert, Roermond en Sittard-Geleen ontlenen hun economische kracht aan industrie en logistiek, die zich vooral op de bedrijventerreinen bevinden. Het aandeel bedrijventerreinen in het totaal aantal banen is in Limburg relatief hoog. Voor deze steden is de uitdaging om de verbinding (letterlijk én figuurlijk) tussen die economische sterktes en de Limburg Centraal-gebieden tot stand te brengen, en de kenniscomponent van die sterktes door te ontwikkelen.

Elke stad heeft daarin een eigen economisch DNA. Binnen Limburg Centraal zetten de steden in op de kennisintensieve delen van hun focussectoren. De economische inzet in Limburg Centraal vervangt de eigen economische visie van elke stad niet, maar vormt er een



aanvulling op met als doel meer keuzevrijheid, interactie en synergie voor zowel ondernemers als werknemers. Zo wordt voortgebouwd op het economisch profiel per stad.

Concentreer wonen, werken, onderwijs, leisure en voorzieningen

Met Limburg Centraal worden de stationsomgevingen omgevormd tot gemengde interactiemilieus: plekken waar het goed wonen, werken, winkelen, leren en verblijven is. Het kernwinkelgebied blijft behouden in de plinten, maar wordt aangevuld met andere functies. Interactiemilieus gedijen bij dichtheid en variatie, dus wordt ook ingezet op het concentreren van onderwijs, cultuur en sport in de Limburg Centraal-gebieden. Een culturele broedplaats en een placemaking-programma versterken dat verder.

De stationsomgevingen bieden ruimte aan een brede mix van leer- en werkmilieus; niet alleen kantoorachtige functies, maar ook ambachtelijke bedrijvigheid, lichte maakindustrie, stadsdistributie en diensten die nu veelal op bedrijventerreinen zitten. Juist bestaande MKB-bedrijven en stedelijke voorzieningen kunnen hier een betere plek vinden: met directe nabijheid van onderwijsinstellingen, gedeelde faciliteiten en potentiële samenwerkingspartners*.

Eigenaren worden gestimuleerd om in bestaande panden betaalbare bedrijfsruimte aan te bieden voor startende en innovatieve bedrijven. Niet alles hoeft nieuw en aangeharkt te zijn: een 'rommelzone' past prima in de ontwikkelstrategie. Bedrijfsverzamelconcepten voor starters en doorgroeiers, gekoppeld aan een incubatorprogramma, kunnen concentratie verder bevorderen.

Naast stuwende werkgelegenheid groeit ook de verzorgende economie zoals onderwijs, zorg, cultuur, detailhandel, horeca mee met de woningbouwplannen. Die voorzieningen zijn even hard nodig om aantrekkelijke buurten te maken.

* Inspiratie is te vinden bij Buiksloterham (Amsterdam-Noord), Strijp-S en -T (Eindhoven), Rotsoord en het Cartesiuskwartier (Utrecht). Een hedendaagse bibliotheek kan daarin een ankerfunctie vervullen, zoals Forum Groningen, de LocHal in Tilburg en de OBA in Amsterdam laten zien.



Voor kantoren geldt dat het in de meeste steden primair een vervangingsmarkt is, met mogelijk een uitzondering voor Maastricht. Nieuw kantoorprogramma moet geschikt zijn voor multi-tenant gebruik, in gevarieerde eenheden, en flexibel inzetbaar voor andere functies. Overheidskantoren zijn nadrukkelijk welkom. Door werkmilieus te mengen in de stationsgebieden komt ook ruimte vrij op bedrijventerreinen voor verdere economische ontwikkeling of transformatie.

Verbind innovatiekracht en bestaande clusters met Limburg Centraal

De innovatiekracht van de regio is gebundeld op de vier Brightlandscampussen. In Venlo en Sittard-Geleen liggen die op afstand van de stationsgebieden; in Heerlen en Maastricht vallen ze wel binnen de invloedssfeer van het station. Maastricht biedt als enige Limburgse stad al hoogstedelijke vestigingsmilieus, waar scale-ups zich thuis voelen. Voor functies waarbij fysieke concentratie in de stationsomgeving geen optie is, zet Limburg Centraal in op goede verbindingen tussen de campussen en de stadscentra; zowel fysiek als functioneel.



3.2 LIMBURG CENTRAAL ALS MEERKERNIGE GROOTSTAD

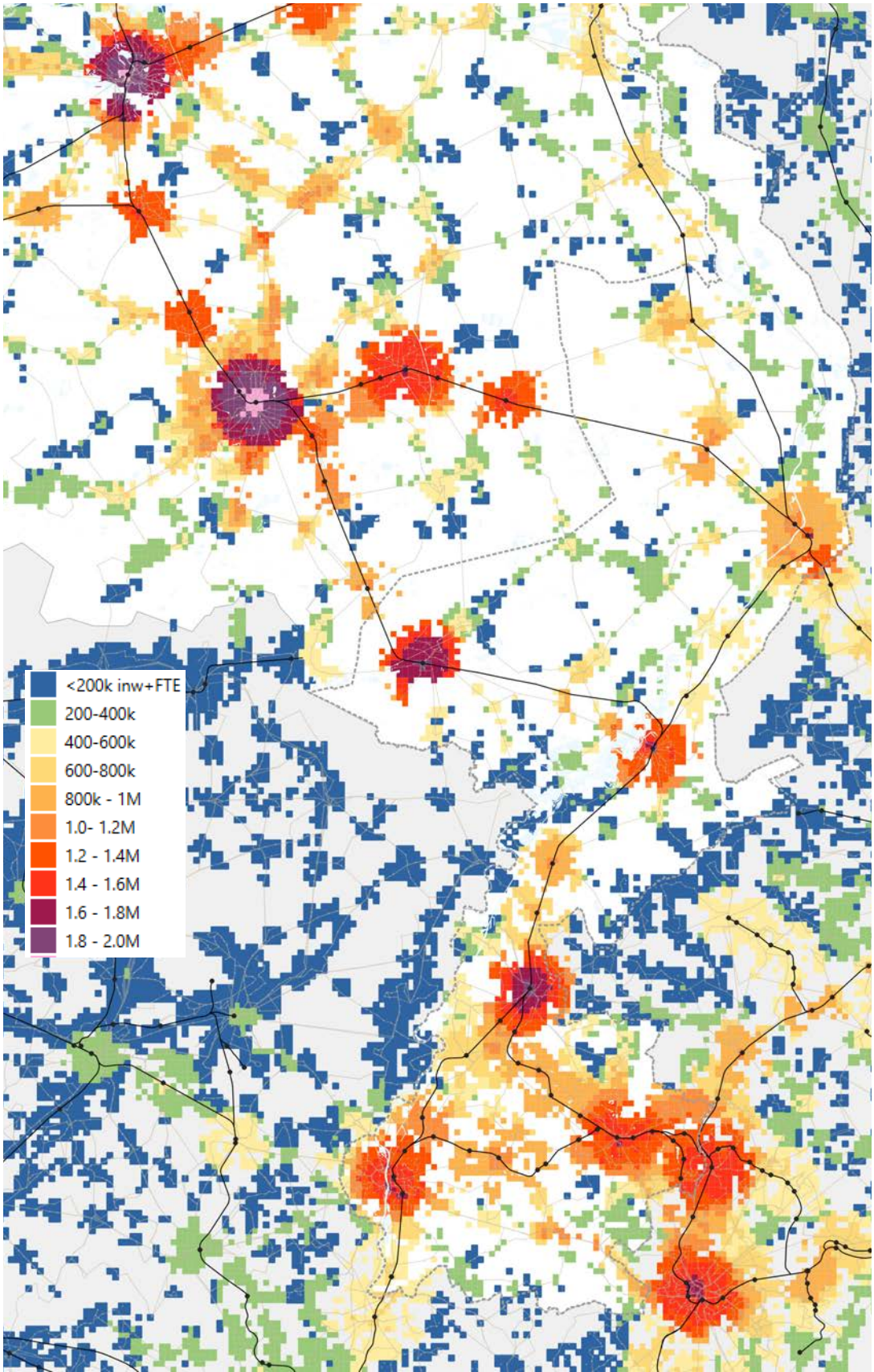
De inwoneraantallen van de zes Limburg Centraal-steden variëren van circa 40.000 tot 125.000 inwoners. Dat is te klein voor een gespecialiseerde arbeidsmarkt, een hoogstedelijk voorzieningenniveau, universitaire spin-offs of snelle opschaling van bedrijven. Sterker nog: middelgrote steden lopen het risico kantoren, stedelijke retail en bovenregionale voorzieningen te verliezen naarmate schaalvergroting en specialisatie elders doorzetten.

Samen sterker als stedelijke agglomeratie

Meer massa, meer inwoners en arbeidsplaatsen in samenhang vergroot de mogelijkheden voor specialisatie en volume in arbeidsmarkt, onderwijs en economie. Door meer dan nu als stedelijke agglomeratie te functioneren (de meerkernige grootstad) profiteren de Limburgse steden van agglomeratievoordelen die ze afzonderlijk niet kunnen bereiken.

Die agglomeratie is extra relevant om twee redenen. Ten eerste is de binnenlandse connectiviteit vooral sterk richting de Brainport; Oost-Nederland, de Brabantse stedenrij en de Randstad liggen te ver weg om van die kracht te profiteren. Ten tweede vraagt het benutten van agglomeratievoordelen over de grens om het overwinnen van een barrière (zie ook het volgende principe). Juist een sterke eigen agglomeratie maakt uniek aanbod en specialisatie mogelijk, waardoor de Limburgse steden ook grensoverstijgend aantrekkelijker worden.

Limburg Centraal is in essentie een strategie van 'borrowed size': door de steden onderling beter te verbinden en hun complementariteit uit te bouwen, groeit de gezamenlijke agglomeratiekracht. Dat levert economische voordelen op het vlak van matching, sharing en learning. Voor bedrijven vergroot het de kansen op het vinden van gespecialiseerd personeel. Voor inwoners betekent het meer bereikbare banen binnen acceptabele reistijd, en een groter en gevarieerder aanbod van topvoorzieningen op het gebied van cultuur, onderwijs, sport en leisure.



Hoeveel inwoners en banen kan je bereiken binnen 60 minuten OV-reistijd vanaf een bepaalde (woon)locatie? ►

Voorwaarden voor de meerkernige grootstad

De eerste voorwaarde is stedelijke kwaliteit en specialisatie vanuit complementariteit. De zes steden samen moeten toewerken naar het voorzieningenniveau van een stad van 500.000 tot 700.000 inwoners, vergelijkbaar met Den Haag. Elke stad heeft daarin een eigen positie: in ligging, in kwaliteiten, in economisch profiel. Dat vraagt om het verdiepen van die profielen met oog voor onderlinge aanvulling, en om elkaars succes actief te steunen bij de vestiging van voorzieningen, instellingen, bedrijven en nieuwe inwoners.

De tweede voorwaarde zijn excellente verbindingen, zowel binnen de meerkernige grootstad als naar buiten. De trein is daarin de ruggengraat: het is dé verbinding tussen stedelijke centra en de kennisintensieve economische sectoren die zich in die milieus vestigen of kunnen vestigen. Bovendien is de trein opschaalbaar; intensievere samenwerking tussen de steden leidt vanzelf tot meer gebruik, en de trein kan die groei duurzaam opvangen. De ambitie is dan om snelle, rechtstreekse treinverbindingen die de zes steden en hun (internationale) omgeving efficiënt met elkaar verbinden. HOV-verbindingen zorgen voor aantakking van belangrijke bestemmingen zonder station en voeden het treinsysteem zodat het beter benut wordt.

De benodigde spoorinfrastructuur is in Limburg grotendeels al aanwezig, wat een enorme kans biedt. Meer dan elders is verbetering van de OV-bereikbaarheid hier mogelijk door het bestaande beter te benutten en het aanbod stap voor stap uit te breiden. Ruimtelijke verdichting versterkt dat verder: nabijheid verhoogt de bereikbaarheid, geeft draagvlak voor OV- en fietsgebruik, en vermindert de druk op de auto door parkeerdruk, congestie en autoluw beleid. De combinatie van trein en fiets wordt zo een steeds aantrekkelijkere vestigingsfactor voor de kennis- en stedelijke economie: een terrein waarop Limburg nog een inhaalslag te maken heeft.

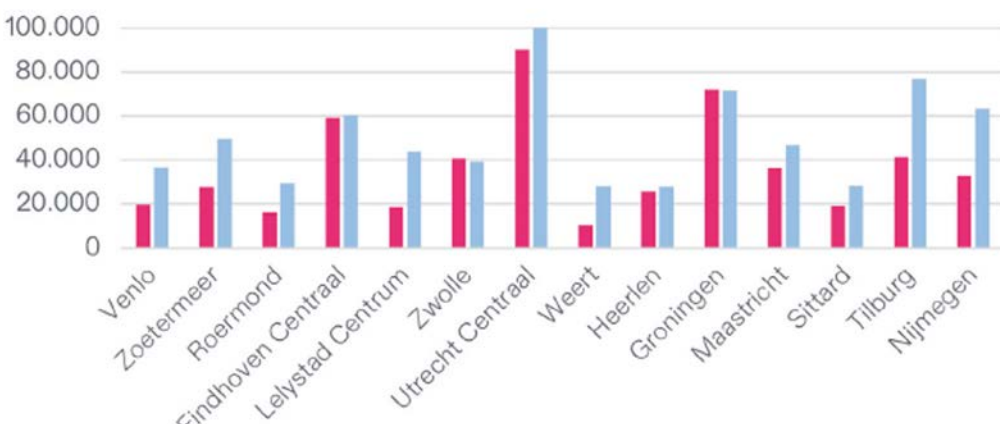
De meerkernige grootstad in het belang van heel Limburg

Dit principe reikt verder dan de zes steden zelf. In heel Europa wordt de vitaliteit van dorpen en kleinere kernen steeds meer bepaald door de kracht van de stad waarmee zij een daily urban system vormen.

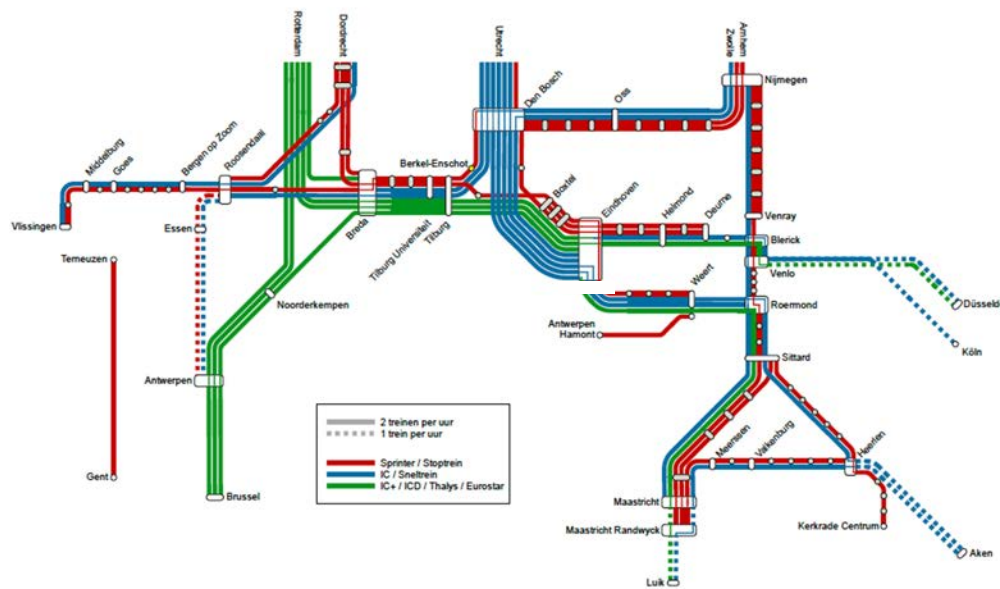


Een vitaal dorp begint bij een vitale stad waar inwoners ruime keuze vinden in banen, voorzieningen en onderwijs. Een succesvolle meerkernige grootstad is daarom in het belang van heel Limburg.

Dat vraagt om een aanpak waarbij de hele regio onderdeel is van dat systeem: met complementaire dorpse en landelijke kwaliteiten, een afgestemd woningbouwprogramma en goede regionale bereikbaarheid. Concreet betekent dit sterkere inzet op regionale fietsroutes, HOV-lijnen en parkeerhubs voor bezoekers per auto afgestemd op de mobiliteitstransitie die in de steden zelf gaande is.



▲ Huidige aantal inwoners (red) en arbeidsplaatsen (blue) binnen 1,5 km van het station



▲ Toekomstige treinbediening volgens OV Toekomstbeeld Zuid-Nederland (2022)

IN GESPREK MET

SAM MASSEN

“Ik zie Limburg een beetje als de Randstad, daar haal je als bedrijf veel meer kansen uit doordat alles met elkaar verbonden is. Hier blijven we nog te veel in ons eigen hokje denken.”

Principes

Limburg
Centraal als
meerkernige
grootstad

Meer
economische
dynamiek

Woningbouw
als hefboom

Sam is een jonge ondernemer, geboren en getogen in Sittard. Al tijdens zijn studie marketing en communicatie aan het Vista College startte hij met ondernemen. Samen met zijn compagnon Sergio heeft hij het bedrijf SAMBAL marketing, voor scherp marketingadvies met pittig goede ideeën. Sergio is degene die maakt en Sam is degene die praat. Buiten zijn werk om zet hij zich graag in voor zijn omgeving, als bestuurslid van de lokale badmintonvereniging bijvoorbeeld, of door middel van de stichting Studio Planck waarin hij marketingstudenten verbindt aan non-profitbedrijven. Hij voelt zich sterk verbonden met zijn omgeving en praat dan ook Limburgs wanneer dat kan om ook dat levendig te houden. Sam ziet Limburg als één groot gebied dat nog niet altijd zijn krachten benut. Hij pleit voor verbinding, lef en toekomstgericht denken, met het behoud van de echte Limburgse cultuur.

Hoe ben je gekomen waar je nu staat?

“Ik wilde altijd al voor mezelf beginnen, dat speelde al toen ik achttien was. Tijdens mijn MBO-opleiding leerde ik veel in de praktijk, en ik dacht: volgens mij kan ik dit ook zelf. Marketing is zo’n breed vak, dus ik ben het gewoon gaan proberen.

Het begon allemaal op zolder bij mijn ouders. Maar na een tijdje wilde ik serieuzer aan de slag. Mijn moeder had ooit bij DSM gewerkt en ik kende het gebouw in Sittard, wat nu de Pitground is. Toen ik las dat het werd omgebouwd tot kantoren, ben ik gewoon naar binnen gelopen. Dat werd het begin. Samen met mijn compagnon Sergio, hebben we toen besloten het samen te gaan doen. Zo is SAMBAL marketing geworden tot wat het nu is.”

Welke principes passen het meest bij jou?

“Dan kies ik ‘Limburg centraal als meerkernige grootstad’, ‘Meer economische dynamiek en interactie’ en ‘woningbouw als hefboom’. Als je ook ziet hoeveel bedrijven hier allemaal op een kluitje zitten en hoeveel mensen hier wonen, is het eigenlijk gewoon één groot gebied. Daarom snap ik ook niet dat ze die intercity’s niet om de tien minuten laten rijden. Ik zie Limburg een beetje als de Randstad, daar haal je als bedrijf veel meer kansen uit doordat alles met elkaar verbonden is. Hier blijven we nog te veel in ons eigen hokje denken.

We zouden niet alles dubbel moeten willen. Waarom zouden Sittard en Geleen allebei een zwembad moeten hebben? Zet dat op één plek en zorg dat mensen makkelijk kunnen reizen. Ik snap die houding van ‘ik ga niet naar Geleen’ niet, dat is echt iets van vroeger. Als elke stad zich richt op waar die goed in is, Roermond heeft de outlet, Sittard veel horeca, dan versterk je elkaar. Je houdt de eigen identiteit en hoeft je niet te concurreren op alles.”

Wat zie je nu al van de economische dynamiek en interactie?

“Pitground is daar echt een goed voorbeeld van. Je zit hier met kleine zelfstandigen, start-ups en multinationals allemaal door elkaar. Dat is bewust gedaan, zodat er uitwisseling en kruisbestuiving ontstaat. Je komt elkaar tegen bij de koffieautomaat, maakt een praatje, loopt even binnen bij een klant. En ook al doe je niet direct zaken met iedereen, je leert wel van elkaar.”

Wat zou beter kunnen?

“Zodra je het station uitloopt, denk je: help, waar ben ik beland? Het is slecht onderhouden, het ziet er niet uit. Ik kan me voorstellen dat mensen zich hier niet altijd veilig voelen. Terwijl hier zoveel potentie zit. Goede bedrijven, studenten, een levendig restaurant, een heel ecosysteem aan ondernemerschap. Maar dat zie je aan de buitenkant totaal niet. Het is rommelig, versplinterd, weinig samenhangend. Dat voelt als een gemiste kans.”

Wat zou meer verbinding en interactie jou als ondernemer opleveren?

“Hoe meer mensen je om je heen hebt, hoe meer ideeën je hoort, hoe meer er kan ontstaan. Als iedereen blijft doen waar hij goed in is, versterk je elkaar. Maar dan moet het gebied ook aantrekkelijk zijn, goed zichtbaar en verbonden. Nu merk je: zonder auto kom je nergens.”

En woningbouw als hefboom? Waarom kies je die?

“Woningbouw raakt voor mij aan alles: werk, bereikbaarheid, voorzieningen, sfeer. Zonder huizen zijn er geen mensen, en zonder mensen gebeurt er niks. Als je nieuwe woningen bouwt op bereikbare plekken, bijvoorbeeld bij het station, dan trek je ook weer nieuwe mensen aan en dat maakt het aantrekkelijker voor bedrijven, horeca, alles. Dus ik geloof echt in dit principe. De naam is ook goed gekozen trouwens, ‘hefboom’, want het zet van alles in beweging.”

Profiel

Reist nooit met het OV

Reist vaak met het OV

Zwakke binding met Limburg

Sterke binding met Limburg

Individueel

Gemeenschaps-gericht

Zorgen over de toekomst

Hoopvol over de toekomst



Wat betekent dat voor jou als jonge ondernemer in Sittard?

“Als hier meer woningen komen, krijg je ook meer leven in de buurt. Meer bedrijvigheid, meer mensen op straat, meer gevoel van veiligheid. En dat straalt door naar ondernemers zoals ik. De cateraar hier in het gebouw is daar een goed voorbeeld van, die heeft er baat bij als er ook mensen wonen die een broodje willen halen. Het is echt een wisselwerking. Hoe mooier en levendiger het hier wordt, hoe fijner het is om hier te wonen én te werken.” Tegelijkertijd motiveert dat me. Het houdt me scherp. En ik probeer vooral hoopvol te blijven: als er iets niet goed gaat, denk ik altijd: hoe kunnen we het anders doen? Daar zit altijd wel weer een kans in. Mijn wens is dat er een samenwerkende visie ontstaat. Dat we als Limburg niet in hokjes blijven denken, maar met z’n allen, ondernemers, bewoners, onderwijs en ambtenaren, de schouders eronder zetten. Dat mis ik nu. Kijk naar de Pitground. Toen het begon verklaarde iedereen het voor gek. Veel te modern voor Sittard. Maar het is een mega succes geworden. Dat soort lef en ambitie, daar geloof ik in. Niet alleen kleine stapjes, maar samen durven dromen. Focus op wat Limburg nog meer kan, het mag prominenter op de kaart komen te staan. En wel met de nadruk op samen.”

“Over de toekomst maak ik me wel eens zorgen. Het is naïef om je helemaal nooit zorgen te maken. Over mijn bedrijf, of er genoeg werk blijft, maar ook over waar de wereld naartoe gaat.”

3.3 GRENDOVERSTIJGEND VERBINDEN

Limburg heeft een lange landsgrens. Binnen Nederland ligt de provincie misschien perifeer, maar vanuit een euregionaal perspectief ligt Limburg centraal.

Grensgebied: kansen voor arbeidskrachten, kennis en afzetmarkt

Op het gebied van vrije tijd is grensoverstijgende uitwisseling al heel gewoon. Venlo, Roermond en Maastricht halen een substantieel deel van hun bezoekers en consumentenbestedingen van over de grens mede dankzij dialectverwantschap en culturele nabijheid. Dat geeft deze steden een sterker cultureel, winkel- en horeca-aanbod dan ze op basis van de eigen bevolking zouden kunnen dragen. Die positie verdient blijvende inzet op aantrekkelijkheid en bereikbaarheid.

Op de arbeidsmarkt blijft de grens hardnekkig. Ondanks vrij verkeer van personen binnen de EU zijn juridische, culturele en institutionele drempels merkbaar. Grenspendel blijft beperkt, dagelijks woon-werkverkeer over de grens is gering, en ook de grensoverstijgende woningmarkt en B2B-samenwerking staan nog in de kinderschoenen, al groeit dat laatste gestaag, mede door EMR- en INTERREG-programma's.

Onderwijskennisvormen een veelbelovend middenveld. Hoger onderwijs en kennisinstellingen vinden elkaar steeds beter. De vijf topuniversiteiten van de Euregio Maas-Rijn: Universiteit Maastricht, Universiteit Hasselt, Université de Liège, RWTH Aken en de Open Universiteit, werken samen aan trinationale onderwijsprogramma's. Studenten van de hogeschool kunnen in de Euregio in 3 landen hun opleiding volgen*.

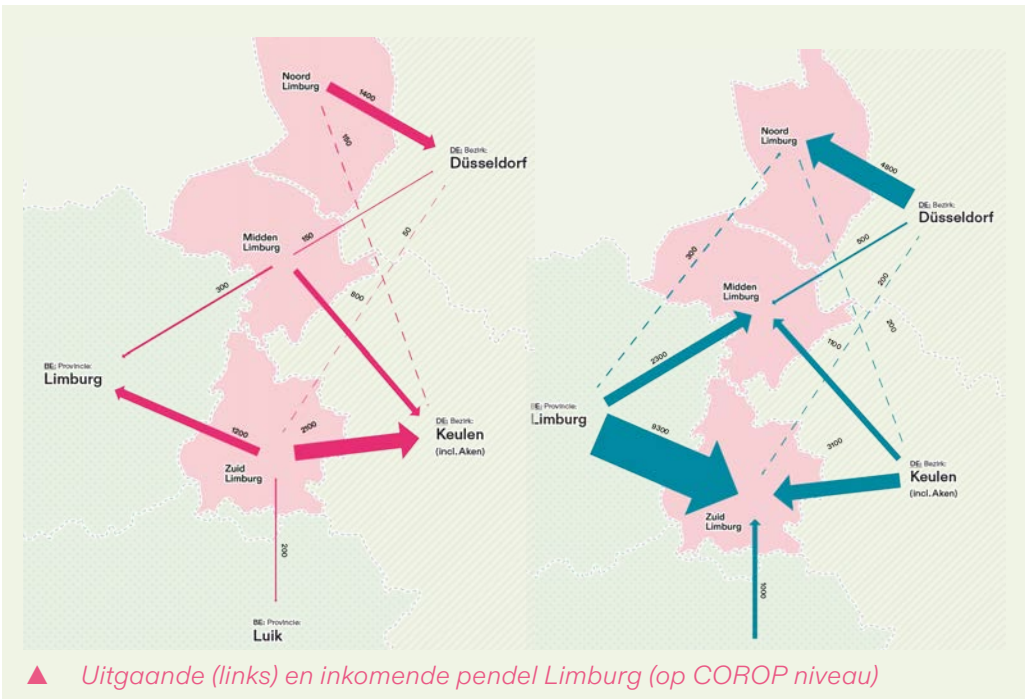
Concrete voorbeelden zijn AMIBM op Chemelot, de samenwerking rond de Einstein Telescope en de MAHHL-samenwerking tussen Maastricht, Aken, Hasselt, Heerlen en Luik. Dit domein is strategisch: het kan op termijn een brug slaan naar een meer geïntegreerde grensoverstijgende arbeidsmarkt.

* <https://www.limburger.nl/regio/maastricht/studenten-van-elf-hogescholen-in-euregio-kunnen-zonder-belemmeringen-bij-elkaars-opleidingen-terecht/153533951.html>

Spilfunctie van Limburg Centraal

Grensoverstijgende samenwerking wordt langs twee lijnen versterkt. Enerzijds door de Limburgse steden onderling sterker te verbinden tot een regionaal netwerk met agglomeratiekracht. Anderzijds door die agglomeratie te koppelen aan steden in het nabije buitenland via grensoverstijgende verbindingen en aansluiting op het HSL-netwerk. Internationale verbindingen zijn het sterkst als ze onderdeel zijn van een samenhangend nationaal en Limburgs netwerk.

Realisme is daarbij op zijn plaats: de kansen verschillen per stad. Zuid-Limburg ligt zo dicht bij Aken, Luik en Hasselt dat dit gebied op basis van ligging al als één daily urban system kan functioneren en op een aantal vlakken ook al doet. De grotere economische centra zoals het Ruhrgebied, Keulen, de regio Brussel en de Vlaamse Ruit zijn substantieel verder weg en zijn eerder relevant voor economische relaties, regionale migratie of bezoekerstoerisme. Om die kansen te benutten is een sterk eigen aanbod en een sterke eigen agglomeratie de voorwaarde.



3.4 WONINGBOUW ALS HEFBOOM

De bouw van 30.000 à 40.000 woningen in de Limburg Centraal-gebieden is in de eerste plaats nodig om het woningtekort te verminderen. Dat tekort wordt in Limburg steeds breder gevoeld, en Noord-Limburg is bovendien een steeds populairdere vestigingsplek voor mensen uit de Brainportregio, waar het tekort nog groter is. Voldoende goede nieuwe woningen realiseren is dus een doel op zichzelf. Maar woningbouw biedt ook de kans om andere opgaven tegelijk aan te pakken: Limburg Centraal benut die kans als hefboom.

Betere mix van woonaanbod en doelgroepen

Limburg Centraal maakt ruimte voor nieuwe woonvormen: hogere dichtheden, minder grondgebonden woningen, en een gevarieerd aanbod voor uiteenlopende doelgroepen: zowel huidige als nieuwe inwoners, zowel jongeren als ouderen. Een grote behoefte bestaat aan nultredenwoningen, zodat starters én ouderen dicht bij voorzieningen kunnen wonen.

Doorstroming is daarbij een belangrijk neveneffect. Als ouderen of alleenstaanden een passende woning vinden in een meer stedelijk milieu rond het station, komen elders grondgebonden woningen vrij voor vestigende gezinnen. Zo wordt de match tussen woonvraag en aanbod verbeterd voor zowel bestaande als nieuwe bewoners, en wordt de vergrijzing van bestaande wijken en omliggende dorpen afgeremd.

Heerlen verwoordt de ambitie treffend: 'We streven naar een evenwichtig woonaanbod, met een grotere diversiteit aan woningen, zodat een grotere diversiteit aan mensen gebruik kan maken van de grootstedelijke voorzieningen en het aanbod van werk. Dit geldt voor zowel de mensen die er al wonen als de nieuwkomers die zich hier vestigen. Daarnaast beschikken ondernemers over een groter arbeidspotentieel voor het invullen van werk- en stageplekken.'

Woningbouw als vliegwielen voor de stad

Verdichting rond de stations biedt meer dan extra woonruimte, het is ook een aanleiding om te investeren in de kwaliteit van de bestaande stad. Nieuwe bewoners vragen om groen, goede openbare ruimte en voorzieningen. Die investeringen komen ook de omliggende wijken ten goede. Herstructurering en renovatie van bestaande woningen kunnen worden meegenomen in de gebiedsontwikkeling.



En door de verbetering van fysieke verbindingen en ruimtelijke kwaliteit krijgt niet alleen het nieuwe gebied maar de wijk of stad als geheel een positieve impuls.

Woningbouw in de stationsomgevingen versterkt bovendien het draagvlak voor stedelijke voorzieningen die de steden nu missen of dreigen te verliezen: van een goed horeca- en cultuuraanbod tot gespecialiseerde zorg en onderwijs. Meer inwoners op loopafstand van het station betekent meer gebruikers, en meer gebruikers betekent dat voorzieningen rendabel worden die dat nu niet zijn. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer zelf: hogere dichtheden rond de stations maken frequentere en directere verbindingen haalbaar, wat de aantrekkelijkheid van de stationsomgeving verder vergroot. Waarmee ontmoeting tussen mensen vanzelfsprekender wordt, net als het delen van voorzieningen. De doorstroming in de eigen wijk wordt gestimuleerd waardoor tweedeling wordt tegengegaan en bestaande inwoners beter profiteren van nieuwbouw en bijbehorende voorzieningen.

Woningbouw als katalysator voor economische versterking

De woningbouwopgave en de economische ambitie van Limburg Centraal zijn onlosmakelijk verbonden. Stuwende werkgelegenheid in de kenniseconomie, op de campussen, in de zakelijke dienstverlening trekt mensen aan die ook ergens willen wonen. Omgekeerd geldt: zonder aantrekkelijk woonaanbod is het moeilijk talent te binden aan de regio. Kenniswerkers, internationale studenten en jonge professionals kiezen steeds vaker voor steden waar wonen, werken en leven dicht bij elkaar liggen. De stationsomgevingen van Limburg Centraal kunnen dat bieden, mits het woningaanbod kwalitatief aansluit bij wat deze doelgroepen zoeken.

Dat vraagt om meer dan alleen voldoende woningen. Het gaat om stedelijke woonmilieus die nu in Limburg ondervertegenwoordigd zijn: compacte appartementen met goede buitenruimte, lofts in herbestemde panden, woon-werkconcepten voor ondernemers en creatieven. Juist de diversiteit aan woonvormen in combinatie met de aanwezigheid van onderwijs, cultuur en een levendig centrummilieu maakt de stationsomgevingen aantrekkelijk voor de doelgroepen die Limburg wil aantrekken én vasthouden.

IN GESPREK MET

LOES JANSSEN

“Heel simpel: een bloeiende economie levert middelen op om te investeren in leefkwaliteit en aantrekkelijke binnensteden.”

Principes



Grensover-
overstijgen
verbinden



Stedelijk welkom



Meer
economische
dynamiek

Loes Janssen is een veelzijdige en energieke professional met haar blik stevig op de toekomst. Geboren in Reuver studeerde ze in Venlo, waar ze het initiatief nam om een studentensociëteit op te richten. Omdat die er nog niet was en de behoefte er wél was, zette zij de schouders eronder. Daarna verliet ze Limburg voor een master in het buitenland en een periode van wonen en werken in Amsterdam. Toch wist ze altijd: ooit ga ik terug naar Limburg. In 2019 keerde ze terug naar haar zo geliefde Venlo, waar ze woont met haar partner en zoontje. Tegenwoordig werkt ze op Brightlands Campus Greenport Venlo als business developer en projectleider, waar ze zich richt op de agrifoodsector en het opzetten van publiek-private samenwerkingen rond innovatie. Daarnaast runt ze samen met haar ouders en zus een tuinbouwbedrijf, waar ze inzet op duurzame en vernieuwende teelten om het bedrijf toekomstbestendig te maken. Haar wens voor de regio? Een sterk en aantrekkelijk Limburg dat talent weet te behouden én aan te trekken, met goede banen, levendige binnensteden en ruimte voor innovatieve ondernemers.

“Ik ben opgegroeid in Reuver, op het tuinbouwbedrijf van mijn ouders. Na de middelbare school in Roermond wilde ik eigenlijk zo snel mogelijk de provincie uit, maar toen er in Venlo een opleiding startte die ik interessant vond, ben ik hier toch gaan studeren. Dat bleek een goede keuze: ik heb er een geweldige studententijd gehad en met medestudenten een sociëteit opgericht. Venlo stond open voor onze ideeën en dacht mee over hoe we die konden realiseren.

Na mijn studie hebben mijn vriend en ik vijf jaar in Amsterdam gewoond en gewerkt, maar Limburg bleef trekken. We wisten altijd al dat we ooit terug wilden, zeker omdat we het belangrijk vinden om dichtbij familie te wonen. In 2019 zijn we teruggekomen en sinds twee jaar werk ik bij Brightlands Campus Greenport Venlo als business developer en projectleider binnen het team Strategische Ontwikkeling. Ik breng partijen samen rond vraagstukken in landbouw en voedselproductie en zorg dat we innovaties ontwikkelen die bijdragen aan een toekomstbestendige agrifoodsector. Limburg voelt gemoedelijk en kleinschalig, maar heeft alles: natuur, cultuur en bedrijvigheid. Er zijn hier ontzettend veel inspirerende bedrijven en innovatieve startups - soms moet je ze alleen even weten te vinden. We zijn als regio wat bescheiden, en juist dat vind ik prettig. Als bewoner, ondernemer, professional en vrijwilliger ben ik hoopvol gestemd over de toekomst.”

Welke principes zijn voor jou belangrijk?

“Voor mij zijn dat ‘Limburg als meerkernige grootstad’, nauw verbonden met grensoverstijgende samenwerking, want als je een grootstedelijke regio wilt zijn, kijk je vanzelf over grenzen heen. Daarnaast zijn ‘Stedelijk Welkom’ en ‘Meer economische dynamiek en interactie’ essentieel.

Profiel

Reist nooit
met het OV

Reist vaak met
het OV

Zwakke binding met
Limburg

Sterke binding met
Limburg

Individueel

Gemeenschaps-
gericht

Zorgen over de toekomst

Hoopvol over de
toekomst

Die eerste twee koppel ik bewust. Ik kijk liever voorbij gemeente-, provincie- en landsgrenzen. Wie verder durft te kijken, kijkt over dat stippellijntje heen. Noord-Limburg richt zich niet alleen op Zuid-Limburg, maar ook op steden net over de grens, zoals Düsseldorf en Hasselt en op Eindhoven, vanwege de economische dynamiek daar. Intrinsieke motivatie speelt daarbij een grote rol. Of je nu student of ondernemer bent: als je gemotiveerd bent om over de grens te kijken, dóe je dat. In ons bedrijf hebben we altijd veel zaken gedaan met Duitse partijen, simpelweg omdat we in de grensregio zitten.

Een goede infrastructuur maakt het natuurlijk makkelijker. Hoe sneller je van de ene plek naar de andere kunt, hoe vaker je dat doet, en hoe meer kansen er ontstaan voor samenwerking en ontwikkeling. In de Randstad ben je binnen twintig minuten van de ene stad in de andere; in Limburg is dat anders. We moeten zorgen voor sterke verbindingen, niet alleen tussen onze eigen steden, maar óók naar Aken en Düsseldorf.”

Wat betekent Stedelijk Welkom voor jou?

“Voor mij gaat Stedelijk Welkom over aantrekkelijk zijn voor mensen van binnen en buiten. Je moet werkgelegenheid hebben, daar begint het mee. Ik ben destijds ook voor werk naar Amsterdam gegaan, maar om veel andere redenen ben ik steeds teruggekomen. Het aanbod is hier gewoon goed: woningen, cultuur en leefomgeving. Ik heb ook het idee dat Venlo groeit. We hebben niet per se tientallen kroegen en restaurants nodig. Als je een paar dingen hebt die je belangrijk en prettig vindt, dan is dat toch genoeg. Het is hier net wat kleiner, knusser en gezelliger. Er liggen bovendien veel mooie bedrijven; je moet ze willen ontdekken en ervoor openstaan, ook al staan ze niet altijd in de spotlights.”

Hoe draag je zelf bij aan een Stedelijk Welkom?

“Ik vind het belangrijk om daar zelf aan bij te dragen. Ik doe vrijwilligerswerk bij Zomerparkefeest. Zo blijf ik betrokken en kan ik iets terugdoen. Ik draag deze omgeving een warm hart toe en zet me daar graag voor in. Zulke evenementen versterken bovendien het gevoel van saamhorigheid.”

Hoe zie jij de economische ontwikkeling van Venlo en de regio?

“We bewegen van een traditionele productie-economie naar een kenniseconomie. Brightlands is daar een goed voorbeeld van: kennis ontwikkelen, delen én toepassen. Industrie verandert en verdwijnt deels, al blijft er altijd iets. De coronacrisis liet zien hoe afhankelijk we zijn van wereldhandel. Daarom geloof ik in balans: kennis en innovatie én dingen zelf maken, bij voorkeur binnen een regio van bijvoorbeeld 500 kilometer.”

Wat betekent dat voor arbeidsmarkt en vergrijzing?

“We hebben mensen nodig om dingen te maken, maar met kennis en innovatie kun je tekorten opvangen: mechaniseren, automatiseren. Het vraagstuk zit vaker in de kwaliteit van werk en vaardigheden dan in de kwantiteit. Vergrijzing is wel een uitdaging. Daarom moeten we jonge mensen aantrekken én behouden. Als je als regio aantrekkelijk bent, komt goed personeel hiernaartoe, en blijft het.”

Waarom is economische dynamiek zo belangrijk voor Stedelijk Welkom?

“Heel simpel: een bloeiende economie levert middelen op om te investeren in leefkwaliteit en aantrekkelijke binnensteden. Economie trekt mensen aan; talent wil blijven. Dalende geboortecijfers zijn een gegeven, dus moeten we mensen en kennis van buiten aan deze regio verbinden. Onderwijs speelt daarbij een grote rol: je hebt kennis nodig om te ontwikkelen en te inspireren. Uiteindelijk hangt alles samen: economie, onderwijs en leefkwaliteit.”

Het begint met elkaar blijven spreken: bedrijven, ondernemers, kennisinstellingen en overheid. Wat er op Brightlands gebeurt, stemt me optimistisch. Mijn wens is dat Limburg een aantrekkelijke leefomgeving blijft met een bloeiende, toekomstbestendige economie, een plek waar mensen graag naartoe komen. Deze regio draag ik een warm hart toe en ik hoop dat anderen dat ook ervaren. Als ik er hoopvol over kan zijn, dan mogen anderen dat zeker ook zijn.”

“Ik zie ontzettend veel potentie: sterke bedrijven én volop kansen voor ontwikkeling en groei.”

NABIJHEID MET HET DASHBOARD VERSTEDELIJING

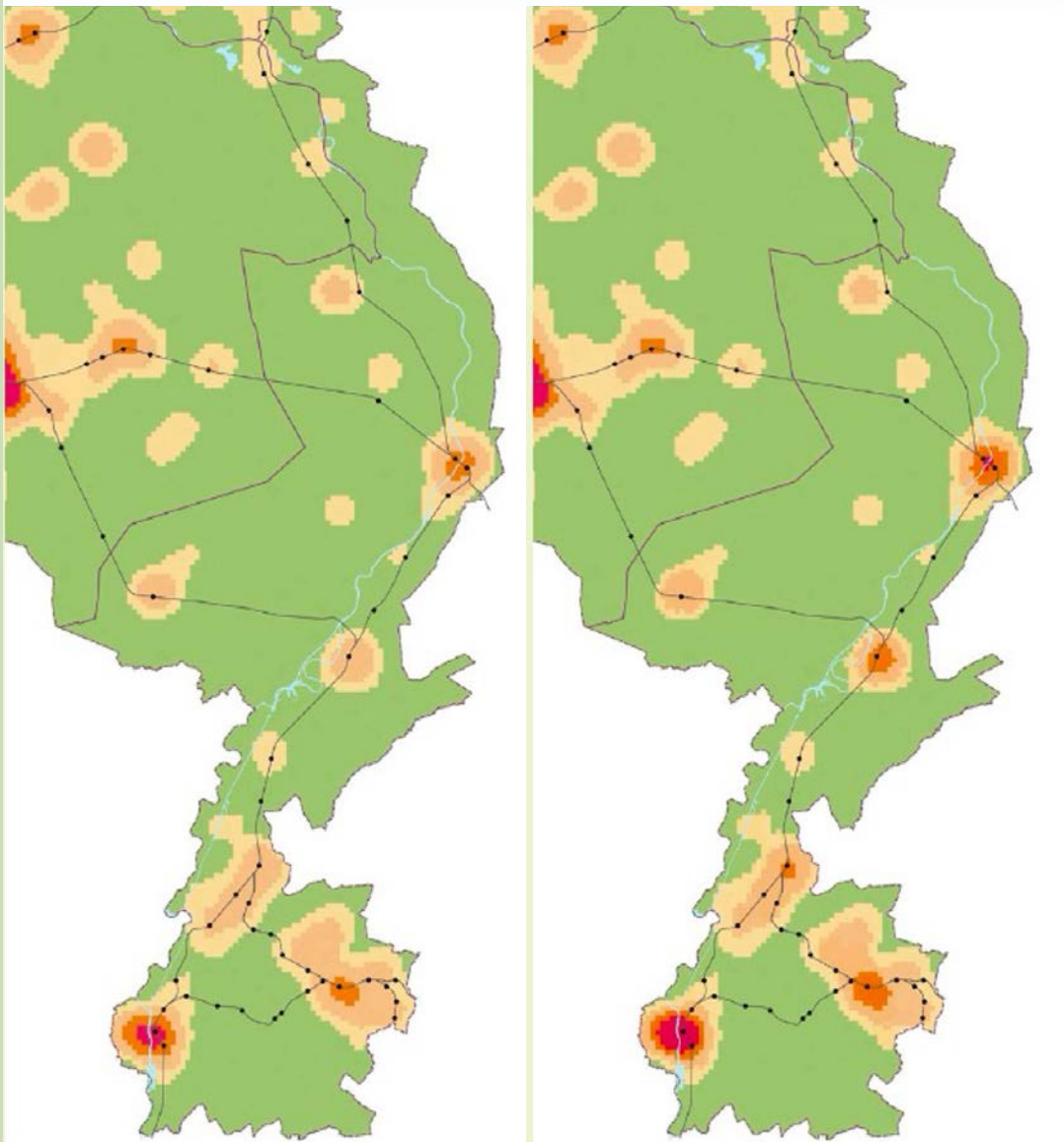
Met de toevoeging van woningen in de Limburg Centraal gebieden wordt in het hart van de steden in hogere dichtheden gebouwd voor wonen en werken. Met de toevoeging van woningen en banen in de Limburg Centraal-gebieden neemt de stedelijke nabijheid toe, dat wil zeggen: het aantal inwoners en arbeidsplaatsen dat binnen bereik ligt, waarbij locaties dichtbij zwaarder wegen dan locaties iets verder weg. Dit wordt berekend met het Dashboard Verstedelijking van het College van Rijksadviseurs, en is ook voor Limburg Centraal doorgerekend (uitgaande van 30.000 nieuwe woningen).

De resultaten laten zien dat de nabijheid in alle zes steden toeneemt: meer mensen en banen komen binnen bereik, en er ontstaat meer draagvlak voor voorzieningen. Dat is relevant, want langjarige CBS-analyses tonen aan dat stedelijke nabijheid sterk correleert met mobiliteitsgedrag: inwoners in stedelijke gebieden kiezen vaker voor de fiets, te voet of het OV, terwijl in suburbane milieus het aandeel autoritten fors hoger ligt.

Hoewel (ook) in Limburg door huishoudensverduunning het aantal inwoners relatief gezien minder hard groeit dan het aantal huishoudens is in de meeste Limburg Centraal-steden sprake van een daadwerkelijke schaa sprong: een verandering van de nabijheidsklasse. Bijvoorbeeld van ‘laag subuurbaan’ naar ‘subuurbaan’ (semi-stedelijk) zoals in Sittard of Roermond, of van ‘subuurbaan’ naar ‘stedelijk’ zoals in Venlo. Duidelijk zichtbaar is ook de groei van het stedelijk gebied van Maastricht.

Ter vergelijking: Eindhoven maakt momenteel een sprong van ‘stedelijk’ naar ‘hoogstedelijk’, vergelijkbaar met het niveau van de G4. Hierbij wordt opgemerkt dat Limburg geen hoogstedelijk milieu kent, en op dit moment zelfs maar een beperkt aandeel kent van niveau stedelijk.

Nabijheids-klasse	Nabijheids-score	Dichtheid in cirkel van r=2,3 km
Hoogstedelijk	Meer dan 2.000	Meer dan 12.500 inwoners + banen per km²
Stedelijk	960-2.000	6.000 - 12.500 inwoners + banen per km²
Subuurbaan	640-960	4.000 – 6.000 inwoners + banen per km²
Laag subuurbaan	320-640	2.000 – 4.000 inwoners + banen per km²
Dorps	160-320	1.000 – 2.000 inwoners + banen per km²
Landelijk	Minder dan 160	Minder dan 1.000 inwoners + banen per km²



▲ Stedelijke nabijheid in Limburg, links 2022, rechts doorrekening met toevoeging van 30.000 woningen in de Limburg Centraal gebieden.



3.5 STEDELIJK WELKOM

Limburg Centraal zet in op sociaaleconomische en ruimtelijke versterking. Maar die versterking vraagt ook om mensen, en de natuurlijke aanwas is beperkt. Zonder instroom van buiten neemt de bevolking af en krimpt de potentiële beroepsbevolking. De opgaven op het vlak van brede welvaart worden daardoor alleen maar groter.

Wees aantrekkelijk voor nieuwkomers

Inzet op migratie voelt misschien ongemakkelijk in een tijd van scherp debat over dit onderwerp. Maar de realiteit is dat Europa als geheel vergriest en krimpt. Alleen de meest dynamische stedelijke gebieden weten hun beroepsbevolking op peil te houden. Alle regio's in Nederland en daarbuiten concurreren inmiddels om dezelfde doelgroepen: goed opgeleide beroepsbevolking, gezinnen en jongeren. In alle groeiende steden zal in 2040 of 2050 een fors deel van de inwoners elders geboren zijn. Groei betekent de komende decennia dus: stevige inzet op het aantrekken van nieuwkomers. En juist aantrekkelijke, gemengde en welvarende steden kunnen dat waarmaken.

Limburg Centraal zet daarom ook in op het aantrekken van mensen van buiten: van buiten de stad, buiten de provincie Limburg en ook van buiten Nederland. Van hightech-werker tot praktisch opgeleide, van student tot zorgmedewerker. Limburg heeft daarvoor veel te bieden: een compleet stedelijk voorzieningenaanbod, een prettige maat en schaal, historische binnensteden, hooggewaardeerde landschappen en een relatieve betaalbaarheid. Die kwaliteiten worden actief versterkt: een divers en aantrekkelijk voorzieningenaanbod, groen in en om de stad, een aantrekkelijke openbare ruimte, en goede verbindingen tussen de Limburg Centraal-gebieden en het omliggende landschap.

Migratie gaat niet vanzelf. Het vraagt om passende werkgelegenheid, een goede kwaliteit van leven, een internationale welkomstcultuur en een stedelijke omgeving die ruimte biedt aan een brede diversiteit aan culturen en achtergronden. Dat vraagt in regionaal verband om een gerichte strategie: hoe trek je de juiste doelgroepen aan, en hoe zorg je ervoor dat nieuwe Limburgers daadwerkelijk bijdragen aan sterke steden en brede welvaart? Hier ligt een verbinding met initiatieven als de City Deal Kennis Maken Limburg. Juist de grensligging van Limburg; op een kruispunt van culturen, talen en stedelijke netwerken biedt een uniek vertrekpunt voor een eigen en succesvolle cultuur van stedelijk welkom.

Behoud jongeren, trek nieuwe doelgroepen én faciliteer doorstroming

Een stedelijk welkom draagt ook bij aan de andere demografische pijler van Limburg Centraal: het behoud van jongeren en gezinnen. Veel van de kwaliteiten die nieuwkomers aantrekken, werken even goed om bestaande inwoners vast te houden. Limburg Centraal vergroot de carrièrekansen, biedt aantrekkelijke woonmilieus en verbetert de bereikbaarheid van andere stedelijke regio's. Speerpunt is het vasthouden van afgestudeerden, ook internationale studenten, omdat dit sterk bijdraagt aan de economische en stedelijke ontwikkeling van de regio.

Maar ook senioren zijn een belangrijke doelgroep. De stationsomgevingen van Limburg Centraal bieden bij uitstek het woonmilieu dat veel ouderen zoeken: gelijkvloers en drempelvrij, dicht bij winkels, zorg, cultuur en openbaar vervoer, en ingebed in een levendige omgeving. Door actief in te zetten op aantrekkelijke nultredenwoningen in de Limburg Centraal-gebieden wordt doorstroming gestimuleerd: ouderen die vanuit een ruime grondgebonden woning elders in de stad of regio de stap naar het centrum zetten, maken die woning vrij voor gezinnen. Dat is gunstig voor de woningmarkt als geheel, maar ook voor de senioren zelf, die langer zelfstandig kunnen wonen in een omgeving die past bij hun levensfase. Het hoge voorzieningenniveau van de stationsgebieden is daarin een doorslaggevend argument.

Een aandachtspunt is altijd de huidige inwoner, die zijn leefwereld ziet veranderen. Hierbij is het ook van belang om de meerwaarde voor iedereen te laten gelden, goede participatie te organiseren, en balans te zoeken in een schaa sprong die juist de lokale kwaliteiten versterkt en benut.

3.6 STAP-VOOR-STAP ROBUUST ONTWIKKELEN



Limburg Centraal hanteert het ambitiescenario (WLO-hoog 2040) als uitgangspunt voor de Limburgse Woningbouwopgave (WBO Limburg 2025) als strategische keuze: voor duurzame kwalitatieve groei. Want alleen door in te zetten op groei is het mogelijk jongeren aan te trekken en te behouden, voorzieningen op peil te houden en een aantrekkelijke regio te blijven voor werkgevers en nieuwe inwoners. Stilstand leidt tot verdere vergrijzing, afname van voorzieningen en een zwakker economisch perspectief.

Tegelijkertijd is het ambitiescenario geen zekerheid. De uitkomst hangt af van externe factoren: de ontwikkeling van de Brainport economie, binnen- en buitenlandse migratie, en de bredere woningmarkt. Daarom is de aanpak stap-voor-stap en adaptief.

De ruimtelijke strategie bestaat uit veel kleine stappen die elk op zichzelf al de stedelijke kwaliteit verbeteren, zodat ook een pas op de plaats mogelijk is als de groei langzamer verloopt zonder dat de stad aan kwaliteit verliest. Ook wanneer doelen later dan de beoogde horizon van 2040 pas binnen bereik komen. Maar adaptiviteit betekent ook het omgekeerde: kunnen versnellen als kansen zich aandienen. Noord-Limburg heeft door de hausse in de Brainport nú de kans haar stedelijke centra toekomstvast te maken. Dat vraagt om flexibiliteit, ook in de feitelijk gerealiseerde bebouwing, en om het actief stimuleren van innovaties in ontwerp, bouw en inrichting.

Een organische gebiedsontwikkeling, waarbij de volgordelijkheid van de ontwikkelingen niet strak vastligt, kan ‘mee-ademen’ met omstandigheden. Essentieel is wel dat bestaande en beoogde kwaliteiten goed worden vastgelegd en dat sleutelinterventies zeker worden gesteld; zodat die altijd overeind blijven.

Economische en programmatische differentiatie

Door binnen de Limburg Centraal-gebieden ruimte te bieden aan meerdere economische pijlers en in te zetten op een mix van wonen, publieke voorzieningen en bedrijvigheid, wordt voorkomen dat de ontwikkeling volledig afhankelijk wordt van één economische motor. Een specifiek aandachtspunt is het beperken van afhankelijkheid van overloopvraag, bijvoorbeeld vanuit de Brainport of de internationale onderwijsmarkt.

Dergelijke vraag kan kansen bieden, maar is inherent kwetsbaar: bij een terugval in de ‘moederregio’ wordt de overloopvraag als eerste en in versterkte mate geraakt. Het beheersen van dit risico vraagt om een eigen, onderscheidend vestigingsmilieu dat concurreert op kwaliteit in plaats van op kostprijs.

Randvoorwaarden op orde

Succesvolle gebiedsontwikkeling valt of staat bij de mate waarin de systeemrandvoorwaarden op orde zijn. Bodem en water zijn meer sturend geworden door de klimaatopgave; de energievoorziening is een steeds bepalender voorwaarde voor zowel gebiedsontwikkeling als economie; en ook mobiliteit en stedelijke voorzieningen zijn systeemopgaven die voorwaardelijk zijn voor woningbouw. Deze randvoorwaarden lijken minder knellend in de Limburg Centraal-gebieden dan in bijvoorbeeld de Brainport regio, wat de woningbouw in Limburg Centraal op nationaal niveau extra aantrekkelijk maakt. Maar ook hier zijn gerichte ingrepen nodig: de robuuste systemen moeten tijdig, integraal en op systeemniveau worden aangepakt, niet per woningbouwplan en niet op het laatste moment. Alleen dan kan de ontwikkeling robuust en adaptief zijn: versnellen waar kansen liggen, en woningbouw echt als hefboom inzetten voor bredere opgaven.

Een robuust energiesysteem en netbewust bouwen

Energieopwekking, verbruik, transport en netwerkcapaciteit zijn centrale opgaven in (inter)regionaal verband. Voor een robuust energiesysteem wordt gewerkt aan het toekomstbestendig maken van onze energie-infrastructuur en wordt gestuurd op ‘netbewust bouwen’: vanaf de start rekening houden met beschikbare netcapaciteit, voor zowel wonen als werken. Daarbij geldt als risico dat tijdlijnen van Limburg Centraal mogelijk niet gelijk oplopen met de beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet. Dat vraagt om vroegtijdige afstemming met netbeheerders zoals Enexis.

Naast het nationale elektriciteitsnet richt Limburg zich op moleculaire

netwerken, waterstof en restwarmte voor een sterke economie, in het bijzonder rond Chemelot. Grote infrastructuurprojecten zoals de Delta Rhine Corridor, de Diepe Aanlanding Wind Op Zee en de 380 kV-verbinding Maasbracht–Einighausen zijn daarin richtinggevend en vormen een cruciale voorwaarde voor de beoogde schaa sprong in Zuid-Limburg.

Opstadsniveauligt de focus op verduurzaming van de gebouwde omgeving, waarbij nieuwbouwprojecten als koploper fungeren voor de wijkgerichte aanpak. Er wordt ingezet op energiesynergie en korte ketens tussen elektriciteit en restwarmte. Ruimte voor fysieke energievoorzieningen (transformatorhuisjes, batterijopslag, warmtenetten) wordt vanaf het begin gereserveerd.

Groenblauwe structuren als kwaliteitsdrager

Water en bodem worden meer sturend bij ruimtelijke keuzes. Bouwen krijgt voorrang op plekken met een laag overstromingsrisico; waterberging en infiltratie van regenwater hebben prioriteit. Blauwe structuren zoals beken en watergangen kunnen worden doorgetrokken tot in de stationsgebieden, voor een betere sponswerking, waterberging en ruimtelijke beleving. Verdichting vindt alleen plaats waar het water- en bodemsysteem dat toelaat.

Vergroening en klimaatadaptatie worden integraal benaderd, zodat stedelijke kwaliteit, biodiversiteit en recreatie samen versterkt worden. Stationsgebieden sluiten via ontwerpprincipes en lokale gebiedskenmerken aan op het omliggende landschap.

De ruimtelijke uitgangspunten zijn helder: landschap, natuur en wateropvang houden gelijke tred met stedelijke groei; bodem- en waterkwaliteit mogen niet verslechteren en problemen worden niet afgewenteld op benedenstroomse gebieden; drinkwaterwinning en waterveiligheid zijn harde randvoorwaarden; en een voortvarende stikstofaanpak is voorwaardelijk om soms überhaupt te mogen bouwen.



Voorspelde aantrekkelijkheid landschap op basis van gebiedskenmerken



▲ Aantrekkelijk groen landschap

In de toekomstverkenning WLO is uitgegaan van een factor van 1,1 tot 1,5 voor de aantrekkelijkheid van het gebied als vestigingsfactor voor de groene woonomgeving. Dit geldt zowel voor immigranten als voor binnenlandse verhuizers. Beeld Alterra in Achtergrondrapport regionale ontwikkelingen en ruimtegebruik, WLO 2025 (wlo2025.nl)

IN GESPREK MET

Laura Huddleston & Harry Brennan

H: “Voor mij gaat het om de verbinding. Ik zou graag net zo makkelijk naar België en Duitsland kunnen reizen als binnen Nederland. Dat zou Weert nóg aantrekkelijker maken. En ik hoop dat nieuwe mensen hier welkom blijven, of ze nu uit Nederland komen of van verder weg.”

Principes



Stedelijk welkom



Grensover overstijgend verbinden



Woningbouw als hefboom

Laura en Harry verruilden een paar jaar geleden Schotland voor Nederland om te werken bij ASML. Laura, fysicus van opleiding, en Harry, met een achtergrond in geschiedenis, bouwden hier samen een nieuw leven op. Terwijl Laura bij ASML werkzaam is en elke dag pendelt tussen Weert en Veldhoven, heeft Harry zijn eigen bedrijf in het importeren en promoten van whisky, waarmee hij merken door heel Europa verbindt via proeverijen en evenementen. Ze zijn inmiddels steeds meer verbonden met Limburg, Weert is hun thuis. Zo hebben ze een moestuin die ze delen met andere expats uit Weert. Verbinding met de lokale bewoners is iets wat ze soms nog missen en best lastig blijkt. Om de omgeving te leren kennen lopen ze het Pieterpad. Zonder auto zijn ze afhankelijk van de verbindingen met de trein en bus. Hoewel ze vergeleken met Schotland heel tevreden zijn over de bereikbaarheid, kan verbetering van het treinnet heel veel kansen bieden. Dat is dan ook hun belangrijkste advies: focus op bereikbaarheid met openbaar vervoer en mensen komen vanzelf.

L: “We woonden samen in Schotland, maar door onzekerheden omtrent mijn visum, ik ben Amerikaans, moesten we een andere plek zoeken. Amerika viel af, dus keken we naar Europa. Nederland sprong eruit omdat werken in het Engels hier goed mogelijk is. Toen ik bij ASML in Veldhoven terecht kon, kregen we tijdelijk onderdak in Eindhoven. In die twee maanden zochten we overal naar een huis, maar dat bleek bijna onmogelijk.”

H: “We zijn daarom gaan kijken in de steden op een halte afstand met de trein van Eindhoven. Zonder dat we de stad echt kenden, besloten we te verhuizen. In het begin dachten we dat Weert tijdelijk zou zijn, een praktische oplossing totdat er iets beters voorbij kwam. Maar gaandeweg zijn we de stad gaan waarderen.”

L: “De trein speelt daarin een grote rol. Voor mijn werk bij ASML en voor Harry’s whiskybedrijf zijn we beiden veel onderweg. En omdat we geen auto hebben, is het extra belangrijk. Dat bevalt hier goed. Daarnaast vonden we een actieve expat-gemeenschap en een warme ontvangst van de buurt. Onze buurman, een gepensioneerd leraar Engels, zocht graag het gesprek met ons op. Zo kregen we sneller een gevoel van thuis. Nu, drie jaar later, voelen we ons hier echt thuis. Weert is misschien niet de plek waar we ons leven hadden gepland, maar het is wel de plek waar we ons leven opbouwen, we hebben hier net een huis gekocht!”

Hoe ervaren jullie de verbindingen over de grens vanuit Weert?

L: “Je zit midden tussen allerlei grenzen, dat maakt dat het voelt alsof Duitsland en België veel verder weg lijken dan ze werkelijk zijn. We gaan er bijna nooit heen. Düsseldorf is in een rechte lijn ons dichtstbijzijnde vliegveld, maar het is het moeilijkst te bereiken.

We nemen vaak de Flixbus, omdat treinen onbetrouwbaar zijn of veel te duur. Het is zo frustrerend: je bent ineens afhankelijk van een verbinding die er niet is, of die niet werkt.”

H: “Voor mijn werk bij distilleerderijen ben ik veel onderweg. Dan merk je nog sterker hoe ingewikkeld het is. Het eerste stuk, gewoon de grens over, is altijd het moeilijkste. Terwijl je in een zogenaamd ‘grenzeloos’ Europa zit, voelt het openbaar vervoer aan de grens juist keihard gesloten. Met de auto kan je zo doorrijden, maar met trein of bus houdt alles op. Dat is echt een gemiste kans.”

Wat zou beter openbaar vervoer voor jullie betekenen?

H: “Het zou alles makkelijker maken. Voor zakenreizen, maar ook voor vakanties. Nu kost het veel extra tijd en geld om in Brussel of Düsseldorf te komen, terwijl die dichterbij liggen dan Schiphol. Soms moeten we zelfs de avond van tevoren vertrekken om een vlucht te halen. Als de verbindingen goed waren, zou reizen een stuk soepeler gaan en het zou ook mensen veel makkelijker naar Weert en Limburg brengen.”

Hoe hebben jullie stedelijk welkom ervaren toen jullie in Weert kwamen?

L: “Sommige plekken in Limburg zijn aantrekkelijker voor nieuwkomers dan andere. Onze vrienden die eerst in Maastricht woonden, vertellen altijd hoe welkom ze zich daar voelden. Dat inspireerde ons in gesprekken met de gemeente Weert: hoe kunnen we dat gevoel hier versterken? Ideeën zoals een buddy-systeem of een welkomstpakket zouden veel verschil maken. Toen wij hier net kwamen, ontdekten we festivals of voorstellingen vaak toevallig. Inmiddels is er meer communicatie, maar het blijft lastig in het begin. Het helpt dat de gemeente openstaat voor zulke initiatieven.”

In hoeverre mengt de lokale bevolking met de expat-gemeenschap?

H: “Wat ons tegenhoudt in het contact met de lokale bevolking is vooral de taal. Jongere

mensen schakelen makkelijk naar Nederlands of Engels, maar bij de oudere generatie is dat lastiger. Wij volgen Nederlandse les via een vrijwilliger van de bibliotheek. Zonder dat programma zouden we weinig mogelijkheden hebben gehad voor taallessen, want formele lessen zijn duur en schaars. Het zou echt helpen als er meer gesubsidieerde of toegankelijke lessen kwamen, zodat nieuwkomers sneller aansluiting vinden.”

L: “Tegelijkertijd voelen we ons sterk verbonden met de expat-gemeenschap. Dat begon met een Facebookgroep en maandelijkse ontmoetingen. Inmiddels is er een WhatsAppgroep en ondernemen we samen van alles: van danslessen tot een gezamenlijke moestuin. Het is een hechte kring, vooral omdat bijna iedereen in dezelfde buurt woont. Met de Nederlandse bevolking hebben we ook contact, bijvoorbeeld via evenementen of Harry’s whiskyproeverijen, maar minder intensief.”

H: “Voor de toekomst van Limburg is dit belangrijk. Steeds meer mensen verhuizen hierheen omdat woningen betaalbaarder zijn dan in Eindhoven. Als gemeenten investeren in taal, ontmoeting en een gastvrij onthaal, worden nieuwkomers sneller onderdeel van het grotere geheel. Dat levert niet alleen voor ons iets op, maar ook voor Limburg: een regio die diverser, aantrekkelijker en beter verbonden is. Ik maak me weleens zorgen over het rechtse stemgedrag. Ik vond het moeilijk om te zien hoeveel steun er was voor Wilders tijdens de verkiezingen. Dat is niet alleen iets Limburgs of Nederlands, maar toch. Ik zie in Weert dat er veel mensen zijn met roots in bijvoorbeeld Marokko, Syrië of Eritrea, en er zijn fantastische Turkse winkels. Tegelijk merk ik dat sommigen daar niet blij mee zijn. Stedelijk welkom heeft daar natuurlijk ook mee te maken.”

Wat zou woningbouw in de toekomst kunnen betekenen voor Weert?

H: “Meer woningen bij het station zou heel goed zijn. Het maakt Weert aantrekkelijker en geeft mensen echt een alternatief. Maar er moet ook afgestemd worden met Brabant en Eindhoven, want alleen huizen bouwen helpt niet als het openbaar vervoer achterblijft.”

Profiel	
Reizen nooit met het OV	Reizen vaak met het OV
Zwakke binding met Limburg	Sterke binding met Limburg
Individueel	Gemeenschapsgericht
Zorgen over de toekomst	Hoopvol over de toekomst

4. WERKEN MET ONTWIKKELPADEN

Met Limburg Centraal worden de zes Limburgse steden vanuit het hart versterkt: met een divers stedelijk programma dat reuring brengt, functies en mensen aantrekt, en dat het spoor als drager neemt voor de onderlinge verbinding. Om de ambities van Limburg Centraal te verwezenlijken is een heldere strategie nodig: wat doe je wanneer, en hoe hangen interventies samen? Dat is inzichtelijk gemaakt via de ontwikkelpaden.

Interventies geordend in ontwikkelpaden

De strategie voor Limburg Centraal zet in op samenhangende ontwikkeling van de zes steden vanuit de ontwikkelprincipes uit deel A. De strategie is in dit deel B uitgewerkt in ontwikkelpaden met interventies. In de ontwikkelpaden wordt zichtbaar gemaakt welke interventies nodig zijn, en op welk moment en wat de onderlinge samenhang tussen de interventies is. In sommige gevallen is de interventie een fysieke ingreep, maar vaak is eerst een vervolguiterwerking, onderzoek of verkenning nodig om de stap naar een fysieke ingreep te zetten. Dit deel B eindigt daarom met een hoofdstuk over het vervolg.

Verscheidene interventies worden onderscheiden:

- + **Sleutelinterventies:** deze zijn essentieel voor het slagen van Limburg Centraal
- + **Koppelinterventies:** deze zijn nodig voor een bepaalde ontwikkeling, bijvoorbeeld ruimte maken voor een gebiedsontwikkeling, of de ontsluiting ervan.
- + **Schaalsprong-interventies:** deze zijn niet gekoppeld aan een enkele gebiedsontwikkeling, maar deze zijn op enig moment met de verstedelijking van Limburg Centraal wel nodig. Een dergelijke interventie kan nu al nodig zijn, maar ook later in de tijd.

Een interventie* dient een of meerdere van de ontwikkelprincipes van Limburg Centraal, mag niet afwentelen en zal enige balans in kosten-baten verhouding moeten hebben. Bij een aantal interventies vraagt dit nog verder onderzoek.

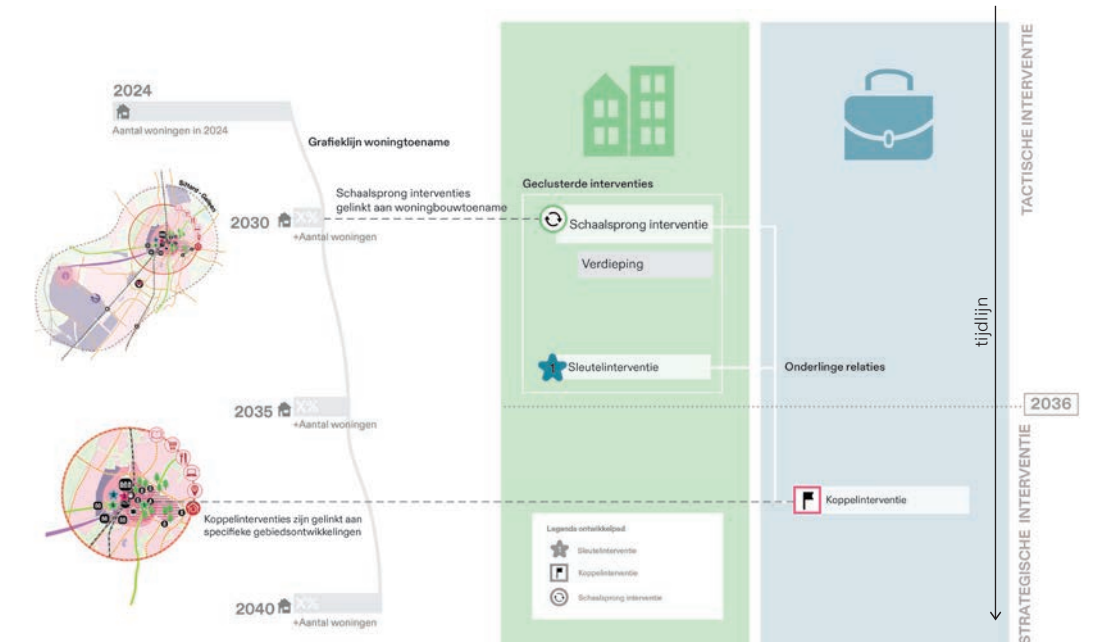
* Het overzicht van interventies is tot stand gekomen op basis van voorgaand onderzoek en input uit lopende trajecten (zoals de Multimodale Agenda Zuid-Nederland in het kader van Smartwayz), specifieke uitwerking in gesprekken met betrokken gemeenten en werksessies met de bij Limburg Centraal betrokken partijen.

Een ontwikkelpad deelt de benodigde interventies in zes inhoudelijke thema's in en toont hun onderlinge samenhang en volgorde. De focus ligt op de zones van anderhalve kilometer rond de stations, maar ook daarbuiten wordt gewerkt aan structuurversterking. Er is onderscheid gemaakt tussen de ontwikkelpaden per stad en het ontwikkelpad op het niveau van het Limburg Centraal-systeem als geheel.

Van systeem naar stad

Dit deel van de verstedelijkingsstrategie begint met het ontwikkelpad van de regionale systeeminterventies, gevolgd door de ontwikkelpaden per stad. Systeeminterventies gelden voor alle zes steden - meestal als schaalspronginterventie - maar krijgen per stad een eigen invulling. Ze vragen om onderlinge regionale afstemming, wat vaak al een wezenlijk onderdeel van de interventie zelf is.

In het ontwikkelpad is een logische volgorde aangehouden in de tijd. Er is een onderscheid gemaakt tussen tactische interventies die soms al in gang zijn gezet en vóór 2036 gerealiseerd zouden moeten zijn, en strategische interventies waarvan realisatie op langere termijn voor de hand ligt. Wat daarbij opvalt is dat er weinig écht nieuwe interventies zijn. Het ontwikkelpad plaatst bestaande opgaven en aanpakken in samenhang met Limburg Centraal en geeft ze urgentie.



▲ Wat staat er in het ontwikkelpad?

4.1 ONTWIKKELPAD LIMBURG CENTRAAL SYSTEEM

Om de verstedelijking van Limburg Centraal te sturen zijn verschillende systeemingenrepen in beeld gebracht op verschillende schaalniveaus. In deze paragraaf zijn die systeemopgaven opgenomen die een generieke, regionale of zelfs nationale invulling hebben. Lokale interventies zijn benoemd bij de ontwikkelpaden van de steden. Hiermee is een duurzame kwalitatieve groeistrategie verwoord, waarmee gericht kan worden geïnvesteerd om Limburg aantrekkelijker, economisch sterker en duurzamer te maken. Dit gebeurt via de verstedelijking van Limburg Centraal. Dit vraagt om keuzes, focus en investeringen.

A) THEMA WONEN

Het realiseren van de woningen is primair een opgave per stad. Een aantal interventies op het niveau van Limburg Centraal speelt in alle steden of heeft baat bij gezamenlijke actie van steden, provincie en/of Rijk. Het ontwikkelpad voor wonen is vooral gericht op het bereiken van nieuwe doelgroepen en het feitelijk gerealiseerd krijgen van toename van de vraag.

Voor het woningbouwprogramma maakt Limburg Centraal twee scherpe keuzes. De eerste is inzetten op de bovenkant van de woningvraagprognoses. Die keuze is onderbouwd vanuit de opgaven op het gebied van brede welvaart en de nationale keuze voor regionale ontwikkeling uit de ontwerp-Nota Ruimte.

De tweede is het realiseren van de woningbouw binnen een straal van anderhalve kilometer van de intercitystations van de zes steden, als onderdeel van een bredere gebiedsontwikkeling gericht op gemengde en aantrekkelijke stedelijke milieus. Om nationaal effectief te zijn, is een regionale differentiatie nodig. Waarbij versneld wordt in de Limburg Centraal gebieden in de juiste verhouding tot andere delen van de regio.

In deel A is de argumentatie voor beide keuzes toegelicht, zowel vanuit de noodzaak op het gebied van brede welvaart als vanuit de logica van een samenhangende strategie voor wonen en werken die heel Limburg ten goede komt. Deze keuzes brengen met zich mee dat er meer nodig is dan alleen woningen bouwen in de Limburg Centraal-gebieden. Limburg Centraal kan alleen succesvol zijn als het woonprogramma nauw is afgestemd op doelgroepen, én als onderdeel van een woningbouwstrategie die breder reikt dan de ontwikkeling in de Limburg Centraal-gebieden zelf.

De overkoepelende interventies in het ontwikkelpad zijn daar dan ook op gericht, zoals op pagina 51-52 is opgenomen.

Sleutelinterventie (1) Regionale afstemming woningbouw

De steden maken deel uit van een regionale woningmarkt die als geheel in evenwicht moet zijn, zowel in kwaliteit als in kwantiteit. Dat evenwicht is nodig om bestaande en nieuwe inwoners van passend woningaanbod te voorzien, én om te voorkomen dat de gebiedsontwikkelingen in Limburg Centraal elkaar beconcurreren in plaats van versterken. De ontwikkeling van Limburg Centraal vraagt daarom om heldere keuzes en prioritering in de regionale afstemming van woningbouw, waarbij het voor de hand ligt dat de kwantitatieve focus ligt op toevoeging in Limburg Centraal gebieden.

Dan kan Limburg Centraal dus hét middel zijn om een aantrekkelijke en economisch succesvolle stedelijke agglomeratie te ontwikkelen die nieuwe doelgroepen en economische activiteit aantrekt waarvan heel Limburg profiteert. Tegelijk is ook buiten de Limburg Centraal-gebieden behoefte aan kwaliteitsversterking. Om beide ambities mogelijk te maken is regionale afstemming nodig in doelgroepen, aantallen en woonmilieus. Het actualiseren van de woondeals* is daarvoor een belangrijk instrument.

Ook tussen de steden onderling is afstemming nodig, vanuit de gedachte van een agglomeratie waarin steden complementair zijn en elkaar versterken. Specifiek in Noord-Limburg is goede afstemming met de MRE noodzakelijk: de woonbehoefte komt hier mede voort uit de groei van de Brainport, en de mate waarin Noord-Limburg daarin voorziet is bepalend voor de gewenste kwantiteit, doelgroepen en het type aanbod. Er hoeft niet gewacht te worden met ontwikkelen tot er een regionale blauwdruk ligt. Een goed startpunt is na te gaan welke ontwikkelingen passen binnen de verstedelijkingsprincipes en wat de eerste no-regrets zijn in de vorm van frontrunners.

Interventies gericht op aansluiting op bestaande en nieuwe doelgroepen

Limburg Centraal richt zich op zowel huidige bewoners als nieuwe doelgroepen, met een woningbouwprogramma dat is gericht op de bovenkant van de prognose. Succesvolle ontwikkeling is afhankelijk van een scherp beeld van de woonwensen van die doelgroepen én van

* Dit traject van actualisatie van de regionale woondeals loopt en moet Q1 2027 afgerond zijn.

een aanbod dat daarop aansluit. Met het woonbehoefteonderzoek*, de analyses in deze verstedelijkingsstrategie en diverse stadsanalyses zijn de eerste stappen gezet.

Het ontwikkelpad voorziet in drie interventies om de afstemming tussen vraag en aanbod verder te versterken.

1. Uitwerken van een strategie voor stedelijk welkom. Internationale arbeidsmigratie bepaalt in vrijwel alle Nederlandse regio's steeds sterker de bevolkingsontwikkeling en zeker in Limburg is de autonome woonbehoefte beperkt. Het aantrekken en behouden van nieuwe bewoners is daarmee een cruciaal beleidsinstrument voor een op groei gebaseerde strategie. Deze interventie richt zich op nadere definitie van de gewenste doelgroepen en op de strategie om die aan te trekken en te behouden. Dat is breder dan het woonaanbod alleen: werk en hoger onderwijs zijn de belangrijkste vestigingsmotieven, in combinatie met woon- en leefkwaliteit.
2. Inzetten op doorstroming en diversiteit van het totale woonaanbod. In de regionale woningmarkt biedt Limburg Centraal een complementair aanbod ten opzichte van de overige woonmilieus in Limburg: stedelijk wonennabije hoogvoorzieningenniveau, in een dynamische omgeving op goed bereikbare plekken. Dat stimuleert doorstroming; bestaande gezinswoningen in de regio komen zo beschikbaar voor degenen die daar juist voor kiezen. Uit het woningbehoefteonderzoek blijkt dat er kansen liggen voor kleine huishoudens en voor zorggeschikte woningen. Limburg Centraal biedt ook aanbod voor het vasthouden van jongeren en het aantrekken van stedelijk georiënteerde doelgroepen. Er ligt een uitwerkingsopgave in het nader definiëren van deze doelgroepen, het concretiseren van woonwensen en het opstellen van flankerend beleid om de gewenste doorstroming tot stand te brengen.
3. Uitwerken en borgen van kwalitatieve woningbouwdoelstellingen. Alleen met een aantrekkelijk woonproduct dat aansluit op de wensen van de doelgroep kan een grotere groep nieuwe inwoners worden aangetrokken. Dat vraagt enerzijds om meer kennis van doelgroepen: hier ligt een onderzoekopgave, en anderzijds om verankering van de kwalitatieve doelstellingen in de gebiedsontwikkeling, op een zodanige manier dat die niet worden uitgeruild bij financiële druk op de ontwikkelingen.

* WBO, STEC 2025

Samen ontwikkelkansen en randvoorwaarden verkennen emplacementen

Binnen Limburg Centraal wordt de komende jaren al volop ontwikkeld. Voor de wat verdere toekomst zijn er in meerdere steden ambities voor strategische locaties nabij de stations waarvoor onderdelen van emplacementen verplaatst of anders ingericht moeten worden. Het gaat daarbij niet alleen om het vrijspelen van ontwikkelruimte, maar ook om het realiseren van publieke maatregelen zoals langzaam verkeersverbindingen, parken of een tweezijdige stationsontsluiting. Per stad verschilt de fase waarin een dergelijke interventie zich bevindt; soms gaat het om een eerste ambitie, soms zijn er al afspraken met andere partijen gemaakt voor een concrete ontwikkeling.

Voor Limburg Centraal als geheel spelen daarbij twee overkoepelende behoeften.

- + De eerste is het vroegtijdig en stap voor stap verkennen van de kansrijkheid van deze locaties, en waar haalbaar het organiseren van samenwerking en vervolgstappen. Tijdig starten met visievorming, haalbaarheidsverkenning en het opbouwen van businesscases is belangrijk om na 2035 de voorwaarden voor gebiedsontwikkeling ingevuld te hebben, ook op de meer complexe maar ruimtelijk strategisch belangrijke locaties.
- + De tweede behoefte is het in beeld brengen van consequenties op systeemniveau**. Het spoorstelsel vervult in Limburg én op nationaal niveau een belangrijke functie voor personen- en vrachtvervoer, industrie, logistiek en militaire doeleinden. Keuzes per stad kunnen elkaar beïnvloeden en hetzelfde geldt tussen landsdelen. Inzicht in die consequenties kan zowel beperkingen als kansen opleveren. Een illustratief voorbeeld is de lopende verkenning van de emplacementfunctie van Arnhem, waarbij Venlo-Blerick als alternatief wordt onderzocht en dit tegelijk mogelijk kansen biedt voor de gebiedsontwikkeling in Venlo zelf. Het gezamenlijk in beeld brengen van dergelijke systeemconsequenties en het maken van onderlinge keuzes is daarom een wezenlijke interventie binnen Limburg Centraal.

** Dit heeft betrekking op mobiliteit, maar is opgenomen bij wonen vanwege de doelstelling ruimte te creëren voor de verstedelijking via de emplacementen aanpak.

B) THEMA WERKEN

De economische agenda van Limburg Centraal richt zich in alle zes steden op een sterk gemengd programma rondom de stations dat bijdraagt aan versterking van het economisch profiel. De economie meer ‘de stad in brengen’ is overal een belangrijk onderdeel van de strategie maar ziet er per stad anders uit. Op systeemniveau is het nodig gezamenlijk op te trekken.

Sleutelinterventie (2): Uitwerken van gezamenlijke programmering

Vanuit het ontwikkelprincipe van de meerkernige grootstad vullen de zes steden elkaar aan en maken samen de stedelijke massa die ze afzonderlijk niet kunnen bereiken. Door profiel en programmering op elkaar af te stemmen, kunnen de steden die complementariteit actief versterken en als één netwerk concurrerender worden op nationaal en internationaal niveau.

De gezamenlijke programmering richt zich erop voorzieningen en economische functies zo in te zetten dat elke stad haar eigen profiel kan versterken binnen het bredere netwerk. Dat gaat niet alleen over bovenstedelijke of bovenregionale voorzieningen en vestiging van bedrijven, maar ook over studentenhuusvesting en cultureel profiel. Daarbij past een houding van elkaar iets gunnen, zoals in Zuid-Limburg al deels gebeurt bij de verdeling van culturele voorzieningen.

Interventies gericht op werkprogramma en voorzieningen in de Limburg Centraal-gebieden

De Limburgse steden zetten in op meer stedelijke dynamiek rond de stations, waarbij de groei van kennisintensieve diensten, zakelijke dienstverlening en retail zich concentreert in de Limburg Centraal-gebieden. Dat geldt ook voor voorzieningen als zorg en onderwijs. Maar die functies komen er niet vanzelf. Binnen gebiedsontwikkelingen is wonen en programma met een hoge huuropbrengst financieel het meest aantrekkelijk, waardoor een echte functiemix maar beperkt van de grond komt zonder gerichte sturing. Middelgrote steden hebben het daarbij extra lastig door de krimp van de kantoren- en retailmarkt. Ook sectoraal beleid en een ontbrekend aanbod zorgen er regelmatig voor dat bedrijven en voorzieningen niet in gemengde stedelijke milieus terecht komen, terwijl ze daar wel degelijk van meerwaarde zouden zijn. Binnen Limburg Centraal worden daarom drie interventies ingezet om de kans op het gewenste gemengde programma te versterken.

1. Bedrijfsactiviteiten in gemengde stedelijke milieus

Activiteiten die nu vaak op bedrijventerreinen zitten, zoals lichte productie, handel, grote retail en gemengde bedrijven kunnen in veel gevallen ook op meer stedelijke locaties functioneren, en hebben daar baat bij in de vorm van toegang tot netwerken, onderwijs en talent. Door mengbare functies in de Limburg Centraal-gebieden te realiseren, komt op de bedrijventerreinen ook ruimte vrij voor zwaardere activiteiten. Deze ruimte is schaars, zo wordt ruimte geboden aan die functies die dit écht nodig hebben. Obstakels om deze verschuiving van mengbare functies door te voeren zijn vaak staand beleid, regelgeving, het beschikbare ruimtelijk aanbod, schuifruimte en de kosten.

Gerichte samenwerking met ondernemers is nodig om vraag en aanbod bij elkaar te brengen en vernieuwende vormen van werken in stedelijke milieus te ontwikkelen. Limburg Centraal biedt de kans een gezamenlijke aanpak te ontwikkelen en handelingsperspectieven te benutten die op een hoger schaalniveau liggen dan individuele steden aankunnen.

2. Voorzieningen in gemengde stedelijke milieus

Ook voor zorg, onderwijs en leisure zijn er in de praktijk allerlei redenen waarom vestiging in de stationsomgevingen minder vaak van de grond komt dan gewenst, terwijl dat zowel voor de voorziening zelf als voor het omliggende gebied verrijkend zou kunnen zijn. Het gezamenlijk verkennen van mogelijkheden en handelingsperspectief biedt de kans om belangrijke voorzieningen meer te concentreren rond de intercitystations. Dat vergemakkelijkt ook het gebruik van elkaars onderscheidende voorzieningen en helpt zo de onderlinge complementariteit te versterken.

3. Flexibel programmeren

Georganiseerde tijdelijkheid biedt ruimte voor experiment en adaptief inspelen op economische ontwikkeling. In alle zes steden wordt al op verschillende manieren ingezet op ruimte voor starters, cultuur en maatschappelijk initiatief. Betaalbare nieuwe ruimte in een stedelijke setting is een onderscheidende troef van Limburg Centraal. De gezamenlijke interventie richt zich op kennisuitwisseling, het scheppen van randvoorwaarden, profilering en afstemming van aanbod.

Onderzoek stedelijke economie Limburg Centraal

De economische ontwikkeling van de steden gaat verder dan de ruimtelijke strategie van Limburg Centraal alleen. Vanuit de samenwerkende partijen is daarom het initiatief genomen een verdieping uit te voeren op het economisch profiel en het handelingsperspectief over de volle breedte: van profilering tot het arbeidsmarktprofiel dat past bij de economische toekomstprofielen van de steden. Vanuit het perspectief van Limburg Centraal is die economische verdieping essentieel flankerend beleid om wonen en werken daadwerkelijk waar te maken. Hierbij gaat het om het versterken van een economisch profiel, met een stedelijke economie in relatie tot de bestaande economie. De uitkomsten vormen tevens inbreng voor het provinciaal Actieprogramma Talent Charter 2035, dat zich richt op de aanpak van de structurele opgaven op de Limburgse arbeidsmarkt.

De economische verdieping is daarmee tevens waardevol voor de verdere invulling van de economische interventies als opgenomen in het ontwikkelpad: versterking van het economisch profiel, de aansluiting op de arbeidsmarkt, en het verbeteren van de grensoverstijgende samenwerking.

C) THEMA MOBILITEIT

Het thema mobiliteit vraagt op verschillende schaalniveaus om gerichte interventies. Per schaalniveau zijn de volgende sleutelinterventies in beeld.

Sleutelinterventie (3) Mobiliteitstransitie in de steden

De mobiliteitstransitie in de steden dient een dubbel doel: enerzijds de toename van mobiliteit door verdichting opvangen, anderzijds ruimte vrijspelen voor andere functies om door de ruimtebehoefte vanuit mobiliteit te verlagen de verblijfskwaliteit te kunnen versterken, de leefkwaliteit te vergroten en meer groen in de stad mogelijk te maken. Door woningbouwprogrammering te verdichten, functies te mengen, meer ruimte te geven aan lopen en fietsen en de rol van de auto te verkleinen. Met op- en/of afwaardering van bepaalde wegen wordt de keuze voor duurzame mobiliteit vanzelfsprekender en ontstaat ruimte voor verblijf, vergroening en publieke functies.

In en om de Limburg Centraal-gebieden vraagt dit inzet op fietsroutes, fietsstallingen, versterking van het openbaar vervoer, deelmobiliteit, parkeren in hubs en vaak ook aanpassingen aan de verkeerscirculatie waarbij op- of

afwaardering van wegen nodig is. Met de toekenning van WoKT*-middelen in 2025 is al een belangrijke start gemaakt.

De uitwerking is maatwerk per stad, maar de inzet is om in alle zes steden de mobiliteitstransitie stevig vorm te geven. Op het niveau van Limburg Centraal kan worden bijgedragen via het voorzien in randvoorwaarden, regionale afstemming en inzet binnen de nationale- en regionale OV-concessie.

Sleutelinterventie (4) Bereikbaarheid Brainport vanuit Noordelijk Limburg

Deze interventie richt zich op de aansluiting van Noordelijk Limburg op het mobiliteitssysteem van de Brainportregio. In de Brainportregio worden regionale hubs gerealiseerd met een hoogwaardig bussysteem dat die hubs verbindt met de belangrijkste werklocaties, zoals Veldhoven De Run, BIC Noord en Centrum Eindhoven. Ook langs de A2 Zuid en A67 Oost zijn hubs voorzien, waarbij pendelaars uit Limburg de belangrijkste doelgroep zijn.

Limburg Centraal biedt de kans dit systeem beter te benutten en waar dat meerwaarde heeft uit te breiden, bijvoorbeeld met een busverbinding vanuit station Weert. Dat versterkt de mobiliteitstransitie van de Brainport én geeft Noord-Limburg een betere toegang tot de werklocaties aldaar. Ook voor de bereikbaarheid per spoor lopen binnen de Brainport onderzoeken -zoals de Brainportbaan via Deurne en spoorknoop Eindhoven- die direct relevant zijn voor de bereikbaarheid vanuit Limburg. De kans is dat een goede bereikbaarheid vanuit de Limburgse steden hand in hand gaat met een sterkere mobiliteitstransitie in de Brainport zelf. Om deze kansen te verkennen en te benutten is nauwe samenwerking met de MRE essentieel.

Regionale bereikbaarheid van de Limburg Centraal-gebieden

Een belangrijk uitgangspunt van de verstedelijkingsstrategie van Limburg Centraal is dat de stedelijke ontwikkeling ten goede komt aan de hele regio. De mix van stedelijk wonen, werken en een uitgebreid voorzieningenaanbod versterkt de toegevoegde waarde van de zes steden voor hun omgeving. Die waarde hangt echter af van goede bereikbaarheid. De stedelijke mobiliteitstransitie betekent dat die bereikbaarheid niet langer primair van deur tot deur per auto wordt ingevuld. Gerichte inzet is dan ook nodig om de regionale bereikbaarheid te waarborgen.

* Rijksmiddelen Woningbouw Korte Termijn

Een belangrijk ingrediënt hiervoor is het benutten en waar mogelijk verder verbeteren van het onderliggend OV om regionale kernen goed aan te sluiten op de Limburg Centraal-gebieden, zowel per bus als per trein. De nieuwe regionale OV-concessie vanaf 2031 biedt hiervoor een concrete kans. Een tweede ingrediënt is de versterking van de bereikbaarheid per fiets en via ketenmobiliteit, bijvoorbeeld via betere regionale fietsverbindingen, betere stallingen en regionale en stedelijke hubs waar overgestapt kan worden van de auto op OV of deelmobiliteit. Verdere uitwerking binnen de regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van mobiliteit is daarvoor de eerste stap.

Verbindingen tussen de steden en grensoverstijgende verbindingen

De verbetering van de onderlinge verbindingen tussen de steden én de grensoverstijgende verbindingen vraagt bij uitstek om interventies op het niveau van Limburg Centraal, op korte en lange termijn. Over de betere verbinding met Düsseldorf (Eindhoven-Venlo-Düsseldorf) zijn reeds afspraken gemaakt. Als netwerkagglomeratie van zes middelgrote steden kunnen snelle en frequente verbindingen bijdragen aan de opgave om de steden als één systeem te laten functioneren: voor kennisuitwisseling, arbeidsmarktverbreding en het benutten van schaalvoordelen.

Een deel van deze verbindingen maken deel uit van de hoofdnetwerken spoor en weg. Binnen Zuid-Nederland werken Rijk en regio aan een gezamenlijke agenda voor deze verbindingen: de Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland, die naar verwachting bij het BO-MIRT 2026 wordt vastgesteld. Tussen deze agenda en Limburg Centraal heeft afstemming plaatsgevonden; de onderstaande ambities komen overeen met de concept-MMA*.

1. Op korte termijn gaat het over afmaken van projecten die al in gang zijn gezet zoals:
- + Elektrificatie Maaslijn

+ Eindhoven-Venlo- Düsseldorf (RE13)

En het gaat over versterken van het hoofdwegennet zoals trajectaanpak of verbeteren van afritten - ook deze kunnen bijdragen aan de bereikbaarheids-opgave rond Limburg Centraal:

* Multimodale Agenda Zuid-Nederland (concept)

- + A2 Vonderen-Kerensheide

+ A73/A67 Zaarderheiken

+ A2, afrit 49 Chemelot en afrit 55 Oeslingerbaan

2. Op (inter)nationale schaal is het voor Limburg Centraal zeer wenselijk om frequente en intercity-verbindingen te realiseren:
- + IC Randstad - Eindhoven – Düsseldorf

+ IC Randstad - Eindhoven – Aken/Luik

+ Weert - Hamont - (Antwerpen)

Deze ambities zijn sterk afhankelijk van verdere ontwikkeling van spoorknoop Eindhoven (8 perronsporen, kruising Tongelre).

3. Op zowel de kortere als de langere termijn zijn er diverse ambities vanuit de regio voor een verdere versteviging van het netwerk:
- + Frequentieverhoging van de Drielandentrein tussen Maastricht en Luik.

+ Een volgende stap in de ontwikkeling van de Maaslijn waaronder een mogelijke doorkoppeling naar Maastricht.

+ Kansen benutten voor het stapsgewijs versnellen van de IC Zuid Limburg - Eindhoven - Randstad

+ Ambitie tot frequentieverhoging IC Venlo-Düsseldorf

De impact van deze ambities verschilt per onderdeel. Niet voor alle ambities zijn infrastructurele aanpassingen nodig: op relatief korte termijn liggen er dan ook kansen, bijvoorbeeld binnen een nieuwe concessie of via een landelijke productstap. Concrete voorbeelden zijn een eerste versnelling van de intercity naar Zuid-Limburg met enkele minuten en een doorkoppeling van de Maaslijn naar Maastricht. Voor andere ambities zijn wel ingrepen nodig, met name over de grens, bijvoorbeeld op het traject Kaldenkirchen–Dülken richting Düsseldorf en het traject Weert–Hamont.

In een gezamenlijk vervolg wordt verder afgestemd wat op welk moment haalbaar en wenselijk is, en hoe verstedelijking en bereikbaarheid elkaar daarbij kunnen versterken. De MMA Zuid-Nederland voorziet daartoe in een onderzoeksproject om de verschillende ambities te actualiseren in het licht van de verstedelijking binnen Limburg Centraal.

D) THEMA ENERGIE

Energie is voor alle zes steden een essentiële randvoorwaarde om de gebiedsontwikkeling te kunnen realiseren. Netcongestie vormt, net als elders in Nederland, een structurele uitdaging met direct risico voor de tijdige uitvoering van de verstedelijkingsopgave. Dat vraagt om gerichte actie op het niveau van Limburg Centraal.

In de prognoses voor toekomstig elektriciteitsverbruik moet worden geanticipeerd op de volledige gebiedsontwikkeling, zowel voor wonen als voor werken. Ook wordt volop ingezet op verduurzaming: elektrificatie van mobiliteit met uitrol van laadinfrastructuur in de gebieden, en verdere ontwikkeling van systemen zoals warmtenetten. Alternatieve vormen van energieopwekking en grensoverstijgende energie-infrastructuur zoals de Delta Rhine Corridor en de Diepe Aanlanding Wind Op Zee (VAWOZ) ondersteunen de ambities van Limburg Centraal als geheel.

Sleutelinterventie (5) Aanpak netcongestie als prioriteit

De aanpak van netcongestie vraagt om structurele samenwerking met netbeheerders voor uitbreidingsplannen, tijdige ruimtereservering voor energie-infrastructuur in vroege planfasen. Het op orde brengen van het elektriciteitsnet zowel op regionaal schaalniveau als binnen de Limburg Centraal-gebieden zelf is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling als geheel. Het gaat daarbij niet alleen om het mogelijk maken van woningbouw: juist ook de gewenste economische activiteiten vragen om nieuwe aansluitingen met voldoende capaciteit.

Gemeenten spelen hierin een actieve rol door bij nieuwe aansluitingen prioriteit te geven aan de ontwikkelingen van Limburg Centraal. Ook bij het afgeven van bestuursverklaringen voor elektriciteitsaansluitingen is dit een belangrijke interne toets. Daarnaast wordt altijd ingezet op het benutten van concrete kansen: ruimtereservering in gebiedsontwikkelingen voor lokale transformatoren, slimme energieoplossingen die piekbelasting verminderen, en netbewust bouwen als standaard werkwijze in alle zes steden.

Om het energiesysteem op orde te krijgen is veel nodig, waarbij altijd naar synergie en innovatie wordt gezocht in (boven)regionaal verband, en mogelijk zelfs in grensoverstijgend verband. Het benutten van kansen voor alternatieve vormen van energieopwekking en grensoverstijgende infrastructuur vraagt actie op het niveau van Limburg. Er wordt volop ingezet op elektrificatie, onder andere voor mobiliteit met de uitrol laadinfrastructuur in de gebieden maar ook verdere ontwikkeling van systemen als warmtenetten zijn belangrijk voor Limburg Centraal.

Netbewust bouwen bij elke ontwikkeling

Zet daarbij altijd in op netbewust bouwen. Dit kan vanuit de ontwerpprincipes die o.a. door Enexis zijn opgesteld * en een handvat bieden bij ruimtelijke keuzes en gebiedsontwikkeling.

1. Beperk de warmtevraag (passieve bouw).
2. Vul de resterende warmtevraag zo duurzaam mogelijk in en zorg dat:

a. het verwarmings- en tapwatersysteem zo efficiënt mogelijk is ontworpen en ook zo efficiënt mogelijk functioneert,

b. bij eventueel elektrisch verwarmen het piekverbruik zo veel mogelijk buiten de spijstijden plaatsvindt,

c. het systeem zo wordt aangelegd dat dit ook stuurbaar is, om buiten spijstijden te opereren.
3. Wek de benodigde elektriciteit zo veel mogelijk lokaal duurzaam op.
4. Gebruik deze opgewekte energie zo veel mogelijk direct lokaal of sla het op voor later lokaal gebruik.
5. Houd bij ontwerp en bouw rekening met technische ruimte en voorzieningen voor lokale opwek, opslag en benodigde (toekomstige) infrastructuur.

* Netbewuste Nieuwbouw- Ontwerpprincipes om netbewust te bouwen. Opgesteld door diverse partijen (o.a. Enexis), November 2024,

E) **THEMA SOCIAAL EN GEZOND, EN OPENBARE RUIMTE**

De Limburgse bevolking vergrijst en de gezondheidssituatie vraagt op wijkniveau in meerdere steden om gerichte aandacht. De ontwikkeling van Limburg Centraal, en specifiek de inrichting van de openbare ruimte moet hierop inspelen. Een stad op ooghoogte, met een veilige openbare ruimte die ontmoeting en beweging stimuleert, benut de hefboomwerking van de gebiedsontwikkeling optimaal.

De mobiliteitstransitie draagt hieraan bij: lagere snelheden in de openbare ruimte maken meer ruimte mogelijk voor een kwalitatieve, groene en prettige leefomgeving voor iedereen. Waarbij nabijheid gecreëerd wordt door programmatisch mix en verdichting, waarmee lopen en fietsen (eventueel aangevuld met openbaar vervoer) een prettige en reële verplaatsingsoptie is voor alle doelgroepen.

Fysieke interventies zijn maatwerk per stad, maar de opgave speelt in alle zes steden. Op het gebied van kennis en randvoorwaarden kan Limburg Centraal als geheel ondersteuning bieden.

Sleutelinterventie (6) Verbindende openbare ruimte

Bouwen in hogere dichtheden stelt hogere eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Privé-buitenruimte wordt gemiddeld kleiner; niet altijd grondgebonden, maar in de vorm van terrassen en balkons, terwijl de behoefte aan stedelijke ontmoeting bij nieuwe doelgroepen juist groter is. De mobiliteitstransitie maakt het mogelijk om in hogere dichtheden te bouwen mét een kwalitatief goede openbare ruimte: een collectieve groene ontmoetingsruimte met ruimte voor buurtinitiatieven, waar lopen en fietsen voorrang krijgen, in een vroegtijdig stadium aandacht is voor veiligheid op straat en in voorzieningen zoals het openbaar vervoer. Limburg Centraal omvat de verstedelijking naar meer levendige gebieden. Hierbij zal een veilige publieke ruimte gecreëerd worden, er dient veel aandacht te zijn voor veiligheid in het algemeen, en voor vrouwen in het bijzonder.

Deze interventie vraagt een lokale uitvoering, maar speelt in alle zes steden. De fysieke uitwerking is per stad verschillend, maar de ambitie is overal gelijk: openbare ruimte die niet alleen functioneel is, maar actief bijdraagt aan gezondheid, sociale cohesie en de aantrekkelijkheid van de Limburg Centraal-gebieden voor bestaande én nieuwe inwoners. Op het gebied van kennis en randvoorwaarden kan Limburg Centraal als geheel ondersteuning bieden.

De andere interventies richten zich op specifieke aspecten van sociaal en gezond, zowel in de inrichting van de ruimte als bijvoorbeeld in de gezondheidsinfrastructuur als onderdeel van het voorzieningenniveau. In het ontwikkelpad zijn deze verder toegelicht.

F) **THEMA WATER, GROEN EN KLIMAATADAPTATIE**

De klimaatopgave is een belangrijk aandachtspunt bij alle ontwikkelingen binnen Limburg Centraal. Ingrepren in het bodem-, water- en groensysteem liggen vaak op systeemniveau en overstijgen gemeente- en andere bestuursgrenzen. Het uitgangspunt voor ontwikkeling wordt gevormd door de ondergrondlaag van water en bodem: zowel bij de locatiekeuze als bij de inrichting van de gebieden.

Daarmee draagt de stedelijke ontwikkeling bij aan de bredere ruimtelijke opgave, en kan water en bodem sturend ook buiten de steden gemakkelijker als uitgangspunt worden gehanteerd.

Hier hoort ook waterbewust bouwen bij en locatiekeuze die in lijn is met waterveiligheid, bodemkwaliteit en natuurlijke grenzen. Er wordt waterbewust gebouwd, niet alleen op de juiste plek, met aandacht voor drinkwatersystemen en ook met grijswatersystemen.

Onderscheidende stad-land verbindingen

Juist in de verbinding tussen stad en land ligt meerwaarde voor Limburg Centraal: de stedelijke ontwikkeling kan profiteren van de kwaliteiten van het omliggende landschap, en omgekeerd profiteert de regio mee van de stedelijke agenda.

Dit gebeurt bijvoorbeeld doordat de stedelijke recreant het mogelijk maakt nieuwe verdienmodellen mogelijk te maken in het landelijk gebied of draagvlak biedt voor dorpse voorzieningen. Vanuit Limburg Centraal kan die stedelijke agenda nog sterker worden gekoppeld aan systeemopgaven en programma's voor het landelijk gebied*.

* De bredere agenda's voor opgaven in het landelijk gebied zijn immers elders belegd.

Er is een directe ruimtelijke relatie: door binnenstedelijk in hogere dichtheden te bouwen wordt de ruimte efficiënter benut en blijven waardevol landschap en groenstructuren buiten de steden gespaard. Dichtheid op de ene plek voorkomt ruimtevraag elders.

Sleutelinterventie (7) Klimaatadaptieve stedenbouw

Klimaatadaptief ontwikkelen draagt bij aan een toekomstbestendige en prettig leefbare omgeving. Een groene inrichting is een vereiste voor Limburg Centraal; niet alleen als onderscheidend kwaliteitskenmerk, maar ook als antwoord op klimaatverandering. Met robuuste groenstructuren, groene bebouwing en wateropvang voor hevige buien kan beter worden omgegaan met de gevolgen van een veranderend klimaat. Er wordt zo invulling gegeven aan de benodigde 'sponswerking van de stad', waarbij water wordt vastgehouden en geborgen.

In diverse Limburgse stationsomgevingen is dit extra relevant vanwege de ligging van beken in of nabij de stationsomgeving. Een klimaatadaptieve aanpak vraagt om vroegtijdige integratie in de gebiedsontwikkeling; niet als natraject, maar als sturend ontwerpprincipe.

Strategische stikstofaanpak

Een strategische, gebiedsgerichte stikstof- en natuurherstelaanpak is noodzakelijk om te voorkomen dat de Limburg Centraal-projecten vertraging oplopen door stikstofproblematiek. Die aanpak moet nadrukkelijk worden gekoppeld aan de economische meerwaarde en de ruimtelijke ambities van Limburg Centraal. Door stikstofbeleid en gebiedsontwikkeling in samenhang te benaderen ontstaat niet alleen een betere kans op tijdige realisatie, maar ook op herstel van natuur en verbetering van de omgevingskwaliteit als onderdeel van de bredere gebiedsopgave.

ONTWIKKELPAD SYSTEEMINGREPEN

2024



109.000 woningen in Limburg Centraal gebieden



2030



12% 14.000
+14.000 woningen

2035



25% 27.000
+13.000 woningen

2040



35% 38.000
+11.000 woningen

Speciale interventies Limburg Centraal
in de ontwikkelpaden



Sleutelinterventie: Essentiële interventie voor
Limburg Centraal



Koppelinterventie: gekoppeld aan een
bepaalde gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld
om ruimte te maken of direct te ontsluiten.



Schaalsprong-interventie: door realisatie
en groei is de stedelijke interventie op zeker
moment nodig.

Wonen



1 Regionale afstemming woningbouw

Bovenregionale afstemming ontwikkelpad MRE

Spreek gezamenlijk af hoeveel woningen op welke locaties gerealiseerd worden, met prioritering rond de intercitystations, afgestemd op de woningbehoefte en economische groei.

Actualisatie woondeals



Kwalitatieve woningdoelstellingen

Zet in op circulair, nul op de meter en klimaatadaptief bouwen, hogere dichtheden, een diverse woningvoorraad (o.a. nul-tredenwoningen), flexibiliteit voor toekomstige ontwikkelingen en betaalbaarheid.



Uitwerken van een strategie voor stedelijk welkom

Imago-campagne Limburg Centraal als woongebied

Definieer expliciet welke doelgroepen worden beoogd (bijvoorbeeld jongeren, kenniswerkers, internationale nieuwkomers en ouderen) en ontwikkel gerichte maatregelen en communicatie voor het aantrekken én behouden van deze groepen.



Doorstroming en diversiteit

Faciliteer doorstroom (ouderen verhuizen naar het stedelijk gebied, gezinnen naar grondgebonden woningen) en stimuleer een woonmix die past bij verschillende levensfasen.



Samen ontwikkelkansen en randvoorwaarden verkennen voor emplacementen

Legenda ontwikkelpad



Sleutelinterventie



Koppelinterventie



Schaalsprong interventie

Economie
+
voorzieningen



Bedrijfsactiviteiten in gemengde stedelijke milieus

Selecteer en faciliteer relevante, kennisintensieve en mengbare bedrijvigheid in stationsomgevingen, gericht op versterking van het economische profiel per stad en in aansluiting op de regionale en internationale clusters. Hanteer hierbij 'schuilruimte' voor transities.



Flexibiliteit in programmeren

Speel adaptief in op economische ontwikkelingen door ruimte voor tijdelijke functies en aanpasbare werkplekken te creëren.



Voorzieningen in gemengde stedelijke milieus



Arbeidsmarktprofielen

Zet in op het aanpassen van de structurele opgaven op het gebied van arbeidsmarkt.



2 Uitwerken van gezamenlijke programmering

Programmeer voorzieningen en economische functies zodanig dat de steden elkaar aanvullen en als één netwerk concurrerende worden op (inter)nationaal niveau.



Verbeter grensoverstijgende samenwerking

Stimuleer uitwisseling tussen kennisinstellingen, bedrijven en overheden in de regio's Zuid-Nederland, België en Duitsland, gericht op innovatie en arbeidsmobiliteit.

Ontwikkeling Einsteintelescoop

Mobiliteit



Verbindingen tussen de steden en grensoverstijgende verbindingen op korte termijn

Verbindingen tussen de steden en grensoverstijgende verbindingen op korte termijn



3 Mobiliteitstransitie in de steden

Stimuleer ruimtelijke verdichting, functiemix en autoluwe zones om duurzame mobiliteitskeuzes te bevorderen en ruimte te scheppen voor verblijven, vergroening en publieke functies.

Ketenmobiliteit en bereikbaarheid: Integreer fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit in het ruimtelijk programma, en faciliteer overstappunten (hubs), fietsenstallingen en parkeervoorzieningen op strategische plekken.



4 Bereikbaarheid Brainport vanuit Noordelijk Limburg

Realiseer regionale mobiliteitshubs in Noordelijk Limburg, gekoppeld aan de intercitystations en het regionale vervoer, inclusief hoogwaardige aansluitingen richting Brainportregio (ook via aansluiting Brainportlijn).

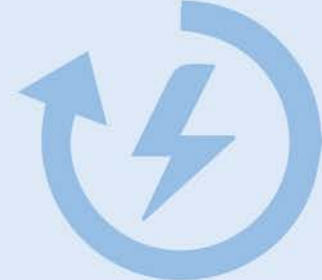


Ambities interstedelijke en grensoverstijgende verbindingen op (middel) lange termijn

Ambities voor uitbreiding en versterking OV-netwerk.

Met ook regionale mobiliteitshubs Zuid-Limburg, direct gekoppeld aan de intercitystations en het regionale vervoer, richting de 6 LC-steden, de Brainportregio, Aken en Düsseldorf.

Energie



5 Aanpak netcongestie als prioriteit

Elektriciteitsnetwerk (inclusief opwek en opslag) op orde brengen voor Limburg Centraal en economische ontwikkeling

Werk structureel samen met netbeheerders aan uitbreidingsplannen, reserveer ruimte voor energie-infrastructuur in vroege planfasen en zet in op 'netbewust bouwen'.

Ruimte reserveren op het net voor Limburg Centraal (ACM prioritering en bestuursverklaring)



Synergie en innovatie

Stimuleer oplossingen zoals cable pooling, gezamenlijke aansluitingen (voor bedrijventerreinen/campusen) en flexibiliteit met opslag en slimme sturingssystemen.



Alternatieve energieopwekking

Verken opties voor LT- en MT-warmtenetten en kleinschalige warmtenetten, zoals riothermie (gezuiverd rioolwater hergebruiken als warmtebron)

Investeer in alternatieve en duurzame opwekvormen (zoals waterstof, restwarmte) en ontwikkel en benut grensoverstijgende netwerken (380kV-verbindingen).

Energieplanologie

Netbewust bouwen bij elke ontwikkeling

Regionale vraag (b.v. woning) en aanbod (opwek) bij elkaar brengen.

Laadinfrastructuur voor e-mobiliteit



Energie- en grondstoffen-infrastructuur om verduurzaming en vestigingsklimaat van Chemelot te versterken (bv. Delta Rhine Corridor)

Verken grensoverstijgende kansen grondstoffen infranetwerk

Verken grensoverstijgende samenwerking energienetwerken

Sociaal en gezond
+
openbare ruimte



6 Verbindende openbare ruimte

Richt de openbare ruimte in als plek voor ontmoeting en bewegen, integreer sociaal-maatschappelijke voorzieningen en leg verbindingen met bestaande wijken.



Inclusiviteit en leefbaarheid

Ontwikkel openbare ruimten die uitnodigen tot participatie en ontmoeting, zet waar mogelijk programma's in (zoals buddy-systemen, taallessen, evenementen) om nieuwkomers welkom te heten en sociale cohesie te stimuleren.



Veiligheid en positieve gezondheid

Besteed aandacht aan sociale en fysieke veiligheid, ontwerp openbare ruimten vanuit principes van sociale controle, zichtbaarheid en toegankelijke inrichting voor iedereen, inclusief kwetsbare groepen.



Afkoppelen van het riool en regenwaterinfiltratie



Doorontwikkeling Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV)

Zorg dat de achterblijvende wijken profiteren van ruimtelijke en sociale investeringen, door directe verbindingen met nieuwe stedelijke ontwikkelingen te leggen.



Aanpak Externe veiligheid en geluid



Gezondheidsinfrastructuur

Maak (met zorgverzekeraars) afspraken over investeringen in toegankelijke eerstelijnszorg en innovatieve gezondheidscentra, afgestemd op de groeiende en veranderende doelgroep.

Water, groen,
klimaatadaptatie



7 Klimaatadaptieve stedenbouw

Realiseer klimaatadaptieve maatregelen als standaard in gebiedsontwikkeling om wateroverlast, droogte en hittestress tegen te gaan.

Integreer groenblauwe structuren als kwaliteitsdrager in nieuwe en bestaande stedelijke gebieden, creëer robuuste groene inpridders van stad naar landschap.



Water & bodem sturend

Bepaal locaties en ontwikkeltypen mede aan de hand van waterveiligheid, bodemkwaliteit en natuurlijke grenzen; voorkom afwenteling van risico's.



Strategische stikstofaanpak

Implementeer een structurele aanpak voor stikstof (beperking, compensatie) en hoogwaterbescherming, in lijn met landelijke en provinciale kaders.



Check de capaciteit van RWZI en drinkwateraansluiting mogelijkheden



Gebruik grijswater



Regionale en grensoverschrijdende natuurverbindingen

Ontsluit en versterk regionale landschappen (zoals Maasplassen, Kempen-Broek, Grenspark Maas-Swalm-Nette), benut ook de samenhang met grensoverschrijdende ecosystemen.

TACTISCHE INTERVENTIE

STRATEGISCHE INTERVENTIE

2036

4.2 VENLO CENTRAAL

‘VITAAL, VERGROENEND, GROEIEND’

Venlo is de regionale centrumstad van Noord-Limburg, met een sterke economie die profiteert van de ligging op het kruispunt van internationale spoor-, weg- en watercorridors. De stad trekt veel Duitse bezoekers en heeft een uitgebreid retail- en horeca-aanbod. Venlo ligt aan de rand van het daily urban system van de Brainportregio, de groeiende druk op Eindhoven vertaalt zich steeds merkbaarder in vraag op de Venlose woningmarkt en naar vestigingslocaties voor bedrijven.

Venlo Centraal draagt bij aan strategie ‘van volume naar waarde’

Economische structuurversterking is belangrijk voor Venlo vanuit twee doelen: 1) het duurzaam versterken van de economie vanuit eigen kracht zodat wonen en werken gelijk optrekken en Venlo geen woonsatelliet van de Brainport wordt, en 2) economie en stedelijke voorzieningen in het stedelijk gebied ontwikkelen zodat dit daadwerkelijk een aantrekkelijk, gemengd gebied wordt.

De uitdaging voor Venlo is niet zozeer méér banen, maar kwalitatief betere banen: meer kennisintensief, meer stedelijk. De economische ambitie is de omslag van volume naar waarde; een verbonden stedelijke economie waarbij opleidingen, kantoren en innovatie naar het Venlo Centraal-gebied worden getrokken. De economische visie van Venlo is gebaseerd op vier principes: het versterken van Venlo als kennisstad, beter benutten van bestaande ruimte, actief versnellen van transitie, en positionering als veelzijdig centrum van de (Eu)regio. De industriële en logistieke kracht, sterk verbonden met de as Rotterdam–Ruhrgebied, is logischerwijs gevestigd op de bedrijventerreinen buiten het Limburg Centraal-gebied. De Brightlands Campus Greenport Venlo ligt op geruime afstand van de stations, maar biedt op het raakvlak van voeding en gezondheid volop kansen voor nieuwe initiatieven. Venlo is bovendien een aantrekkelijke vestigingsplek voor toeleveranciers van grote Brainport-bedrijven: Canon, gevestigd net buiten de Limburg Centraal-zone, is één van de OEM's in de regio.

Bestaande onderwijsinstellingen als de Universiteit Maastricht, Fontys, HAS en Gilde Opleidingen sluiten al goed aan bij het economisch profiel van Venlo. Het naar de binnenstad halen van opleidingen zoals de HBO-opleiding supply chain management, en het realiseren van een innovatiehub in de stationsomgeving versterken die kennispositie verder.

Winst bij betere relatie met Brainport

Venlo ligt tussen de Brainport, het Ruhrgebied, Arnhem/Nijmegen en de Limburgse steden. De reistijden zijn nu net te groot voor structurele dagelijkse pendel, en de groei van de Brainport maakt Venlo als woon- en werkplek steeds relevanter. Venlo heeft daarop samenwerkingsafspraken gemaakt met de Metropoolregio Eindhoven (MRE) waarbij uitgangspunt is dat bij concretisering van de afspraken sprake moet zijn van wederzijds voordeel.

Een verkorting van de reistijd naar Eindhoven richting een halfuur zou de aantrekkelijkheid van Venlo sterk kunnen vergroten, maar is nog niet binnen bereik. Betere intercityverbindingen richting Düsseldorf, Arnhem/Nijmegen en Zuid-Limburg versterken de positie als vestigingsplek met bovenstedelijke aantrekkingskracht. Een kwaliteitsimpuls van het regionaal OV-netwerk versterkt daarnaast de rol van Venlo als centrumstad voor Noord-Limburg en het aangrenzende Duitse achterland.

Stabiele groei en gericht woonproduct voor nieuwe groepen

Venlo groeit al jaren stabiel en kan meer dan andere steden rekenen op een relatief stabiele woningvraag. Stap-voor-stap ontwikkelen draait hier dan ook minder om het beheersen van onzekerheid, en meer om het bewust kiezen van het juiste woonproduct voor de doelgroepen die de stad verder helpen.

De omvang van de woningbouwambitie vraagt om scherpe afspraken over programmering in aantallen, doelgroepen en stedelijke functies, met als primaire doelgroepen 25–45-jarigen, gezinnen, kenniswerkers, studenten en forensen. Dat is nodig voor de gewenste economische ontwikkeling én om de bredere sociale opgaven in kwetsbare wijken aan te pakken. Groei is voor Venlo nadrukkelijk een middel, niet een doel op zichzelf.

De ontwikkeling van Venlo Centraal vindt plaats in drie deelgebieden.

- + Het Middengebied omvat onder andere het Veilingterrein, studentenhuysvesting op het Fontys-terrein en het VieCuri Medisch Centrum. Het omgevingsplan voor het Veilingterrein is inmiddels onherroepelijk.
- + Het Stationsgebied wordt gefaseerd opgepakt, te beginnen met de centrumzijde. Op langere termijn is de ambitie het emplacement gedeeltelijk uit te plaatsen, wat nader onderzoek vraagt.
- + Het Kazerneterrein wordt gefaseerd ontwikkeld samen met de omgeving van station Blerick, met op termijn de mogelijke transformatie van een deel van het aangrenzende bedrijventerrein. Ook het omgevingsplan voor de eerste fase van het Kazerneterrein is onherroepelijk en de bouw is gestart.

Randvoorwaarden

De belangrijkste randvoorwaarden liggen bij water, klimaatadaptatie en mobiliteit en moeten verder worden uitgewerkt:

- + Het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) wordt samen met de partners verder vormgegeven. Waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt. Wanneer dit van belang is voor de majeure opgaven van Venlo, kan samen met de partners worden bekeken of maatregelen en bijbehorende investeringen versneld kunnen worden uitgevoerd, waarbij de financiering een belangrijk aandachtspunt is.
- + Daarnaast wordt inhoud gegeven aan het groene woonprofiel in samenhang met de opgaven voor klimaatadaptiviteit. In dat kader worden de ontwikkelgebieden duurzaam en groen ingericht, wordt de stadsas vergroend en het stedelijk groen met het buitengebied verbonden.
- + Voor mobiliteit gaat het om een brede transitie waarbij het centrumgebied, ook over de Maas richting Blerick, aantrekkelijk wordt voor verblijven, lopen en fietsen. Het verminderen van de barrièrewerking van spoor, Maas en wegen is daarvoor cruciaal. Het gemeentelijk kader voor de woningbouw is de vastgestelde Ontwikkelingsstrategie, waarin tien majeure opgaven in samenhang worden ontwikkeld.

ONTWIKKELPAD EN SLEUTELINTERVENTIES VENLO

Het ontwikkelpad van Venlo richt zich op stedelijke ontwikkeling gecombineerd met economische structuurversterking. Na de ontwikkeling van het Veilingterrein en het Kazerneterrein is de stationsomgeving het volgende en belangrijkste ontwikkelgebied. Zowel fysiek als programmatisch richt het ontwikkelpad zich op een samenhangende stadsas: van het Middengebied via het station en de Maas naar Blerick en verder naar de Brightlands Campus Greenport. Het ontwikkelpad bevat zoals voor elke Limburg Centraal stad vijf sleutelinterventies.

1. Fysiek ruimte creëren voor een hoogstedelijke stationsomgeving

De stationsomgeving speelt een cruciale rol binnen de stadsas. Venlo wil minder ruimte voor het emplacement en meer ruimte voor wonen, werken, voorzieningen en infrastructuur. Op korte termijn gaat het om de ontwikkeling van de centrumzijde (noordzijde) van het station; voor de langere termijn moet een verkenning inzicht bieden in de mogelijkheden voor gedeeltelijke en gefaseerde ontwikkeling van een deel van het emplacement (zuidzijde).

Concrete onderdelen in de ambitie van Venlo zijn:

- + Een aanpak voor bouwen rondom het spoor in de context van externe veiligheid; onderzoek naar het verplaatsen van de busremise ten behoeve van de stationsomgeving, mede in relatie tot de regionale OV-concessie 2031 en verder;
- + gedeeltelijke en gefaseerde aanpassing van het emplacement, met mogelijke koppelkansen met de grootschalige woningbouwlocatie Arnhem Spoorzone-Oost (gesprekken met ProRail over systeemeffecten zijn opgestart); en
- + de opwaardering van het station tot een internationale OV-knoop, inclusief een mobiliteitshub aan zowel noord- als zuidzijde.

2. Economisch programma ontwikkelen in het stedelijk gebied

De stationsomgeving is bij uitstek de locatie om de economische koers ‘van volume naar waarde’ te realiseren. Het gaat om zakelijke, met name technische dienstverlening die aansluit bij digitalisering en automatisering in de speerpuntsectoren maakindustrie, agrifood en logistiek, én om ruimte voor start-ups en scale-ups. Concreet wordt een innovatiehub in de stationsomgeving verkend, waarbij de Brightlands Campus, reeds aanwezige bedrijven zoals Canon, onderwijsinstellingen en publiek-private organisaties een rol kunnen vervullen. Naast stuwende werkgelegenheid biedt het centrumgebied ook de locatie voor stedelijk verzorgende functies: niet-dagelijkse detailhandel, culturele voorzieningen en het bredere economisch ecosysteem.

3. Doorgroeien met een bruisende binnenstad

Venlo heeft de ambitie verder te groeien als een bruisende stad: levendige pleinen, sterke voorzieningen, culturele energie en ruimte voor talent en ondernemerschap. Het centrum kent al een sterk cultureel ecosysteem met De Maaspoort, Poppodium Grenswerk, de bibliotheek, filmvoorzieningen, festivals en makersplekken. Met Museum Van Bommel van Dam en het Limburgs Museum ontstaat steeds nadrukkelijker een volwaardig museumkwartier. De interventie richt zich op het creëren van een hoogstedelijk milieu met ruimte voor creatieve broedplaatsen, voortbouwend op bestaande instrumenten zoals het transformatiefonds, Plan Binnenstad 2030 en het Integraal Kwaliteitskader Binnenstad Venlo.

4. Creëren van de stadsas

De stadsas verbindt station Venlo met station Blerick en vormt een sterk binnenstedelijk woon-werkgebied, verbonden met de Brightlands Campus Greenport en het Middengebied waar VieCuri en Fontys werken aan toegepast onderzoek en innovatie. Campus, station, onderwijs en ziekenhuis zijn allemaal herkomst én bestemming binnen het Brightlands innovatie-ecosysteem. De ambitie is deze gebieden te verbinden met hoogwaardige fiets- en OV-verbindingen via twee concrete ingrepen: een snelle fietsroute via een nieuwe oeververbinding over de Maas, die studenten en werknemers van de Brightlands Campus sneller toegang geeft tot de binnenstad en het station; en een tweezijdige stationsontsluiting via een passerelle, waarmee bewoners en werknemers van het Middengebied via een heringerichte Emmastraat/Kraanvogelstraat sneller en aantrekkelijker het station en de binnenstad bereiken. De stadsas biedt ook kansen om aanliggende wijken te versterken en de stedelijke verdichtingsopgave te realiseren.

5. Systeemrandvoorwaarden: bereikbaarheid, energie en hoogwaterbescherming

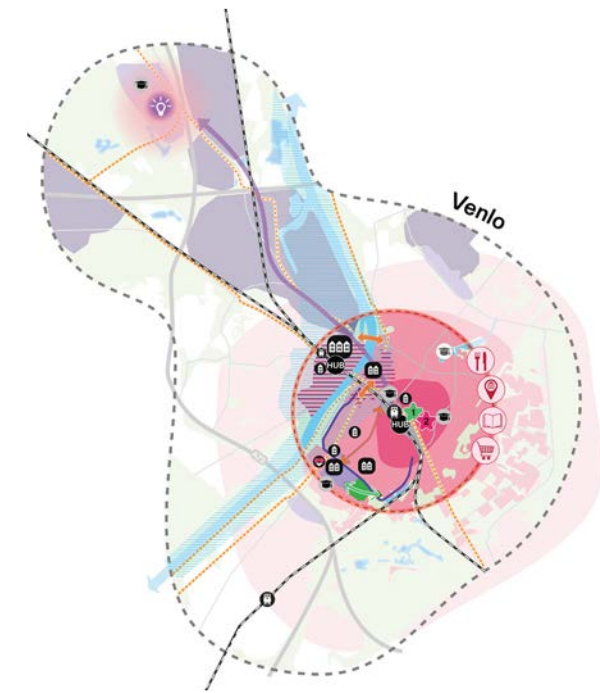
De totale realisatieopgave stelt eisen aan drie systemen. Voor bereikbaarheid gaat het om de stedelijke mobiliteitstransitie, inclusief verkeerscirculatie en mogelijke ingrepen op een hoger schaalniveau in het wegennetwerk. Voor energie zijn zowel de uitbreiding van het 150kV-station als de uitbreiding van het energiestation aan de Daelweg noodzakelijk; overleg met de ministeries van I&W en KGG over een mogelijk tracé aan de oostzijde van de Maas is gaande. De fasering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) in relatie tot de beoogde gebiedsontwikkeling is onderwerp van gesprek met het Waterschap Limburg. Tegelijk wordt het groene woonprofiel versterkt: ontwikkelgebieden worden duurzaam en groen ingericht, de stadsas wordt vergroend en het stedelijk groen wordt verbonden met het buitengebied.

ONTWIKKELPAD VENLO CENTRAAL

2024



19.000 woningen



2030



13%

2.500 woningen

+2.500

2035



24%

4.500 woningen

+2.000

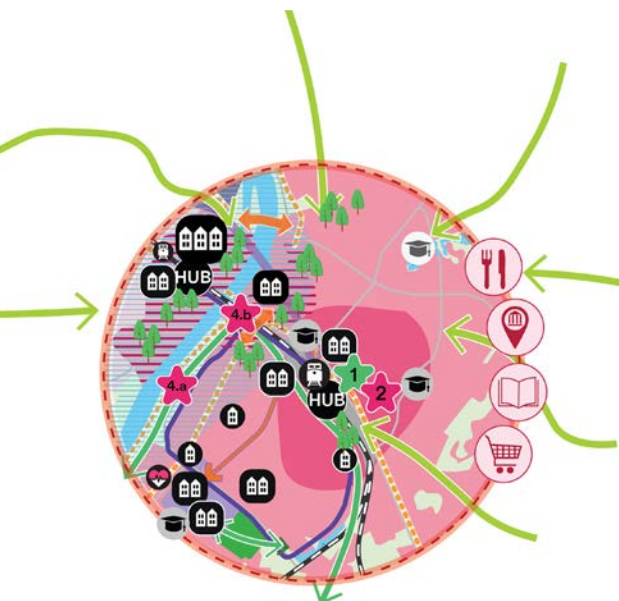
2040



33%

6.500 woningen

+2.000



Tot 2036

Na 2036

Wonen



Imago-campagne Venlo als woonstad en groene metropoolregio i.r.t. MRE

Evt. ook studenten-huisvesting (ouderejaars en PhD studenten)



Realiseren projecten Kazerne fase 1 en start fase 2/3



Realiseren projecten Veilingsterrein



Ontwikkeling centrumzijde station

Busremise verplaatsen

Hub/tijdelijke parkeergarage



Verdere verdichting stationsgebied

Aanpassing emplacement stationsomgevingfase 2

I.r.t. traject Arnhem/VRO

Onderzoek naar aanpassing emplacement stationsomgevingfase 3

Capaciteitsonderzoek NCBG

Ontwikkeling stationsomgeving fase 2 en 3

Verplaatsing en ontwikkeling bedrijven t.b.v. woningbouw

Verbeteren wijken / relatie zuidzijde

Economie + voorzieningen



Versterken relatie Onderwijs/onderzoek/ ondernemers

Uitvoeren Human capital agenda Crossroads



Fysiek ruimte creëren voor hoogstedelijke stationsomgeving

1a. Verkenning externe veiligheid irt bouwen

1b. Ruimte maken voor economie bij busremise (afstemming PL)

1c. Onderzoek naar mogelijkheden overtolligheid emplacement



Economisch programma ontwikkelen

Innovatiehub

Flexibele werk- en vergadervoorzieningen (na)bij/in station

Stedelijke economie, aan randen stadscentrum



Ontwikkel middengebied met ziekenhuis en Fontys



Verkennen / faciliteren economische 'overloop' MRE / Brainport en kansen Venlo



Samenwerkingsagenda MRE

Clusteren (middel)grote kantoren in stationsomgeving

Canon + omgeving laten aanhaken op centrumgebied



Mengbare economische functies integreren in woningbouw-locaties

Gedeeltelijke verkleuring route Brightlands-campus, verplaatsing functies

Nadat Vastgoed campus vol is nieuwe ondernemers / onderwijsinstellingen/ onderzoek vestigen in LC gebied

Mobiliteit



Spoorverbindingen: IC Dusseldorf (2026 IC 1x/uur) + Maaslijn (elektrificatie 2028)

Kwaliteitsprong bestaande brug en verbindingen naar brug vanuit beide stations, het centrum en kazerneterrein

Verplaatsen busremise (1a) t.b.v. ontwikkeling stationsomgeving

Kwalitatief hoogwaardige fietsverbindingen vanuit wijken en omliggende kernen naar stations, binnenstad, scholen en grote werkgebieden

Visie opstellen hubs en stations regio Venlo

Mobiliteitshubs bij station en stadsranden

4 Creëren stadsas: Goede fiets en OV verbinding naar de campus /centrum/ fontys/ ziekenhuis

Barriere O-W slechten en massa maken door Langzaam verkeersverbinding

Barriere N-Z slechten en massa maken door verbinding

Routing spoorvervoer en buisleidingen gevaarlijke stoffen

De gewenste spoorverdubbeling Maaslijn en Kaldenkirchen - Dülken: meer en snellere (IC) spoorverbindingen in 4 richtingen

Energie



Voldoende elektriciteit

150kV middenstation uitbreiding



Versnellen en vastleggen uitbreiding station Daelweg

Warmtenetten o.a. in Middengebied opzetten

Afspraken I&W trace (380/150kV) oostkant met passeren Maas en doorboringen Venloschol

Sociaal en gezond + openbare ruimte



Lokale maatregelen: stimuleer actieve mobiliteit, veiligheid en milieu

0-meting sociaal maatschappelijke voorzieningen (ontmoeting)



Doorgroeien met een bruisende binnenstad

Creëren van reuring / levendigheid in stationsomgeving en daarmee sociale veiligheid

Uitrol Noord Limburgse pilot naar Venlo publieke mobiliteit (samen onderweg naar een vitaal Noord-Limburg)

Transformatie openbaar gebied (naar gezonde groene activeringszones voor sport, spel en ontspanning voor jong en oud)

Water, groen, klimaatadaptatie



In overleg met het waterschap en het rijk om HWBP-maatregel naar voren te halen

Stedelijk vergroenen en verbinden met groen buiten de stad

Het duurzaam en groen inrichten van ontwikkelgebieden

Vergroenen stadsas

Legenda ontwikkelpad



Sleutelinterventie



Koppelinterventie



Schaalsprong interventie

TACTISCHE INTERVENTIE

STRATEGISCHE INTERVENTIE



▲ Weert, Werthaboulevard

4.3 WEERT CENTRAAL

‘GROENE THUISHAVEN IN DYNAMISCHE GROEIREGIO’

Weert is de centraal gelegen stad voor Midden-Limburg, Zuidoost-Brabant en het aangrenzende deel van Vlaanderen. Door dagelijkse relaties in wonen, werken en voorzieningen maakt Weert feitelijk al deel uit van het daily urban system van de Brainportregio. Die positie biedt grote kansen, maar vraagt ook om passende samenwerking en heldere keuzes: Weert wil profiteren van de Brainportdynamiek zonder louter een overlooplocatie te worden.

Weert onderdeel van het daily urban system Brainport Eindhoven

De nabijheid van Eindhoven is een belangrijke motor voor de groei van Weert, zowel in inwoners als in bedrijvigheid. Illustratief is dat de grote DHL-vestiging in Weert hoofdzakelijk voor ASML werkt. Weert ontwikkelt zich als aantrekkelijke vestigingsplek voor tweede- en derdelijns toeleveranciers in de ketens van grote OEM's: een complementaire rol die past bij het eigen economisch profiel. De opgave is door te ontwikkelen op basis van eigen kracht en niet te vervallen in een rol als pure overlooplocatie voor ruimtevragende bedrijvigheid. Dat vraagt om versterking van het kennisprofiel, samenwerking tussen bedrijven en een sterke lokale economie.

De kracht van Weert ligt in het woon- en leefklimaat: een compacte stad met een menselijke maat, direct grenzend aan natuur en landschap. Dat groene profiel wordt niet ingeruild voor stedelijke groei, maar juist versterkt door bij nieuwe ontwikkelingen ruimte te maken voor groen en water. Met 4.650 woningen kent Weert een grote woningbouwopgave. Tegelijkertijd beschikt Weert nog over aanzienlijke ontwikkelpotentie om deze opgave ook daadwerkelijk te realiseren.

Groei is daarvoor het middel, niet het doel: de ambitie is een zelfstandige en complete centrumstad met een sterke verzorgende en stedelijke economie, ruimte voor ondernemerschap en aansluiting op Brainport en kennisnetwerken zoals Brightlands.

Een centrale opgave is het aantrekken én vasthouden van talent. Dit vraagt om een sterke koppeling tussen onderwijs, bedrijfsleven en stedelijke ontwikkeling. Weert heeft niet de schaal voor volledig hoger onderwijs, maar faciliteert samenwerking met hogescholen en universiteiten via Urban Living Labs, praktijkgericht onderwijs en stageplekken. Initiatieven zoals Perron Circulair dragen bij aan innovatie en kennisontwikkeling.

Demix van wonen en werken krijgt vorm door enerzijds mengbare bedrijvigheid van de bedrijventerreinen een plek te geven in het stedelijk gebied, en anderzijds via woningbouw en centrumfunctie de bredere stedelijke economie en bovenregionale voorzieningen te versterken.

Een bijzondere kans ligt in het benutten van tegenpendel. De treinen richting Eindhoven zijn in de ochtendspits al goed gevuld; richting Weert is de capaciteit onderbenut. Door onderwijs, kennisontwikkeling en stedelijke economie in Weert te versterken, wordt die bestaande infrastructuur beter benut en worden piekstromen ontlast zonder grote extra investeringen. Station Weert heeft kansen om zich te positioneren als het belangrijkste OV-knooppunt op de corridor Limburg–Zuidoost-Brabant. Een hoogwaardige OV-verbinding zoals de Brainportlijn zou die positie verder kunnen versterken, naast de intercityverbindingen richting de Randstad.

Door station Weert te positioneren als volwaardige hub op het snijvlak van nationaal spoor en de Brainportcorridor, wordt het Limburgse achterland beter ontsloten. Daarnaast biedt de ligging richting Vlaanderen kansen: de ontwikkeling van de spoorverbinding naar Hamont en Antwerpen kan de internationale positie en arbeidsmarkt van Weert vergroten en maakt het een schakel in een grensoverstijgende daily urban system.

Schaalsprong vraagt extra aandacht voor transitie en adaptiviteit

De schaalsprong vraagt ook om een mobiliteitstransitie. De spoorzone vormt nu nog een barrière in de stad, maar biedt tegelijk kansen: door het opschonen van het emplacement, het versterken van de oost-westverbindingen en een tweezijdige stationsontsluiting groeit de samenhang in de stad. De toevoeging van stedelijke woonvormen zoals appartementen voor jongeren en senioren creëert doorstroming op de woningmarkt, maakt gezinswoningen vrij en dempt de vergrijzing. Groen wonen is een essentiële kwaliteit in het onderscheidende profiel van Weert: verdichting en vergroening gaan hand in hand, met groenblauwe structuren als drager voor klimaatadaptatie, gezondheid en een aantrekkelijke leefomgeving.

De woningbouwopgave is deels afhankelijk van externe Brainportgroei en daarmee conjunctuurgevoelig. Een gefaseerde, adaptieve aanpak is daarom essentieel: versnellen als de vraag hoog is, bijstellen als omstandigheden dat vragen. Verdichting in de spoorzone biedt de meeste potentie: compact, goed bereikbaar en in directe relatie tot het mobiliteitsnetwerk. In alle scenario's geldt: bouwen aan een structureel sterke stad met een robuuste economie, een evenwichtige bevolkingsopbouw en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.

ONTWIKKELPAD EN SLEUTELINTERVENTIES WEERT

Het ontwikkelpad van Weert richt zich op het faciliteren van de schaalsprong: de grootste in relatieve zin binnen Limburg Centraal. Dit vraagt om gerichte systeemoplossingen op het gebied van mobiliteit, energie en groen/ blauw, gecombineerd met versterking van het economisch profiel. Weert onderscheidt zich door haar positie als schakel tussen Limburg, Zuidoost-Brabant en Vlaanderen, en zet gericht in op kwaliteit, bereikbaarheid en adaptieve groei.

1. Samenwerkingsagenda Weert–MRE

Gerichte afspraken over woningbouw, doelgroepen en economische ontwikkeling op bovenregionaal niveau zijn van belang om de groei vanuit de Brainportregio in goede banen te leiden. Doel is een evenwichtige ontwikkeling van wonen én werken, waarbij Weert niet enkel als overlooplocatie functioneert maar vanuit eigen kracht bijdraagt aan én profiteert van de regionale groei. De in december 2025 aangeane samenwerking met de MRE vormt daarvoor een stevige basis. De gebiedsontwikkeling van de Spoorzone biedt daarbij ruimte voor een substantiële toevoeging van woningen en stedelijke voorzieningen, waardoor Weert een belangrijke bijdrage kan leveren aan de regionale woningbouwopgave binnen de Brainportregio.

2. Station Weert als OV-knooppunt en Brainporthub

Station Weert kan worden versterkt als centrale schakel tussen Limburg en de Brainportregio. Door een hoogwaardige OV-verbinding en een hubfunctie te ontwikkelen, inclusief aansluiting op de Brainportlijn, kan Weert een nog sterker knooppunt in het regionale mobiliteitssysteem worden. Tegelijk wordt actief ingezet op het benutten van tegenpendel: door onderwijs, kennisontwikkeling en stedelijke economie in Weert te versterken, worden piekstromen richting Eindhoven ontlast en ontstaat een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem zonder grootschalige nieuwe infrastructuur. De grensoverschrijdende spoorverbinding richting Hamont en Antwerpen, zoals benoemd in het ontwikkelpad op systeemniveau, biedt belangrijke kansen voor Weert. Dit vergroot de arbeidsmarkt, verbetert de internationale bereikbaarheid en positioneert Weert als schakel in een breder grensoverstijgend daily urban system.

3. Energievoorzieningen lokaal op orde

De energie-infrastructuur moet sneller op orde worden gebracht om woningbouw en economische ontwikkeling mogelijk te maken. Dit is het belangrijkste realisatierisico voor Weert en vraagt om integrale afstemming met netbeheerders, prioritering van capaciteitsuitbreiding en slimme lokale energieoplossingen die aansluiten bij het tempo van de gebiedsontwikkeling. Binnen de Spoorzone wordt ruimte gereserveerd voor de ontwikkeling van collectieve warmteoplossingen, waarmee niet alleen nieuwe ontwikkelingen kunnen worden aangesloten maar op termijn ook een bredere bijdrage wordt geleverd aan de verduurzaming van de stad.

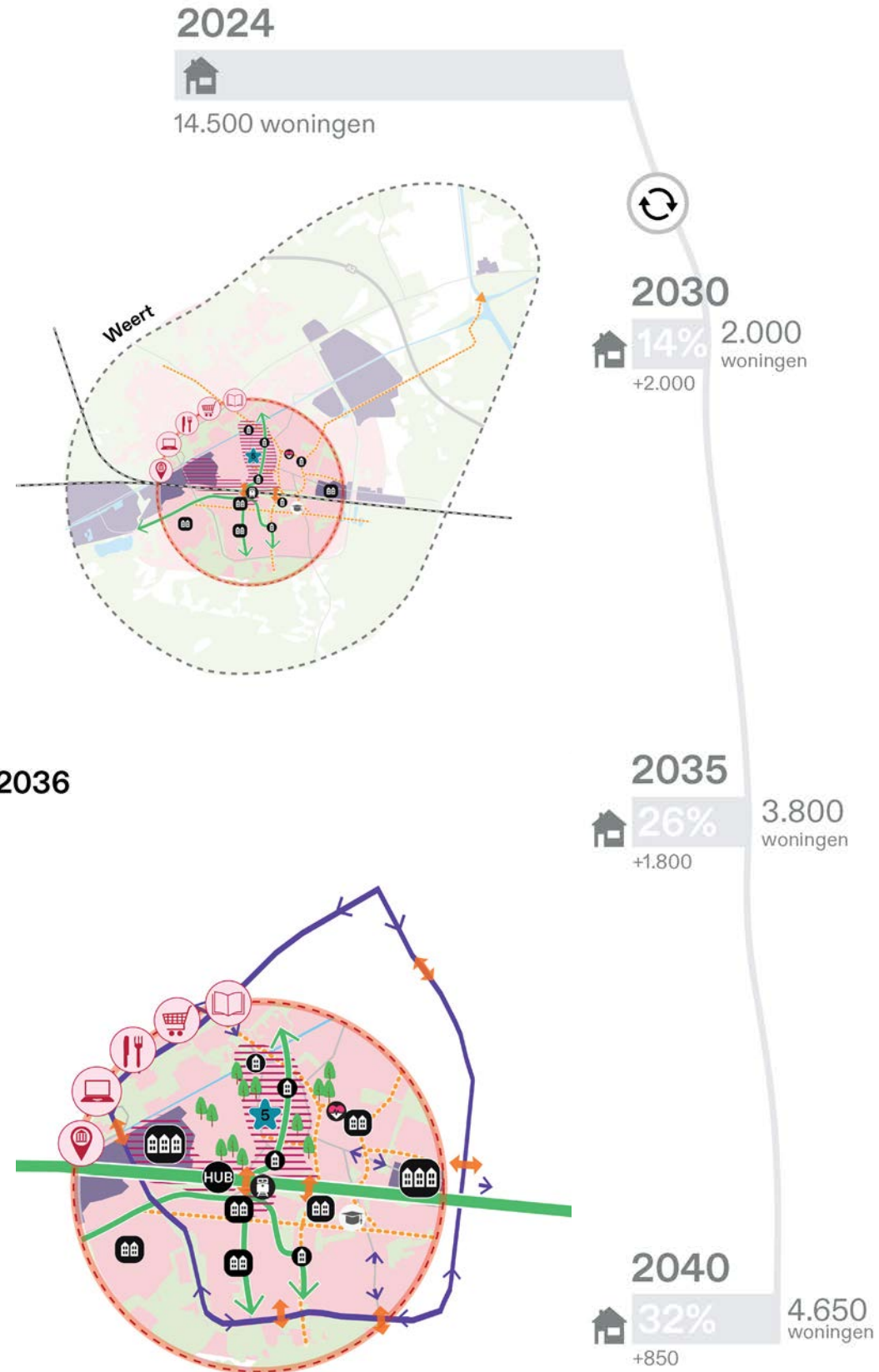
4. Groen als uithangbord

Het groene woonprofiel van Weert wordt actief uitgebouwd door sterke verbindingen te leggen tussen stad en landschap, en door groen en klimaatadaptatie integraal onderdeel te maken van elke gebiedsontwikkeling. Verdichting en vergroening gaan hand in hand: groenblauwe structuren zijn niet alleen een kwaliteit voor bewoners, maar ook een onderscheidend vestigingsargument voor nieuwe inwoners en bedrijven. Het beoogde Spoorpark vormt daarbij een herkenbare groene drager van de gebiedsontwikkeling, verbindt verschillende delen van de stad met elkaar en versterkt de identiteit van Weert als groene woonstad.

5. Economische versterking Weert als centrumstad

De centrumfunctie van Weert wordt versterkt in relatie tot de regio Weert–Nederweert–Cranendonck, met nadruk op maakindustrie, toeleverende bedrijvigheid en de stedelijke economie. Tegelijk wordt ingezet op het aantrekken en behouden van talent, onder meer door versterking van onderwijs- en kennisvoorzieningen. In de Spoorzone ontstaat een aantrekkelijk gemengd stadsdeel waar wonen, werken en voorzieningen samenkomen. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, wordt een nieuw bedrijventerrein ontwikkeld dat schuifruimte biedt voor bestaande bedrijven. Ook het Beekstraatkwartier draagt bij aan de versterking van de centrumfunctie, met een nieuwe bibliotheek en aanvullende parkeervoorzieningen. Tegelijk wordt ingezet op het aantrekken en vasthouden van talent, zodat wonen en werken in balans blijven. Binnen de spoorzone wordt de economie en het voorzieningenaanbod versterkt, zodat dit gebied uitgroeit tot een aantrekkelijk en gemengd stadsdeel met ruimte voor ondernemerschap, kennisuitwisseling en stedelijke dynamiek die past bij de ambities van een complete en toekomstbestendige centrumstad.

ONTWIKKELPAD WEERT CENTRAAL



Wonen



- Bestaande plannen omvormen naar hogere stedelijke dichtheden
- Grond beschikbaar maken, bedrijven uitkopen etc.
- Gezamenlijk verstedelijkingsconcept met Cranendonck, MRE (en Nederweert) A2 corridor

Economie + voorzieningen



- Schuif mengbare functies: werkgelegenheid zichtbaar en betekenis geven in de stad
- Ontwikkel visie/ afstemmen economisch profiel (overloop MRE)
- Weert stemt af met MRE over bedrijventerreinen programma
- 1 Samenwerkingsagenda Weert - MRE
- Verzorgende economie afstemmen, stuwende in MRE verband.
- Innovatiekracht versterken voor de sectoren bouw, agrofood en metaal
- Makerskwartier/broedplaats voor jong en creatief maaktalent
- Verbinden arbeidsmarkt en onderwijs in afstemming met de MRE

- 5 Economische versterking, Weert als centrumstad voor Nederweert en Cranendonck
- Betere balans wonen vs voorzieningen
- hoe gaan we om met regionale (bovenlokaal) voorzieningen?

- Aantrekken bovenregionale toeristisch-recreatieve trekker
- Verdere uitbouw IJzeren man gebied

Mobiliteit



- Bereikbaarheid versterken
- 2 Station Weert als OV-knooppunt en Brainporthub
- Locatiekeuze, verken P&R
- Mobiliteitstransitie, gefinancierd (WOKT)
- Diverse werken aan de Ring, spoor entree
- Werk stedelijke maatregelen uit, inclusief parkeren
- Ruimte maken ketenfuncties in stationsgebied
- Afspraken herinrichting stationsgebied.

- Bus op de vluchtstrook (BRT)
- Ook (bus)verbindingen naar België verbeteren

- Continueren en meegroeien IC-bereikbaarheid / behoud IC-Status
- Meer ruimte voor fietsen en snelle fietsverbindingen
- Terugdringen doorgaand verkeer in de stad

- Meer onderdoorgangen onder het spoor voor een fijnmaziger netwerk
- Kansen voor toekomstig stedenbaanconcept op de corridor Eindhoven-Weert bezien.

Energie



- 3 Energievoorzieningen lokaal op orde
- Grootschalige opwek (wind/zon/groen gas)
- Netwerk NL-regionaal en lokaal toereikend voor ontwikkeling
- Blijvend ruimte reserveren voor energie (bovengronds en ondergronds)
- Medewerking energie-landschap Roermondseweg
- Congestie-verzachtende assets

Sociaal en gezond + openbare ruimte



- Lokale maatregelen: stimuleer actieve mobiliteit, veiligheid en milieu
- Transformatie functionele groene ruimte naar gezonde groene activeringszones voor sport, spel en ontspanning voor jong en oud

Water, groen, klimaatadaptatie



- Verbindt groen, benut groene kwaliteiten, deze zijn onderscheidend in de regio
- 4 Groen als uithangbord (imago). Dit maakt je uniek.
- Ontwikkeling spoorpark
- Ontsnippering N2000-gebied en recreatieve barrière Zuid-Willemsvaart

- Herstel landschappelijk en hydrologisch raamwerk
- Toekomst militair oefenterrein De Weerterheide
- Mogelijkheden toegankelijkheid verkennen
- Internationaal natuurgebied
- Unesco KempenBroek + Mens & Biosfeergebied grenspark verbinden en versterken

- Legenda ontwikkelpad
- Sleutelinterventie
 - Koppelinterventie
 - Schaalsprong interventie

TACTISCHE INTERVENTIE

STRATEGISCHE INTERVENTIE



▲ Roermond, Akros Park

4.4 ROERMOND CENTRAAL

‘COMPACT GROEIEN EN VERGROENEN AAN DE MAASPlassen’

Roermond heeft een centrale ligging in Limburg, een aantrekkelijk historisch centrum en een unieke positie aan de Maas en het Maasplassengebied. De stad heeft een flinke maakindustrie, met het beursgenoteerde SIF, bekend van pijlerbouw voor offshore windenergie als blikvanger, een belangrijke havenfunctie met kansen voor de circulaire economie, en een sterke retailpositie dankzij de Designer Outlet. Daarbij ligt Roermond op korte afstand van de Brainportregio en centraal binnen het Limburgse stedennetwerk; een positie die de stad bij uitstek tot verbindende schakel maakt.

Spoorzone ontwikkelt kwaliteitsverbetering en vermindert barrière

De centrale opgave is de spoorzone te ontwikkelen als samenhangend stedelijk gebied. Het gebied van Roermond Centraal en het historisch centrum wordt daarbij letterlijk verbonden met het landschap van de Maas, de Maasplassen en de Meinweg, door de oriëntatie van de gebiedsontwikkeling op de Maas, goede fiets- en wandelverbindingen en het groenblauwe karakter dat hogere dichtheden en de mobiliteitstransitie mogelijk maken.

Ook worden van hieruit de verbindingen gelegd de andere Limburgse steden en de Brainport, én de maak- en retailedonomie die nu onvoldoende verbonden is met de rest van de stad. Door deze verbinding en de sprong in stedelijkheidsklasse (van suburbaan naar stedelijk) wordt Roermond aantrekkelijker voor zowel wonen als werken en kunnen nieuwe doelgroepen worden aangetrokken. Het doel is woningen toe te voegen in hogere dichtheden, voor een brede doelgroep: van studenten en theoretisch opgeleiden tot technisch specialisten.

De economische inzet richt zich op het versterken van de innovatiekracht van de industrie en het creëren van een betere balans in het arbeidsaanbod. Bouwen voor theoretisch opgeleiden helpt daarbij: het versterkt de woonpositie van de stad én voorziet in een behoefte van het lokale bedrijfsleven. In de spoorzone wordt een stedelijke mix gerealiseerd. Mengbare bedrijvigheid van bedrijventerreinen met kantoren, start-ups, lichte maakindustrie, sport en leisure wordt gestimuleerd zich hier te vestigen; bedrijvigheid die niet past bij een verblijfsgebied verdwijnt juist naar de bedrijventerreinen.

Het woonprogramma creëert draagvlak voor winkels, horeca en zorg. Door de centrale ligging in Limburg is Roermond in beeld voor organisaties met een provinciedekkende functie, en wordt actief gelobbyd voor pan-Limburgse kantoorvestigingen en decentrale rijkskantoren. Een specifieke kans ligt in de verbinding tussen de Designer Outlet en de stad: het omzetten van een deel van de 8,3 miljoen outletbezoekers naar stedelijke economische spin-off is niet eenvoudig, maar wel belangrijk.

Als verbindende schakel tussen Noord- en Zuid-Limburg profiteert Roermond bij uitstek van de meerkernige grootstad. Een kwalitatief aantrekkelijke woonomgeving op loopafstand van het IC-station biedt bewoners heel Limburg én de Brainport als arbeidsmarkt. Verbeteringen op de Maaslijn en internationale doorkoppelingen naar Aken en Luik kunnen die positie verder versterken.

Twee voorwaardelijke opgaven zijn het realiseren van groenblauwe kwaliteit via bijvoorbeeld een spoorpark en verbindingen met de Maas en Maasplassen en het verzachten van de barrièrewerking van spoor en singelring, zodat oost en west van de stad samensmelten tot een samenhangend stedelijk verblijfsgebied met een centrale rol voor lopen en fietsen.

Adaptief bouwen voor nieuwe en bestaande inwoners

Roermond heeft nog geen uitgewerkte strategie voor doelgroepen en stedelijk welkom; een stap-voor-stap aanpak past daarbij: afhankelijk van het succes van het stedelijk woonproduct kan worden opgeschaald of bijgesteld.

ONTWIKKELPAD EN SLEUTELINTERVENTIES ROERMOND

Het ontwikkelpad van Roermond richt zich op het mogelijk maken van de benodigde gebiedsontwikkeling van Limburg Centraal met interventies die onder meer gericht zijn op verblijfskwaliteit en het verminderen van de barrièrewerking van spoor en weg. De centrale gebiedsontwikkeling is de Spoorzone Zuid; de schuif van mengbare functies is de aanpak om tot het gewenste programma te komen én tegelijk ontwikkelruimte vrij te spelen. Drie aanvullende ambities werken samen aan betere verbindingen en meer verblijfskwaliteit in de stad.

1. Herontwikkeling Spoorzone Zuid

In de Spoorzone Zuid wordt een stedelijke omgeving ontwikkeld voor wonen, werken en ontmoeten, met een nadrukkelijk aandeel werkfuncties in de programmatische mix. Het spoorpark vormt daarin de centrale groene ontmoetingsplek. Via een nieuwe beoogde oost-westverbinding wordt het park en de gebiedsontwikkeling direct gekoppeld aan de binnenstad. Zo krijgt Roermond een nieuw stedelijk gebied dat de kwaliteiten van het historisch centrum, de nieuwe stedelijkheid en de IC-bereikbaarheid met elkaar verbindt en versterkt.

2. Schuif mengbare functies

Spoorzone Zuid biedt ook ruimte aan bedrijvigheid die nu op een bedrijventerrein gevestigd is (of zich als nieuwe vestiger zou vestigen) maar prima in een stedelijke mix past. De voordelen zijn direct: nabijheid van het station, stedelijke kwaliteit en kruisbestuiving tussen bedrijven, onderwijs en bewoners. Omgekeerd geeft de aanwezigheid van bedrijvigheid het gebied meer reuring, draagvlak voor een hoog voorzieningenniveau en kansen voor de ontwikkeling van meer kennisintensieve bedrijvigheid. Extra aandacht gaat uit naar het realiseren van een incubator in dit gebied.

3. Mobiliteitsaanpak in combinatie met Limburg Centraal

De mobiliteitsaanpak richt zich op het verbeteren van de kwaliteit en oversteekbaarheid van de Singelring voor voetgangers en fietsers, en op het vergroten van de verblijfskwaliteit van het stedelijk gebied in brede zin. Dat vraagt om een andere positie voor het autoverkeer: via aangepaste verkeerscirculatie, aantrekkelijke nieuwe routes voor langzaam verkeer en een sturende parkeeraanpak wordt de openbare ruimte herwonnen voor verblijf en beweging.

4. Verkennen mogelijkheden aanpassen spooreplacement

Een deel van het spooreplacement heeft geen spoorse functie meer en kan mogelijk worden ingezet voor een park en nieuwe oost-westverbindingen voor langzaam verkeer. Op de langere termijn biedt aanpassing van het emplacement ook de kans op een tweede, oostelijke stationsingang. De wenselijkheid ervan in breder verband en de effecten op het spoorsysteem moeten duidelijk worden afgestemd met partijen als ProRail. Met deze ingreep worden de voorwaarden gecreëerd voor betere stedelijke verbindingen én voor de feitelijke ontwikkellocaties in de Spoorzone.

5. Verbeteren oost-westverbinding

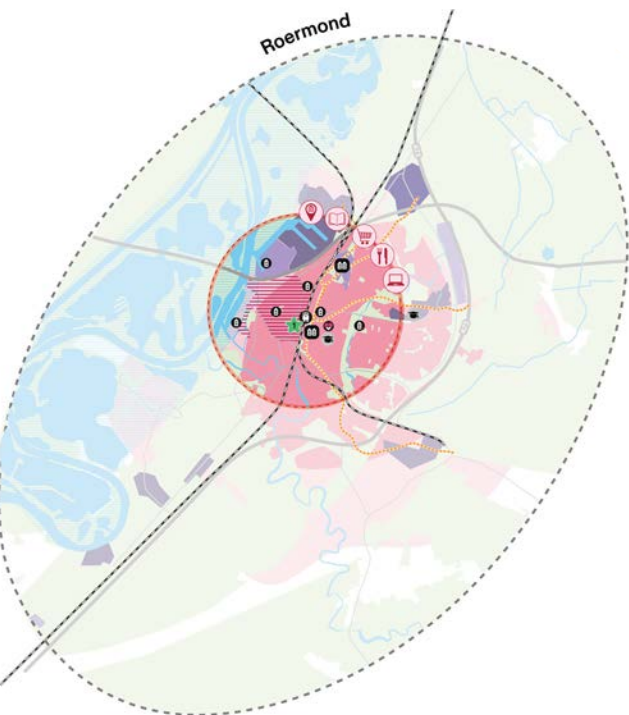
Deze interventie sluit direct aan op de inzet om de barrièrewerking van het spooreplacement te verminderen. De gemeente wil graag meerdere oost-westverbindingen voor langzaam verkeer realiseren, zodat een goede wisselwerking tussen de oost- en westzijde van de stad ontstaat. Nader onderzoek met partijen als ProRail naar kosten, financiering, ontwerp en inpassing is nodig om omvang, locatie en haalbaarheid te bepalen.

ONTWIKKELPAD ROERMOND CENTRAAL

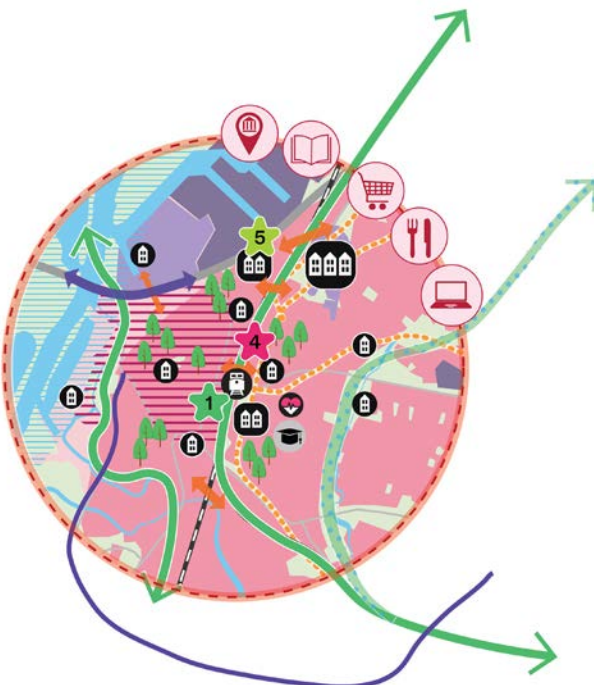
2024



17.000 woningen



Tot 2036



Na 2036



2030



9% 1.600
woningen
+1.600

2035



22% 3.800
woningen
+2.200

2040



31% 5.400
woningen
+1.600

Wonen



Economie
+
voorzieningen



Mobiliteit



Energie



Sociaal en gezond
+
openbare ruimte



Water, groen,
klimaatadaptatie



Formuleer ambitie voor stedelijk milieu



Bestaande plannen omvormen naar hogere stedelijke dichtheden

Ambities voor:



Roerdelta ontwikkelen



Herontwikkelen Spoorzone Zuid



Herontwikkelen Spoorzone Noord

2 Schuif mengbare functies: werkgelegenheid zichtbaar en betekenis geven in de stad



Innovatieprofiel industrie versterken (roadmap opstellen)

Toevoeging van associate degrees, kan resulteren in startups
Fieldlabs/ruimte voor experiment, plek voor innovatief milieu
Verken betekenis voor Brainport



Wisselwerking groeiende outlet en stad versterken

Roermond Centraal-Zuid: ruimte voor kantoren en voorzieningen en vrijetijdsvoorzieningen/horeca

Roermond Centraal-Noord: ontwikkeling voor startups/creatieven
Acquisitie bedrijvigheid



3 Mobiliteitsaanpak in combinatie met Limburg Centraal

Recreatieve routes verbinden met LC



In gesprek met outlet over mobilitietstransitie, LC en ontsluiting

Aanpak N280 ontsluiting stad



4 Verkennen mogelijkheden aanpassing spooreplacement

Onderzoeken mogelijkheden verminderen barrièrewerking spoor stationsomgeving



Fietsverbinding over tracé van de IJzeren Rijn



OV verbindingen met Duitsland

Terugdringen doorgaand verkeer in de stad
Afwaaarden Singelring (i.c.m. nieuwe aansluiting op N280)



Zuidkant met energielandschap biedt kansen en uitdagingen voor economische versterking
Grote energievragers / balanceerders



Blijvend ruimte reserveren voor energie (bovengronds en ondergronds)



Lokale maatregelen: stimuleer actieve mobiliteit, veiligheid en milieu

Toerisme: Profiel gezond, natuurrecreatie, winkelen, gezelligheid

Voorzieningen stationsplein Oost



Afspraken met zorgverzekeraars voor investeren in nieuwe gezondheidscentra / 1e lijns zorg

Nieuwe inwoners hebben ook zorg nodig

Ruimte voor reserveren



5 Verbeteren oost-west verbinding

Aandacht voor Waterveiligheid

Vergroenen centrum en omgeving

Ruimtelijke verbinding Maasoever met de stad

Regenwaterbuffer (Maasnielderbeek)

In de ontwikkelgebieden (Zuid, Midden, Noord) voldoende ruimte voor groen en water

Ontwikkeling spoorpark



Waterveiligheid Roer

Risico: minder water door de Roer (verslechterde waterkwaliteit)

Versterk de relatie met het Meinweggebied

Legenda ontwikkelpad



Sleutelinterventie



Koppelinterventie



Schaalsprong interventie

TACTISCHE INTERVENTIE

STRATEGISCHE INTERVENTIE



SITTARD CENTRAAL

▲ Sittard, Filmhuis en bibliotheek bij de Geleenbeek

4.5 SITTARD CENTRAAL

‘TRADITIE EN TRANSITIE IN EEN CIRCULAIRE PRODUCTIESTAD’

Sittard heeft een aantrekkelijk historisch centrum, een gunstige ligging in Limburg en met Chemelot een chemisch cluster van nationaal en Europees strategisch belang. De stationsomgeving bestaat nu grotendeels uit kantoren aan de westzijde en retail aan de oostzijde, beide met overaanbod en leegstand. De opgave is deze ruimte te benutten voor een nieuwe programmatische mix die het gebied zelf vooruit helpt én de verbindingen legt van de Chemelot-economie en defensie-industrie VDL Born met de stedelijke kwaliteit en het bredere stedelijk netwerk.

Met Limburg Centraal wordt die ruimte benut voor hoogwaardige verdichting met nieuwe woningen in stedelijk milieu, werkruimte voor creatieve start-ups, scale-ups en kennisinstellingen, en een betere verbinding -fysiek én programmatisch- met Chemelot en de VDL-productielocatie in Born. Het stationsgebied wordt een schakel in plaats van een barrière: een autoluw centrum met een sterke oost-westverbinding, geflankeerd door het Stationspark als groene parel in een aaneenschakeling van stedelijke kwaliteiten. De aantrekkelijkheid van de traditie, het rijke verleden en rijks beschermde stadsgezicht in combinatie met de moderne transitie in economie en stedelijkheid zorgt voor een grote economische en toeristische aantrekkingskracht. Met Pitground is aan de westzijde van het station al een eerste stap gezet.

Ontwikkelen van synergie tussen stedelijk gebied en bestaande economisch clusters

Chemelot, één van de vijf energie-intensieve industrieclusters van nationaal belang, en de Brightlands Chemelot Campus zijn de dragers van de economie van Sittard-Geleen. Hun aanwezigheid werkt door in de gehele strategie: in het economisch programma, in de circulaire ambities voor de gebiedsontwikkeling en in de inzet op de Rhine Corridor als energie- en grondstoffennetwerk. Behoud en uitbouw van het Chemelot-ecosysteem is essentieel voor de bredere ontwikkeling van Sittard-Geleen. Een concrete kans ligt in het bieden van ruimte aan start-ups en scale-ups vanuit de Campus die voor hun ontwikkelings- en engineeringwerk niet volledig gebonden zijn aan de faciliteiten op de site. Op de Campus zijn diverse kennisinstituten actief, zoals AMIBM, CHILL, BMC en BrightSite. De CHILL-aanpak, vroegtijdige koppeling tussen onderwijs en bedrijfsleven, kan ook in het stadscentrum waardevol zijn.

De economische strategie richt zich op het vergroenen van de chemie en de ontwikkeling naar een circulaire economie. Aanvullend op de uitleglocaties Campus en Circular Mile richt de economische inzet zich juist op inbreiding en betere benutting rondom station Sittard. Hier worden naast Chemelot ook de havens van Stein en Holtum-Noord en de VDL Born-locatie programmatisch en via goede routing verbonden met Limburg Centraal.

Naast economie vormen stedelijke voorzieningen een essentieel onderdeel van de mix. Limburg Centraal biedt aanvullend draagvlak voor versterking van de centrumfuncties aan de oostzijde van het spoor en versterkt de positie van Sittard als primair verzorgend centrum van de gemeente en de regio. Binnen de meerkernige grootstad heeft Sittard-Geleen een complementair profiel ten opzichte van met name Maastricht en Heerlen; de externe verbindingen zijn al behoorlijk goed en kunnen met hogere frequenties en grensoverstijgende verbindingen verder worden versterkt.

Van kwaliteitsopgave en leegstand naar aantrekkelijk en verbonden stedelijk gebied

De focus binnen Sittard Centraal ligt op de gebiedsontwikkeling zelf, gekoppeld aan systeemopgaven voor groene kwaliteit, verblijfskwaliteit en mobiliteit. Centraal staat een aaneenschakeling van aantrekkelijke en groene openbare ruimtes als een kralenketting die de stedelijke ontmoetingsplekken, inclusief de stadsparken, aaneenrijgt. Beide zijden van het spoor worden ontwikkeld tot een dynamisch stedelijk gebied, zoveel mogelijk verbonden via meerdere oost-westverbindingen op of onder het spoor zoals een goede stationspassage. Barrières van spoor en rijksweg worden zo teruggedrongen en routes worden geflankeerd door levendige plinten, een aanpak voor leegstand kan onder deze condities slagen. Hier is een flinke kwaliteitsimpuls nodig, met groene kwaliteiten en een menselijke maat.

Binnen de mobiliteitstransitie met een centrale rol voor lopen en fietsen en bij het thema groen groene verbindingen en parklandschap als instrument voor zowel de groenblauwe opgave als de aantrekkelijkheid van het gebied. Het aantrekken van nieuwe doelgroepen is ook voor Sittard onderdeel van de strategie, maar de focus ligt primair op het ontwikkelen van kwaliteit en verbindingen.

Stap voor stap werken aan een strategie voor een veilige omgeving

Een stap-voor-stap aanpak met gefaseerde uitvoeringsmogelijkheden, waarbij iedere tussenstap ook een wenselijk eindresultaat moet kunnen zijn, stelt Sittard in staat het aanbod de vraag te laten volgen. Dit vraagt nog wel uitwerking in de komende tijd, maar biedt ook ruimte om indien nodig ook met een beperkter programma de kwaliteitsopgaven te realiseren.

De inzet van de gemeente is erop gericht een betere veiligheid in het stationsgebied te waarborgen. Aspecten van sociale veiligheid in het gebied zijn door de gemeente al in gang gezet. Externe veiligheid als gevolg van het emplacement waar vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor en rangeren plaatsvindt levert nu beperkingen in de ontwikkeling van de directe omgeving. Om te verkennen wat er wel kan en wat op langere termijn de inzet is zullen de gesprekken met de stakeholders van goederenvervoer over spoor, zoals ProRail en IenW verder gevoerd moeten worden om tot eerste denkrichtingen te komen. Dit neemt de gemeente op in een omgevingsprogramma milieu en externe veiligheid.

ONTWIKKELPAD EN SLEUTELINTERVENTIES SITTARD

Het ontwikkelpad van Sittard combineert essentiële gebiedsontwikkelingen met systeemopgaven. Kenmerkend is dat de gebiedsontwikkelingen naast programma ook investeringen in verbindingen, groen en ruimtelijke kwaliteit omvatten; de ontwikkelingen zelf zijn daarmee óók publieke interventies. De eerste twee sleutelinterventies voorzien in ontwikkeling aan respectievelijk de oost- en westzijde van het station; de overige drie leggen de verbindingen daartussen en met de bestaande stad. Het ontwikkelpad bevat vijf sleutelinterventies. Er worden drie woon- en leefmilieus ontwikkeld: Lokaal geworteld rondom het bestaande middeleeuwse stadshart, Herwaardering van de stad in het gebied Steenweg en Brugkwartier en het nieuwe wonen en leven aan de Westzijde van het spoor, met name in Stationspark West.

1. Transformatiegebied Steenweg/Cultuur- en Woonkwartier

Het Steenwegkwartier ligt aan de oostzijde van het station en vormt de verbinding met het centrum. De gebiedsontwikkeling zet in op een levendige mix van centrumfuncties: wonen, culturele voorzieningen en nieuwe werkconcepten, het Makerskwartier. Hier zorgen huizen voor wonen en cultuur voor leven. Vergroening is een essentieel onderdeel van de strategie. De aanleg van het spoorpark en de verbinding van bestaande parken en schootsvelden is daarin de belangrijkste ingreep; een integrale oplossing die het gebied aantrekkelijk maakt, groenblauwe opgaven invult én voldoende programma biedt om het bestaande centrumgebied met overaanbod aan kantoren en retail te transformeren.

2. Stationspark West: vooruitgeschoven posten en start-ups

Stationspark West zet de transformatie van het huidige kantorenpark naar een toekomstbestendige leef- en werkomgeving in gang waarin wonen, groen, werken en voorzieningen samenkomen. Met Pitground is aan de westzijde van het station al een eerste stap gezet. Dit gebied wordt met Limburg Centraal verder verstedelijkt en verdicht, waarbij ook maatregelen voor een betere externe veiligheidsrisico's van het emplacement dienen te worden verkend.

Een concrete kans voor een versnelde ontwikkeling die wordt verkend is de zware netaansluiting van de voormalige PostNL-locatie in dit gebied in tijden van netcongestie mogelijk een waardevol voordeel, mits nader onderzoek uitwijst wat het onbenut gecontracteerd vermogen van deze aansluiting is. Ook hier geldt het aandachtspunt van externe veiligheid als aandachtspunt, meer inzicht in mogelijkheden is nodig.

3. Brede onderdoorgang spoor

Er wordt door de gemeente Sittard-Geleen ingezet op een brede onderdoorgang en oost-westverbinding voor langzaam verkeer die beide zijden van het spoor verbindt en het hart van de ontwikkeling van Limburg Centraal vormt. Het station wordt zo de logische schakel tussen de twee ontwikkelgebieden én de verbinding met de andere Limburg Centraal-steden via het treinnetwerk. Ook hierbij geldt dat het spooremlacement op langere termijn een verder uit te werken fysieke opgave vormt voor de gebiedsontwikkeling, maar ook in het kader van externe veiligheid en leefbaarheid.

De gemeentelijke ambitie zet hiervoor in op zowel het aantal sporen en de opstelfunctie voor goederentreinen op termijn te beperken én om maatregelen te treffen om de externe veiligheidsrisico's te verminderen.

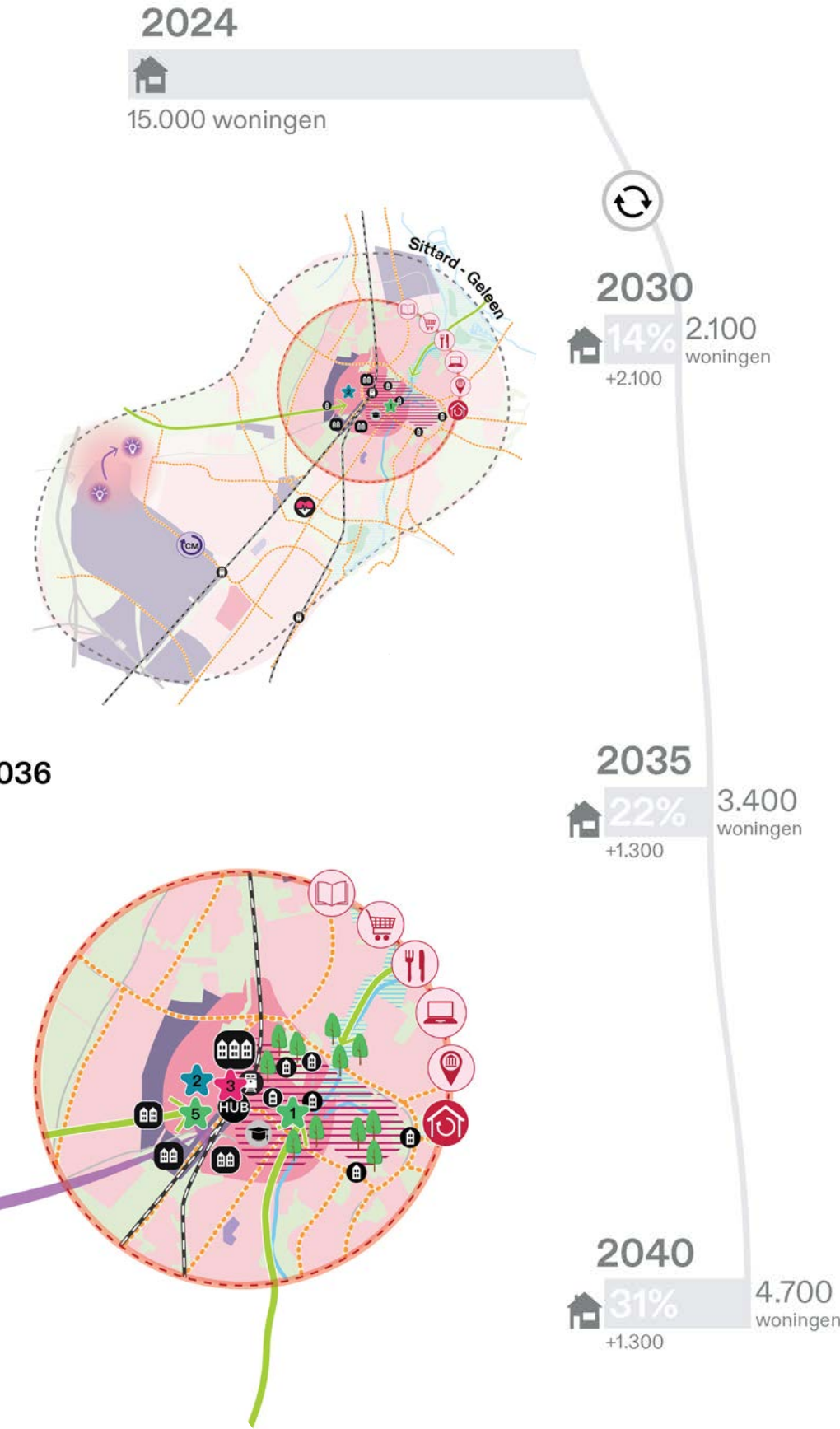
4. Autovrij en duurzaam Sittard Centraal

De overgang naar een autovrij en duurzaam Sittard Centraal creëert verblijfskwaliteit en versterkt de samenhang in het stedelijk gebied. Investerings aan de onderdoorgangen Tunnelstraat en de IJzeren brug dragen juist bij aan deze overgang. De verkeerscirculatie wordt aangepast via maatregelen aan de centrumring, wat bijdraagt aan een uniek woon- en leefklimaat. Tegelijk wordt de nabijheid vergroot door hogere dichtheden en een gemengd programma dat goed verbonden is met de economische clusters en andere werklocaties in de regio.

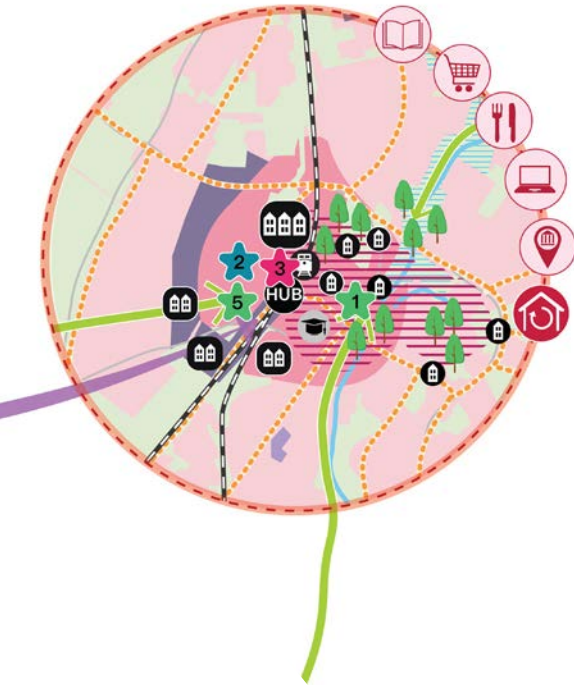
5. Spoorpark als antwoord op hittestress en wateroverlast

De verstedelijking en verdichting in de deelgebieden vragen om substantiële vergroening. De ruimte daarvoor wordt gevonden rondom het station, maar ook in de bestaande stad. Het spoorpark dat hier wordt gerealiseerd vormt een van de essentiële groengebieden in de aaneengeschakelde aantrekkelijke en groene openbare ruimtes. Hiermee wordt invulling gegeven aan een klimaatadaptieve inrichting door opvang van hittestress en wateroverlast en vormt tijdelijk of blijvend een bufferzone.

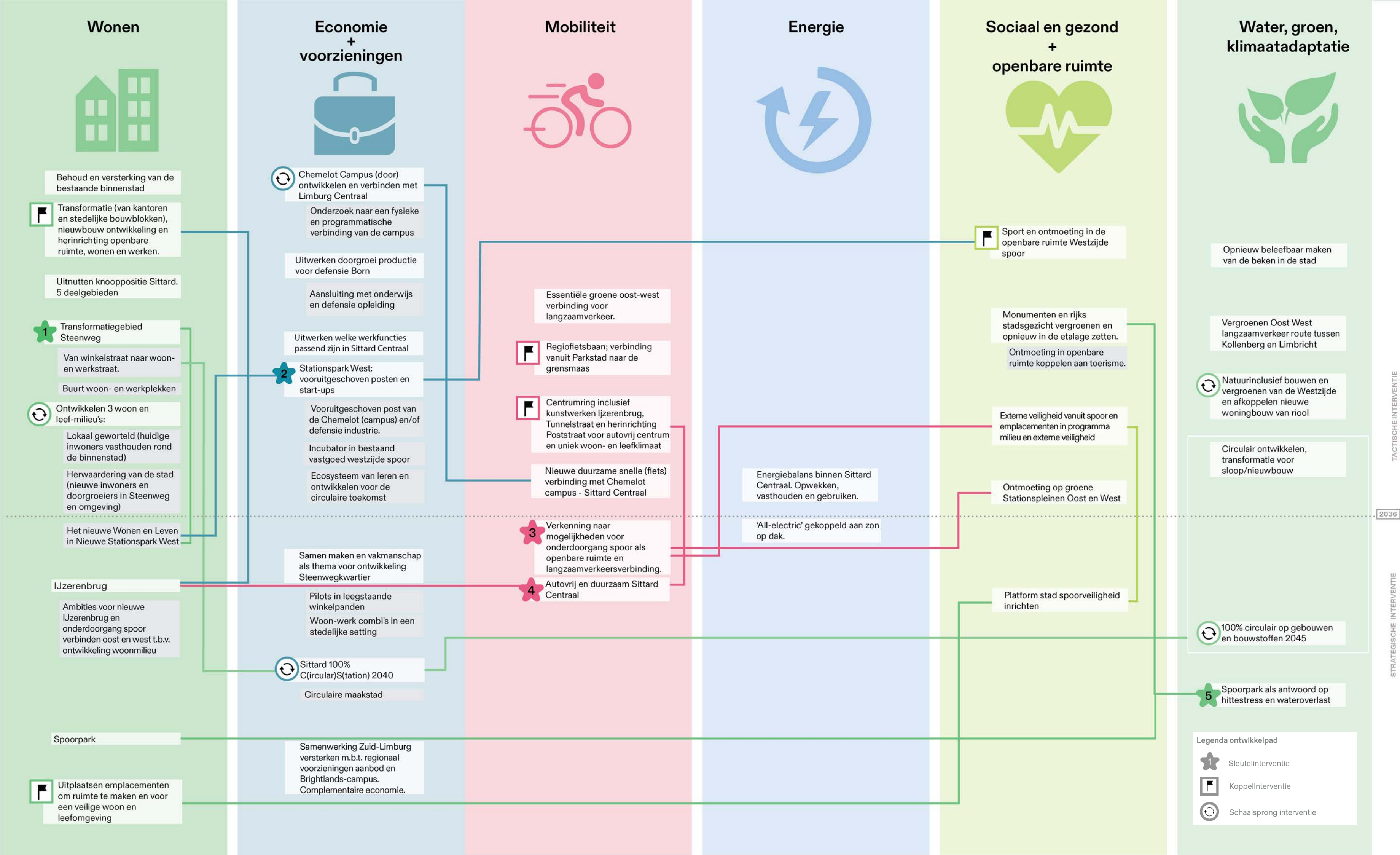
ONTWIKKELPAD SITTARD CENTRAAL



Tot 2036



Na 2036





4.6 HEERLEN CENTRAAL

‘OUDE STAD MET EEN JONG HART’

Heerlen is het stedelijk knooppunt van Parkstad: een aaneengesloten stedelijk gebied van meerdere gemeenten die historisch, economisch en ruimtelijk sterk met elkaar verweven zijn. Heerlen is ook de banenmotor van Parkstad, met de sterkste concentratie werkgelegenheid in en rond het centrum. Tegelijk wonen er relatief weinig mensen die ook in de stad werken, een onbalans die hersteld moet worden. Heerlen maakt bovendien deel uit van de grensregio met Aken, een stedelijk gebied van 800.000 inwoners.

Nieuwe identiteit als hart van Parkstad

De stad heeft een rijke geschiedenis en een herkenbare identiteit waar erfgoed, cultuur en moderne architectuur samenkomen. Die identiteit wordt actief versterkt: het nieuwe stationsgebied, het Maankwartier, het nieuwe stadskantoor, de transformatie van Schinkelkwadrant-Zuid, de uitbreiding van Theater en De Nieuwe Nor, het Mijnmuseum, het Romeins Museum en de MediaHub Royal geven de binnenstad nieuwe dynamiek. Diverse kennisinstellingen, waaronder de Universiteit Maastricht, openen een dependance in Heerlen. De stad werkt toe naar haar ambitie om met de verstedelijking het bruisende hart van Parkstad te versterken, ook als euregionaal kenniscentrum voor medische technologie, duurzaamheid en onderwijs. Heerlen kiest bewust voor groei, niet als doel op zich, maar als middel om economische, sociale en ruimtelijke kwaliteit te versterken. De stad groeit niet door uit te breiden, maar door te verdichten, te versterken en te vernieuwen.

Stedelijk programma en goede openbare ruimte voor een levendige stad

Het aantrekken van voldoende stedelijk gemengd programma is de belangrijkste opgave. De strategie kent vier lijnen:

- + het bieden van ruimtelijke kwaliteit voor nieuwe en bestaande activiteiten;
- + het vestigen van belangrijke voorzieningen op het gebied van cultuur, leisure, zorg en onderwijs in het stedelijk gebied waardoor het woonaanbod aantrekkelijker wordt voor jong en oud en de positie als studentenstad kan worden uitgebouwd, voor studenten van eigen instellingen maar ook van de RWTH Aken en de Universiteit Maastricht;
- + het faciliteren van functiemenging met ruimte voor stuwende bedrijvigheid én nieuw en onderscheidend ondernemerschap;
- + en het realiseren van nieuwe hoogstedelijke woonmilieus die aantrekkelijk zijn voor jongeren en creatieven, aanvullend op de bestaande voorraad en faciliterend voor een wooncarrière voor zowel nieuwe als huidige inwoners.

De economische strategie voor Heerlen richt zich op data en AI, medtech en medlogistiek, en leisure. De Brightlands Campus maakt deel uit van de nationale AI-coalitie en vormt de voedingsbodem voor start-ups in dat domein. Het medtech- en medlogistiekcluster, het grootste van zijn soort in Europa, is geconcentreerd op de bedrijventerreinen Avantis en Trilandis, grenzend aan Kerkrade. Vanuit Limburg Centraal worden fysieke en programmatische verbindingen gelegd met deze clusters; onderzocht wordt of bedrijven alternatieven kunnen vinden in het Limburg Centraal-gebied zodat ruimte vrijkomt voor uitbouw van het medtechcluster. Op een deel van de terreinen ligt een revitaliseringsopgave.

Heerlen doet mee in de verkenning naar kansen van de grensoverstijgende Einstein Telescoop, naast de al in Maastricht opgezette Pathfinderfaciliteit. En de geplande groei van defensie-uitgaven met nabijgelegen locaties als het NAVO Allied Joint Force Command in Brunssum en vliegbasis Geilenkirchen is een ontwikkeling die nader wordt verkend op relevantie voor Heerlen Centraal.

Het succes van deze stedelijk-economische ontwikkeling vraagt niet alleen een strategie op stadsniveau, maar ook op dat van Parkstad, de Zuid-Limburgse steden en de nabijheid van Aken. In complementariteit met de andere steden kan Heerlen de vernieuwende stad zijn: ruimte voor maatwerk, experiment en tijdelijke programmering om nieuwe energie los te maken. Acquisitie en promotie blijven daarbij belangrijk: het verbeterde imago van Heerlen moet actief worden uitgedragen.

Welkom voor diverse doelgroepen en milieus

Het stedelijk welkom is voor Heerlen bijzonder relevant: de vergrijzing is fors en het gemiddelde inkomen en opleidingsniveau liggen relatief laag. Niet de absolute woningaantallen staan voorop, maar het diversifiëren in doelgroepen en woonmilieus. De pilot woon-werkarrangementen kan worden verruimd en verbreed; Heerlen scoort al goed op woon-werkbalans, een troef om nieuwe inwoners te verleiden. Tegelijk wordt woningbouw ingezet voor verbetering van de gebieden zelf en de aanliggende wijken.

Kwaliteitsverbetering van de woningen gaat voor kwantiteit

De woningbouwambitie richt zich op verbetering van de bestaande voorraad en inbreiding met nieuwe woonproducten. Hierbij zal ook de klimaatadaptieve stedenbouw, groenblauwe structuren en ontwikkeling van de beekdalen bijdragen aan een robuuste en goede stedelijke kwaliteit. Prioriteit is dat woningbouw hand in hand gaat met de bredere stedelijke en economische ontwikkeling. De kwaliteitsverbetering van de bestaande stad en de groei van de woningvoorraad zijn daarbij geen tegengestelde doelen, maar versterken elkaar.

Heerlen houdt vast aan de ambitie om door te groeien richting 100.000 inwoners en zet woningbouw zowel in als instrument voor kwaliteitsverbetering als voor economische en demografische ontwikkeling. Als deze ontwikkeling succesvol verloopt, kunnen de ambities in een later stadium worden opgevoerd, in lijn met de initiërende rol die de Nota Ruimte voor Zuid-Limburg voorziet en met het principe van stap-voor-stap ontwikkelen.

De ontwikkelpaden in deze strategie vormen daarmee geen plafond, maar een adaptieve groeistrategie die, afhankelijk van economische ontwikkeling en woningmarktvraag, verder kan worden opgeschaald. Essentieel is dat de strategie niet uitsluitend afhankelijk is van groei, maar de woningbouw vanaf het begin benut als hefboom voor kwaliteitsversterking én ondersteuning van de bredere stedelijke en economische agenda.

Raamwerk mobiliteit om barrières aan te pakken

Om de aantrekkelijkheid van het stedelijk gebied te vergroten moeten grote verkeersstromen en de bijbehorende barrièrewerking flink worden teruggedrongen. De Looierstraat heeft daarin de hoogste prioriteit, dit is ook erkend en heeft geleid tot toekenning van WoKT middelen (2025) om de herinrichting van de Looierstraat aan te pakken. Op langere termijn ligt er ook bij het spoor een opgave: de gemeentelijke ambitie is het verder beperken van de barrièrewerking, gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling Stadspark Oranje Nassau en de ontsluiting van de noordzijde van het station.

ONTWIKKELPAD EN SLEUTELINTERVENTIES HEERLEN

De sleutelinterventies van Heerlen liggen in het verlengde van de ontwikkelprincipes. De ontwikkeling van economisch en gemengd programma binnen het stedelijk gebied is daarin een belangrijke prioriteit als hefboom voor de bredere stedelijke en economische agenda. Het ontwikkelpad bevat vijf sleutelinterventies.

1. Uitvoeringsprogramma voor transformatie van het centrum

Met het Ruimtelijk-Economisch Kompas geeft Heerlen richting aan de gewenste ontwikkeling en kwaliteit van een groter stedelijk gebied. In de uitwerking hiervan wordt de strategie ontwikkeld, inclusief de maatregelen en investeringen die nodig zijn om te komen tot een haalbaar gemengd programma waarin wonen én werken een volwaardige plek hebben. Dit programma vormt de ruggengraat van de transformatie van het centrum en de basis voor de verdere gebiedsontwikkeling.

2. Gebiedsontwikkeling Stadspark Oranje Nassau

Dit gebied kan een sleutelpositie innemen als kwalitatief hoogwaardig leef- en werkmilieu dat bijdraagt aan het bredere stedelijke ecosysteem van Heerlen. Om die positie te verzilveren zijn verbindingen over en onder het spoor wenselijk, zowel om het gebied goed ontsloten te krijgen als om de samenhang met de rest van de stad te versterken en de barrièrewerking van de spoorbundel in het westelijke deel van de stad te verminderen.

3. Vestiging Universiteit Maastricht en RWTH in het centrum

Met de vestiging van dependances van de Universiteit Maastricht en de RWTH Aken profileert Heerlen zich nadrukkelijk als kennisstad. Dit verbreedt het stedelijk profiel, trekt nieuwe doelgroepen aan en vergroot de levendigheid van het centrum. Tegelijk neemt de keuzevrijheid voor werk en opleiding toe voor zowel bestaande als nieuwe inwoners, wat bijdraagt aan het vasthouden van talent in de stad en de regio. Met Limburg Centraal kan Heerlen haar positie als studentenstad verder uitbouwen, voor studenten van eigen instellingen maar ook voor die van de RWTH en de Universiteit Maastricht.

4. Faciliteren van start-ups en scale-ups

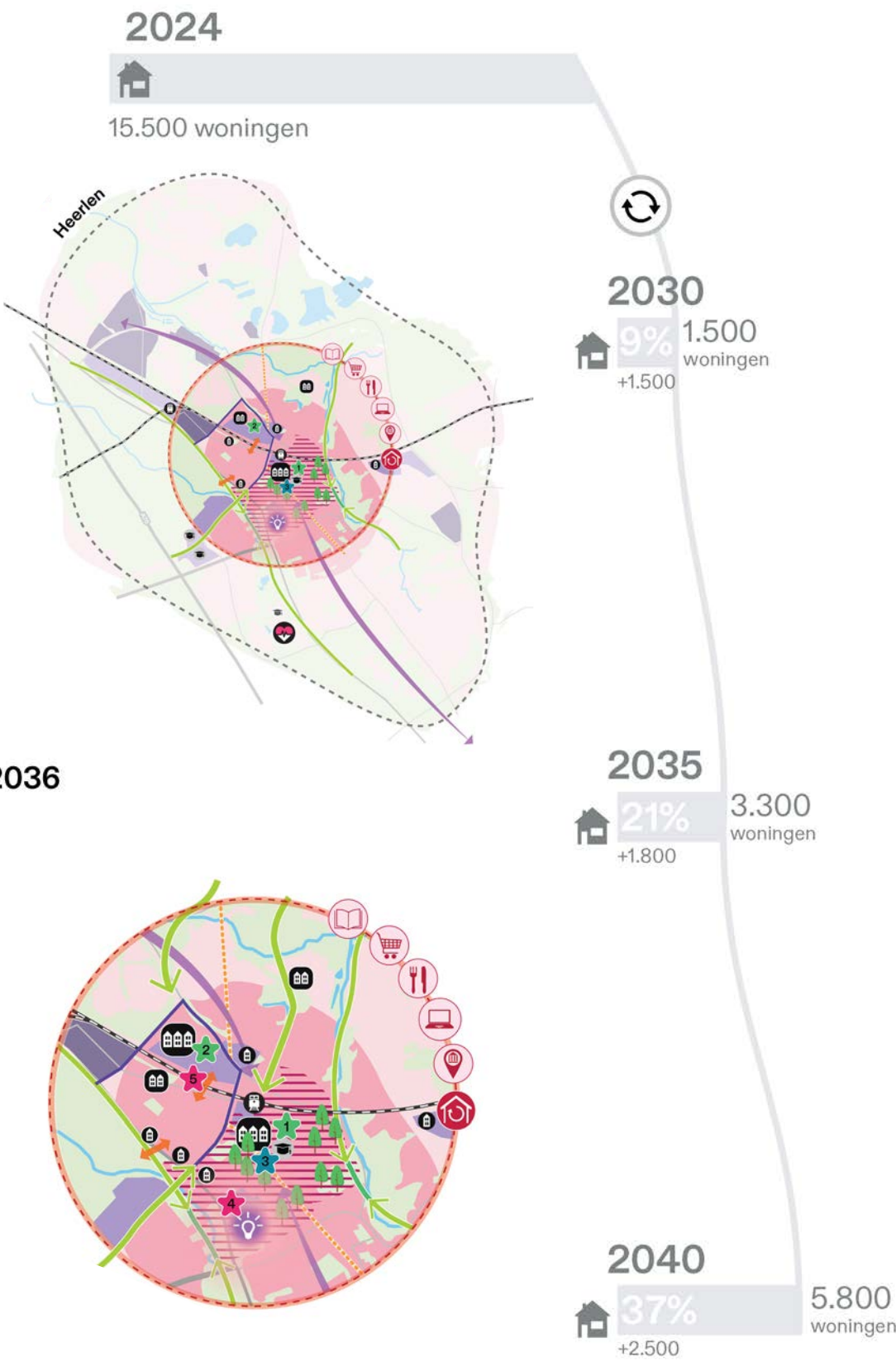
Deze interventie richt zich op de ontwikkeling van de nieuwe stuwende kenniseconomie. Het gaat zowel om de doorontwikkeling van de Brightlands Campus Smart Services die deel uitmaakt van de nationale AI-coalitie als om het in bredere zin faciliteren van bedrijven, het uitbouwen van het economisch ecosysteem en het versterken van de koppeling met hoger onderwijs. Ruimte voor start-ups en scale-ups in het centrumgebied versterkt de economische dynamiek en de aantrekkelijkheid van Heerlen als vestigingsplaats voor kennisintensieve bedrijvigheid.

5. Verbindingen noord-zuid over en onder het spoor

Heerlen kent meerdere plekken waar het spoor kan worden gekruist onderlangs, doorgaans ook voor autoverkeer, of bovenlangs zoals bij de geprogrammeerde passerelle bij station en Maankwartier. In het westelijke deel van de stad vormt de spoorbundel echter nog een flinke barrière.

Met de ontwikkelingen aan de westkant en de ambitie om ook omliggende wijken daarvan mee te laten profiteren, is een extra passage gewenst. Nader onderzoek in afstemming met ProRail en de provincie moet uitwijzen op welke wijze dit haalbaar is. Een nieuwe verbinding biedt bovendien de mogelijkheid om de bestaande onderdoorgang voor autoverkeer op termijn te herwaarden tot een hoogwaardige route voor bus- en fietsverkeer, waarmee de bereikbaarheid van het station verder verbetert en de samenhang tussen station, centrum en omliggende wijken wordt versterkt.

ONTWIKKELPAD HEERLEN CENTRAAL



Wonen



Verbinden woon-werkarrangementen aan woonopgave LC

Afstemming met Heerlen Noord/GMS

1 Opstellen visies en uitvoerings-programma's voor de transformatie van het centrum

2 Gebiedsontwikkeling Stadspark Oranje Nassau incl. spoorkruisingen

Uitwerken 6 gebiedsontwikkelingen

realisatie ambities en uitgangspunten woonfundament; mengen zonder verdringen

Economie + voorzieningen



Economische visie formuleren

Voortzetten concentratie onderwijs en cultuur in LC

3 Vestiging Universiteit Maastricht en RWTH in het centrum

Onderzoeken hoe de Brightlands Smart Services Campus beter gepositioneerd kan worden om de economische kracht (o.a. startups) te versterken

Bouw propositie Smart Services Campus op AI uit

Schuif mengbare functies, er is voldoende gebouwde ruimte in stationsgebied

Functies die zich verhouden tot woonomgeving

4 Faciliteren start-ups en scale-ups

Goede verbindingen Coriopolis, Avantis en Trilandis

Verbind Medlands-concentraties met LC en verken kansen voor LC

Samenwerking ZL versterken mbt regionaal voorzieningen aanbod

Versterking kernwinkelgebied en afgestemd op nieuwe doelgroepen

Grensoverstijgende samenwerking onderwijs

Mobiliteit



Herinrichting Looierstraat

Betere verkeersveiligheid Cityring

Goed rijdende en betrouwbare drielandentrein

Uitwerking levensaders centrum

Optimaliseren fiets- en autoparkeren

Barrièrewerking wegnnet en beter gebruik buitenste twee ringen

Hoogwaardige Noord-Zuid fietsroute

5 Verbinding noord-zuid over en onder het spoor

Wens IC naar Aken verder uitwerken

Verkenning naar mogelijkheden en effecten emplacement verkleinen om ruimte te maken voor wonen

Energie



Elektriciteit voorwaardelijk voor kennis en data smart service

Mijnwater warmtenet

Opwek Windenergie Heerlen Zuid

Sociaal en gezond + openbare ruimte



Raamwerk stedelijke structuren ontwikkelen

Inrichten aantrekkelijke klimaatadaptieve openbare ruimte en placemaking

Inrichting openbare ruimte afstemmen op oudere bevolking

Maar ook op nieuwe doelgroepen, zoals jongeren en Young Professionals

Uitwerken beleefbare stationsomgeving inclusief achterzijde

Leg relatie met programma Heerlen Noord

Water, groen, klimaatadaptatie



Ruimte voor de beekdalen: Regenwaterbuffers inpassen

Hittestress aanpakken/ voorkomen: vergroenen

Natuurinclusief bouwen

Bodem en water sturend: Realisatie blauwe ader als voorwaarde voor ontwikkelopgave

Legenda ontwikkelpad

- Sleutelinterventie
- Koppelinterventie
- Schaalsprong interventie

TACTISCHE INTERVENTIE

STRATEGISCHE INTERVENTIE



▲ Maastricht, de Groene Loper

4.7 MAASTRICHT CENTRAAL

‘TALENT VASTHOUDEN IN EEN BRUISENDE INTERNATIONALE KENNISSTAD’

Maastricht heeft van de zes steden het meest stedelijke profiel en heeft het sterkste stadsmerk van Nederland. De stad blinkt uit door haar internationale karakter, geschiedenis en hoogwaardige culturele infrastructuur. Maastricht kent een aangenaam centrumgebied, interessante nieuwe culturele functies op oude industriële sites en natuurlijk de Universiteit Maastricht, en de Brightlands Maastricht Health Campus.

De kwaliteiten en ontwikkeling van Maastricht vormen een sterke basis

Maastricht is ook onderdeel van de Zuid-Limburgse woningmarkt, met een bescheiden groei, flinke vergrijzing en eindige vraag naar meer woningen. Kortom, stap-voor-stap ontwikkelen en regionale afstemming in programma en doelgroepen zijn nodig om succesvol te kunnen ontwikkelen.

Maastricht heeft als centrumstad in Limburg veel aanknopingspunten voor een toekomstgerichte economische strategie en Limburg Centraal vormt daarin een kans. De universiteit en het universitair ziekenhuis zijn onderscheidende groeimotoren voor de stad. Daarnaast heeft de stad als bestuursstad met onder meer Provincie Limburg, het Openbaar Ministerie en een Rechtbank een belangrijke positie. De stad is een centrum van kunst en cultuur, ook op onderwijsgebied, zowel met diverse opleidingen bij de Universiteit Maastricht, Zuyd Hogeschool en Vista College als enkele internationale instituten en instellingen. Verder is de stad geliefd als koopstad, als toeristische bestemming en als evenementenstad (variërend van TEFAF, André Rieu, Nederlandse Dansdagen tot Fashion Clash).

Maastricht heeft tevens een industrieel heden, voortbouwend op een rijk industrieel verleden met nu innovatieve bedrijvigheid zoals Innovatest, Freddometric en Chromin. Ook heeft de stad een aantrekkingskracht als zakencentrum, getuige de aanwezigheid van het MECC voor zakelijke evenementen, het hoofdkantoor van DSM Firmenich en nieuwe bedrijven uit de financieel technische sector zoals tech-betalbedrijf Mollie.

Centrale opgaven

Toch heeft Maastricht moeite talent vast te houden: studenten vinden de stad, maar vertrekken na hun afstuderen vaak weer. De beroepsbevolking krimpt, en een deel van de inwoners verkeert in een kwetsbare sociaaleconomische positie met beperkte kansen op werk en scholing. Maastricht kent een relatief sterke tweedeling die vraagt om gerichte aandacht.

De centrale opgave is dan ook driedelig: economische structuurversterking, een betere economische balans die tweedeling tegengaat, en toekomstbestendigheid op het gebied van klimaatadaptatie, energie en mobiliteit. Een sterkere economie met meer verdienvermogen stelt de stad in staat wijken en inwoners die dat nodig hebben mee te nemen. Bovendien is een krachtig Maastricht een noodzakelijke motor voor de ontwikkeling van heel Zuid-Limburg.

Spoorzone biedt meer onderscheidend profiel

Met de plannen voor de spoorzone is een hoogstedelijk woon- en werkmilieu opgenomen, aanvullend op het centrum, met een onderscheidend profiel op alles wat Maastricht nu al te bieden heeft. Maastricht geeft inhoud aan Limburg Centraal met de realisatie van de gebiedsvisie voor de Spoorzone onder de titel GRAND MSTRG. In de gebiedsvisie is een diversiteit aan werk- en woonmilieus is opgenomen die gezamenlijk voorzien in een forse impuls voor de stad.

Het plan voor de Brightlands Maastricht Health Campus, binnen de Limburg Centraal-zone is een plan dat voorziet in een doorgroei met duizenden kennisintensieve banen met een flinke multiplier (indirecte werkgelegenheid wordt geschat tussen factor 3 en 4). De ET-Pathfinder - die de vestiging van de Einstein Telescope moet vergemakkelijken, is op de campus gevestigd.

De op Chemelot ontwikkelde CHILL aanpak – de vroegtijdige koppeling tussen (MBO, HBO en WO) onderwijs en bedrijfsleven moet ook hier gaan landen. Met reeds bestaande en nieuw te ontwikkelen incubators wordt de campusontwikkeling en nieuwe kennisintensieve bedrijvigheid aangejaagd. De Universiteit Maastricht (UM) en het Maastricht Universitair Medisch Centrum (MUMC+) vormen de basis voor de instroom van jong talent naar Maastricht, wat een belangrijke asset is.

De kantorenmarkt vertoont in Nederland een sterke concentratietendens naar de grote steden en naar meer hybride concepten voor meervoudig gebruik. Maastricht is daarvoor in Limburg de meest kansrijke stad. De vernieuwing en verdere verduurzaming van de maakindustrie – o.a. papierfabriek Sappi en Mosa – is een belangrijk aandachtspunt in het economisch beleid van de stad. De industrie speelt ook een cruciale rol in de energietransitie als lokale warmtebron voor het warmtenet.

De Spoorzone biedt de kans om de industriële complexen en aanwezige kennis te ontsluiten en te verbinden met de creativiteit, innovatiekracht en voorzieningen in de stad en regio, en op die manier nieuwe interactiemilieus te ontwikkelen die aantrekkelijk zijn voor talent en nieuwe bedrijven. Ook nieuwe creatieve en kennisintensieve industrie weet de stad aan zich te binden, getuige o.a. Mosa Meat (kweekvlees) en ReGEN Biomedical. Tot slot is er aandacht in de spoorzone voor uitbreiding van betaalbare werklocaties voor startende ondernemers en creatieve makers zoals in het werkgebouw op de Griend. In GRAND MSTRG is ruimte opgenomen voor bijvoorbeeld maak- en stadsverzorgende bedrijven aan de noordzijde van het Limburg Centraal-gebied. Tenslotte biedt Limburg Centraal kansen om de toeristische functie van Maastricht een impuls te geven, niet zozeer in volume, wel in diversificatie van aanbod, spreiding van drukte en in termen van bestedingen. Cultuurtoerisme en de zakelijke markt zijn hierin speerpunten.

Schaal van de meerkernige grootstad is essentieel voor Maastricht

Maastricht heeft te winnen bij de schaal van Limburg Centraal als meerkernige grootstad en de grensoverstijgende stedelijke agglomeratie met Aken, Luik en Hasselt waar zij deel van uitmaakt. Met ruim 125.000 inwoners is Maastricht een middelgrote stad. Dat maakt haar een kleine universiteitsstad, terwijl ook in de directe nabijheid, binnen het bereik van een daily urban system, geen grote steden liggen. Dat maakt de arbeidsmarkt voor gespecialiseerd talent en een uitgebreid stedelijk voorzieningenaanbod relatief klein. Maastricht moet het dus hebben van haar kwaliteiten en daarmee aantrekkingskracht op vestigers en bezoekers van buiten, veelal met de nationale grens als extra weerstand. De Universiteit Maastricht slaagt hier bijvoorbeeld goed in, met een hoge internationale studenteninstroom.

Daarbij is het wel van belang dat Universiteit Maastricht een uitzonderingspositie weet te behouden voor het aantrekken van studenten uit het buitenland, want het is de meest internationale universiteit van Nederland. Maar vaak verlaten die na hun afstuderen Maastricht weer. Ook hierin speelt massa een rol.

Limburg Centraal en de grensoverstijgende agglomeratie biedt een kans om het jonge talent ook vast te houden, door het toevoegen van passende werkgelegenheid met meer carrièrekansen, huisvesting en voorzieningen voor deze doelgroep. De aantrekkelijkheid van Maastricht zorgt er ook voor dat vestigers uit zowel binnen- als buitenland voor een baan en leven naar Maastricht willen komen. De stad heeft de internationale uitstraling van stedelijk welkom. Maar ook hierbij geldt dat de stedelijke massa van de agglomeratie de aantrekkingskracht aanzienlijk kan vergroten. Want waar is na de eerste baan, de tweede of derde, of de baan voor een partner?

Geen van de omringende steden maakt die massa op zichzelf. Maar Luik ligt als belangrijkste economische stad van Wallonië met een grootstedelijk gebied met ca. 600.000 inwoners om de hoek. De gehele internationale regio inclusief de andere Limburg Centraal steden heeft dus te winnen bij agglomeratiekracht en steden die elkaar aanvullen en elkaars massa en kwaliteiten gebruiken. Maastricht heeft hierin veel te bieden, en tegelijkertijd evenveel te winnen voor het opschalen van haar kansen en successen.

Hefboom voor nieuw type woon-werkgebied en verbondenheid

De woningbouw zet Maastricht in als onderdeel van de bredere gebiedsontwikkeling in de Spoorzone. Deze is zowel bedoeld om het binnenstad, campus, station en nieuwe stedelijke brandpunten beter te verbinden als om het stedelijk milieu uit te breiden met een nieuw type woon-werkgebied. De woningbouw voorziet dus enerzijds in een behoefte aan een stedelijk woonmilieu en is anderzijds essentieel om een gemengd stedelijk gebied te ontwikkelen waarin bestaande en nieuwe economie en voorzieningen een plek kunnen krijgen.

Belangrijke systeemopgaven voor de gemeente Maastricht zitten in het realiseren van ontmoetingsplekken en (groene en sociale) verbindingen over de Maas, over het spoor en aantrekkelijke fiets- en looproutes. Die zijn zowel nodig om de gebiedsontwikkeling te doen slagen, de inwoners in de bestaande stad te betrekken, als om de bredere doelstelling voor de stad en Limburg Centraal te realiseren.

ONTWIKKELPAD EN SLEUTELINTERVENTIES MAASTRICHT

Het ontwikkelpad van Maastricht voorziet in een gecombineerde economische en ruimtelijke ontwikkeling. De Spoorzone is daarin zowel een plek voor nieuw programma als een verbindende schakel in de stad tussen campus, binnenstad, station en Maasoever. Het ontwikkelpad bevat vijf sleutelinterventies.

1. Optimalisatie emplacement

Met de plannen voor de Spoorzone wordt een hoogstedelijk woon- en werkmilieu gerealiseerd dat het bestaande centrum aanvult. Zoals de ondertunneling van de A2 een essentiële stap bleek voor een verbonden stad, is nu de ambitie van de gemeente Maastricht om de barrièrewerking van het spoor te verminderen. De gemeente Maastricht voert het gesprek met ProRail over versmalling van de spoorbundel bij het station door herinrichting van het emplacement. Eerste aanleiding is het creëren van ruimte voor de rivier om de hoogwaterveiligheid te vergroten. Door deze ambitie te combineren met stedelijke ontwikkeling ontstaat, gezien vanuit de Maas als centrale ader, een tweezijdig en compleet centrumgebied, optimaal ontsloten door het intercitystation en een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers. Herinrichting van fiets- en wandelroutes, de stationspasserelle en de openbare ruimte aan de Maasoever zijn daarin voorzien. De kwaliteit van de leefomgeving vraagt daarnaast om maatregelen ten aanzien van externe veiligheid en geluid.

2. Investeren in campusontwikkeling en drie innovationspaces

Deze interventie richt zich op gerichte investering in drie kansrijke innovationspaces, kansrijk vanwege reeds aanwezige kwaliteiten en groeipotentie: Implant (gepersonaliseerde implantaten en medicijnen), Inspect (slimme diagnosemethoden) en de Einstein Telescope met Pathfinder. De economische basis van kennisintensieve stuwende werkgelegenheid staat centraal. Ruimtelijk richt de ontwikkeling zich op de campus maar de groei van deze sectoren is tegelijk essentieel voor de bredere stedelijke ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen. Omgekeerd draagt een aantrekkelijk woonmilieu en een ondersteunende economie in de Spoorzone (zoals zakelijke diensten) bij aan de vestigingskwaliteit voor bedrijven op de campussen.

3. Ruimte voor werken in de stad

Werken vormt een belangrijke pijler van de gebiedsontwikkelingen in de Spoorzone, langs drie lijnen.

1. Juridische en zakelijke dienstverlening in de stationsomgeving. Hoewel de kantorenmarkt krimpt, is de stationsomgeving in trek, getuige de aanwezigheid van de Rechtbank, DSM Firmenich en Mollie. De directe nabijheid van het station maakt deze kantoren ook functioneel voor de andere steden van de meerkernige grootstad. Vervanging van verouderde kantoren in de stad naar nieuwe hybride en duurzame kantoorconcepten bij het station betekent een dubbelslag; nieuwe economische ontwikkeling en saneren of herbestemmen van verouderde kantoren.
2. Verleiden van bedrijven met een lage milieucategorie van bedrijventerreinen naar de Spoorzone. Dat creëert ruimte op de terreinen voor bedrijven die niet goed mengen in stedelijk gebied. Maar bovenal zorgt een vestigingsmilieu in de Spoorzone voor nieuwe werk- en woonmilieus met betaalbare werkruimte voor starters, creatieve makers en kleine maak- en stadsverzorgende bedrijvigheid. Voorbeelden hiervan zijn Werkgebouw en Qeske.
3. Het bieden van betaalbare en aantrekkelijke werk- en experimenteerruimte in combinatie met het aanjagen van ondernemerschap. Zo wordt de maakindustrie beter met de spoorzone verbonden door de ontwikkeling van interactiemilieus met bedrijfsverzamelconcepten voor R&D, startups, onderwijs, cultuur, makers en creatieve bedrijven op het raakvlak van industrie en stad. Dat leidt tot economische vernieuwing, grotere carrièrekansen en een bredere en daarmee robuustere regionale economie.

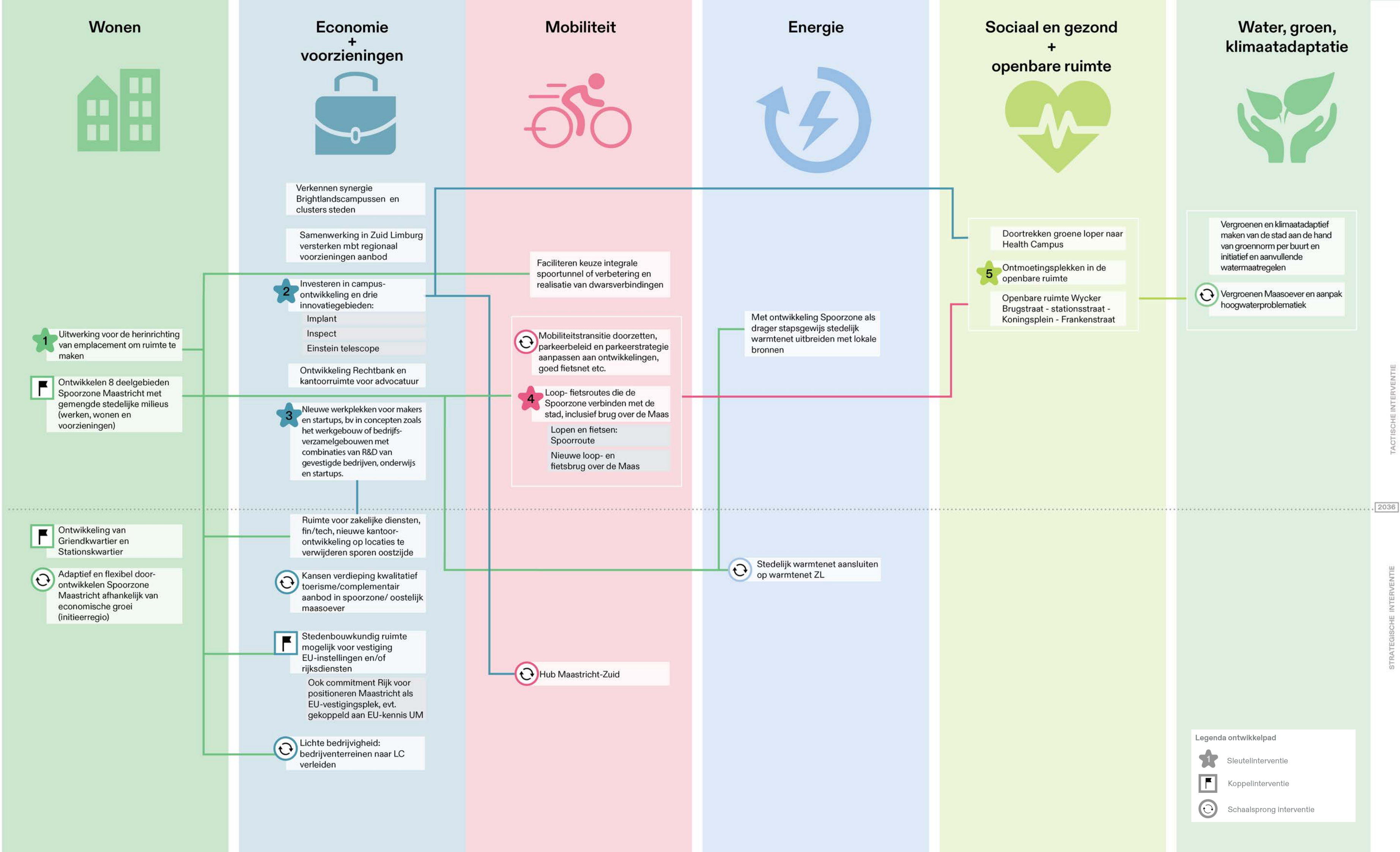
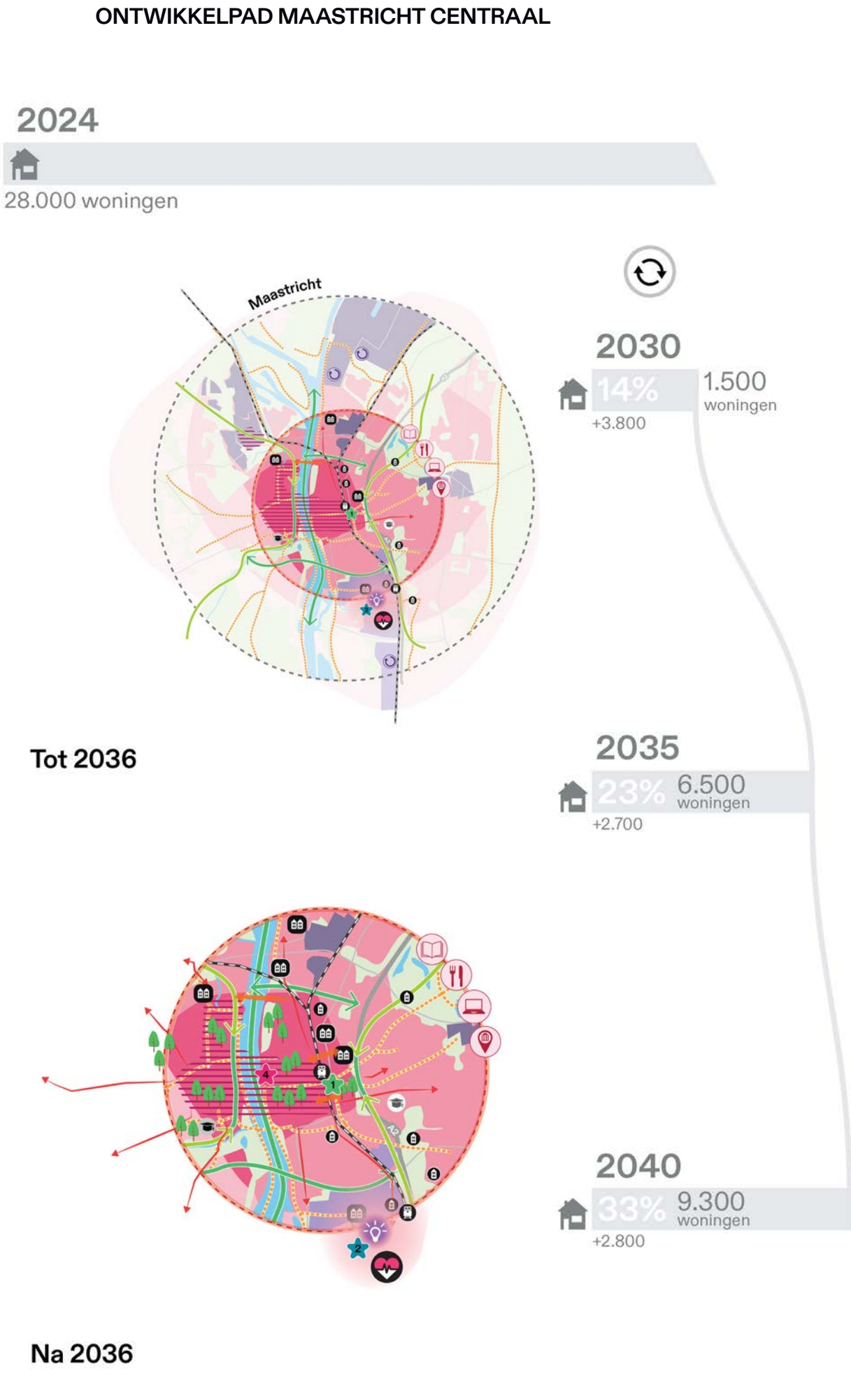
4. Loop- en fietsroutes die de Spoorzone verbinden met de stad

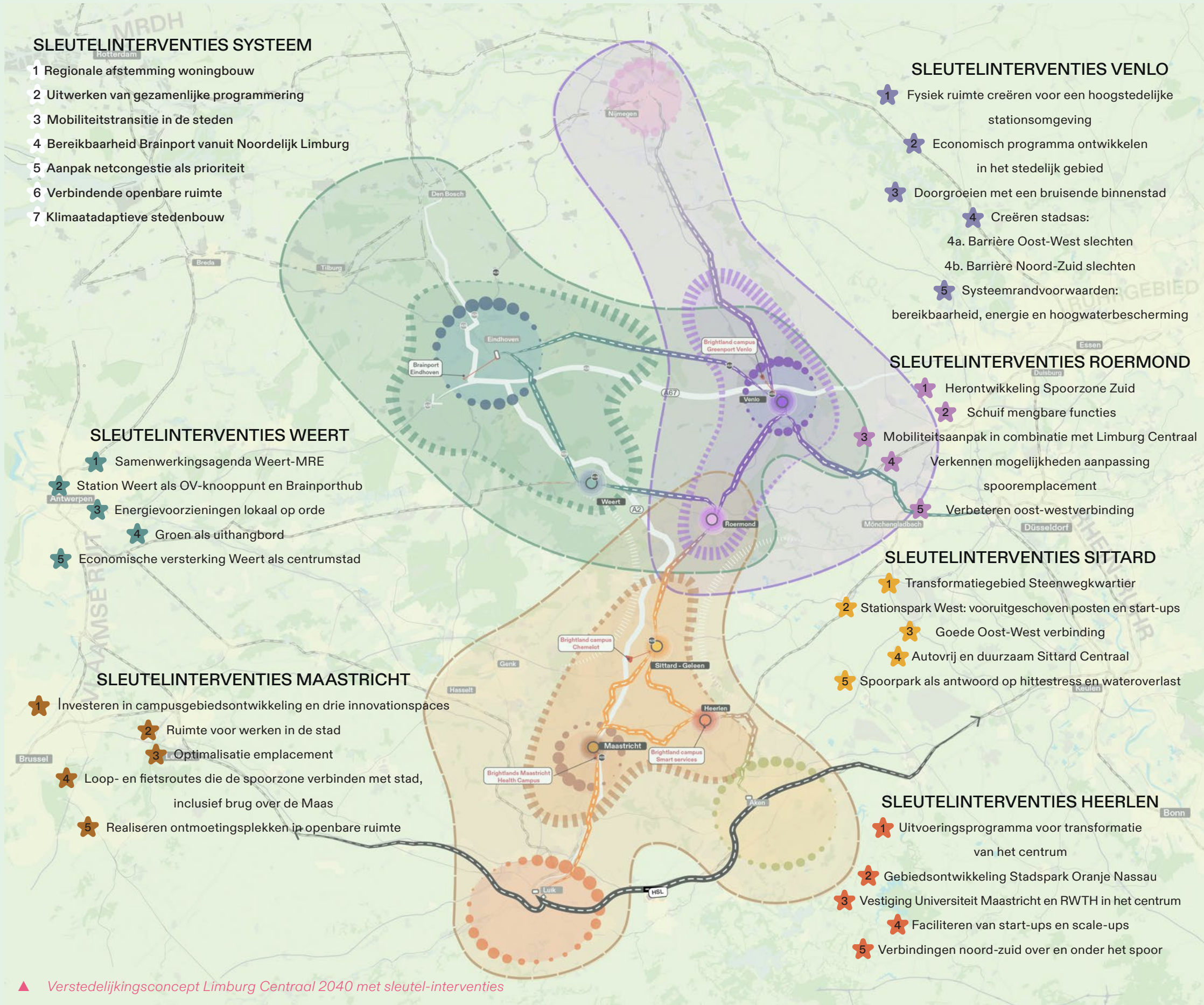
Deze routes, inclusief een nieuwe brug over de Maas, verbinden de spoorzone met de rest van de stad en zorgen ervoor dat de deelgebieden in de spoorzone een samenhangend geheel worden. Belangrijke verbindingen zijn het doortrekken van de Groene Loper tot op de campus, de spoorroute tussen campus, station en Maasoever via fietsstraat Bloemenweg en Botermijn, en een loop- en fietsbrug over de Maas.

De verbindingen zijn essentieel om de ontwikkelingen elkaar te laten versterken door uitwisseling, en om een prettig verblijfsklimaat te creëren waarin duurzame mobiliteit, nabijheid en ruimte voor lopen en fietsen centraal staan.

5. Ontmoetingsplekken in de openbare ruimte

Aansluitend op de loop- en fietsroutes zet deze interventie in op verblijf en ontmoeting. Het gaat om het realiseren van beweegvriendelijke openbare ruimte en koele routes die buurten, ontmoetingsplekken en voorzieningen met elkaar verbinden. De doelstellingen zijn breed: het vergroten van sociale cohesie en integratie van nieuwkomers, het vergroten van sociale veiligheid, het bevorderen van fysieke en mentale gezondheid, het tegengaan van ongelijkheid en eenzaamheid, en het stimuleren van kennisuitwisseling en economische interactie. Deze plekken maken de ontwikkeling van de stad op de campussen, in nieuwe woongebieden en in het bruisende centrum zichtbaar en toegankelijk voor omliggende wijken en de hele stad. Het gaat om corridors zoals de Groene Loper, pleinen en parken zoals het Wittevrouwenplein en de Maasoever bij de brugaanlanding Werkgebouw, maar ook om kleinere parken en ontmoetingsplekken op buurt- en straatniveau. Naast fysieke ingrepen is er aandacht voor participatie, vakmanschap en aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt van bestaande inwoners.





5. VERVOLG

Vervolg: van verstedelijkingsstrategie naar verstedelijkingsagenda

Met deze verstedelijkingsstrategie ligt er een gezamenlijk inhoudelijk en ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van Limburg Centraal. De strategie beschrijft de ambities, principes, ontwikkelpaden en systeeminterventies die richting geven aan de verstedelijking van de zes Limburg Centraal-steden afzonderlijk en Limburg Centraal als geheel. De strategie bevat daarmee geen afspraken over het vervolg van de opgenomen ambities, interventies en maatregelen.

Conform het Plan van Aanpak Limburg Centraal 2.0 werken de samenwerkende partijen vanaf het BO Leefomgeving 2026 de verstedelijkingsstrategie verder uit tot een verstedelijkingsagenda. Deze agenda is gericht op het stapsgewijs tot uitvoering brengen van de onderdelen van de strategie. De onderdelen dienen logisch aan te sluiten op de opgaven binnen de Limburg Centraal gemeenten en de mogelijkheden van de betrokken partijen. De nadere uitwerking van de acties worden belegd op het juiste schaalniveau en met betrokkenheid van de juiste partijen.

De verstedelijkingsagenda bouwt voort op de ambities, principes, ontwikkelpaden en interventies uit deze strategie. Daarmee vormt de strategie het kader op basis waarvan de verstedelijkingsagenda vormgegeven zal worden. Dit betekent nog niet dat alle opgenomen ambities en interventies direct uitgevoerd zullen worden. Op basis van verkenning van onder meer haalbaarheid en wenselijkheid moet blijken over welke maatregelen reële vervolgafspraken gemaakt kunnen worden. Daarbij wordt onder meer gewerkt aan verdere concretisering van de opgaven, aan verdiepend onderzoek naar passende ruimte voor stedelijke en kenniseconomie en aan de vraag hoe governance en instrumenten effectief kunnen worden ingezet in de gebiedsontwikkeling en voor versnelling van de verstedelijkingsopgave.

Zo vormt de verstedelijkingsagenda de schakel tussen de strategische koers van Limburg Centraal en de uitvoering in de praktijk. Daarbij wordt voortgebouwd op lopende trajecten en op de samenwerking tussen de betrokken publieke partners, met ruimte om in de volgende fase ook andere partijen verder aan de uitvoering te verbinden.

BRONNEN

- + Agenda Zuid Limburg, Zuid-Limburg gaat over grenzen heen. april 2024.
- + Economische Visie Venlo 2030: Van volume naar waarde. Gemeente Venlo 2023.
- + Een genereus landschap, Ontwerpend onderzoek naar een toekomstperspectief voor Midden-Limburg. Ruimtevolk i.o.v. Provincie Limburg, augustus 2024.
- + Handreiking Ruimte voor Economie, Hoe de instrumenten uit Omgevingswet hiervoor te gebruiken. oktober 2024, Antea Group en Rho Adviseurs i.o.v. Ministerie van Economische Zaken, 31 oktober 2024.
- + Limburg Centraal. Limburg Centraal, Verbinden wonen en werken. Arcadis i.o.v. de samenwerkende gemeenten + Provincie Limburg, 17 april, 2024
- + Limburgse kansen voor heel Nederland, GS notitie proposities 2025
- + Metropoolregio Eindhoven (MRE). In goede banen: Samenwerkingsakkoord 2023–2026. Eindhoven, 2023.
- + Multimodale Mobiliteit aanpak Zuid-Nederland, Studio Bereikbaar 2025.
- + Multimodale Agenda Zuid-Nederland (*concept in ontwikkeling*)
- + Netbewuste Nieuwbouw-Ontwerpprincipes om netbewust te bouwen. Opgesteld door diverse partijen (o.a. Enexis), November 2024
- + Omgevingsvisie Roermond: Toekomstvisie voor de fysieke leefomgeving. Gemeente Roermond, vastgesteld op 12 oktober 2023.
- + Ontwerp Omgevingsvisie Venlo 2040: Toekomstbeeld van de gemeente Venlo in 2040. Gemeente Venlo 2021.
- + Omgevingsvisie Weert: Toekomstvisie op de fysieke leefomgeving richting 2040. Gemeente Weert, 12 juni 2024.
- + Ontwerp Nota Ruimte, Ministerie VRO, 26 september 2025
- + Panorama Zuid Limburg, een ruimtelijke vertaling van de grote opgaven. PosadMaxwan en Arcadis i.o.v. Bestuurlijk Kernoverleg Zuid-Limburg. juli 2023.
- + Parkstad Limburg biedt Ruimte - Ons toekomstverhaal voor 2040., Stadsregio Parkstad Limburg, Augustus 2024.

- + Provinciale omgevingsvisie Limburg, provincie Limburg, 8 mei 2026
- + Ruimtelijk Arrangement Limburg ‘Afspraken voor samenhangende ruimtelijke opgaven’, 11 juni 2025.
- + Ruimtelijke Economische Verkenning 2024, Ministerie van Economische Zaken September 2024.
- + Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Weert: Werken aan de groene thuishaven van de toekomst. Gemeente Weert, oktober 2024.
- + Ruimte voor meiden op Zuid, Een ontwerpgericht onderzoek naar de veiligheidsbeleving van meiden in de openbare ruimte, kenniswerkplaats leefbare wijken, o.a. Krista Scharma, 2024
- + Samenvatting Groeiplan Brightlands Campus Greenport Venlo. Universiteit Maastricht, BASF Nunhems, Provincie Limburg & Gemeente Venlo (2022), 8 april 2022.
- + Triple Helix Regio Midden-Limburg Routeplan 2025–2028: Samen voorop in duurzame vooruitgang. Keyport Roermond 2024.
- + Strategische Visie. Venlo 2040. Toekomstverkenning WLO, Vier scenario’s voor Nederland in 2040, 2050 en 2060, Planbureau voor de Leefomgeving, 2025.
- + Uitvoeringsplan Realisatiepact Knooppunt Venlo 2030. Gemeente Venlo, Provincie Limburg, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat & ProRail, 31 oktober 2023.
- + Limburg Centraal Propositie, Arcadis e.a. voor Provincie Limburg e.a., 30 juli 2025.
- + Limburg Centraal Feitenbasis, Studio Bereikbaar e.a. voor Provincie Limburg e.a., januari 2025.
- + Limburg Centraal Verstedelijkingscontour, Studio Bereikbaar e.a. voor Provincie Limburg e.a., 30 juli 2025.
- + Limburg Centraal Verstedelijkingsconcept, Studio Bereikbaar e.a. voor Provincie Limburg e.a., 26 januari 2026.
- + Woonbehoefteonderzoek provincie Limburg Stec Groep, Herziene versie 9 september 2025.

Plus diverse beleidsstukken en pitches van de 6 gemeenten van Limburg Centraal.

VERSTEDELIJKINGS STRATEGIE Limburg Centraal

EINDRAPPORT 5 AUGUSTUS 2026

opgesteld door

STUDIO — BEREIKBAAR



Afdeling /
Buitengewone
Zaken

samen met de Limburg Centraal partners



Rijksoverheid

provincie
Limburg

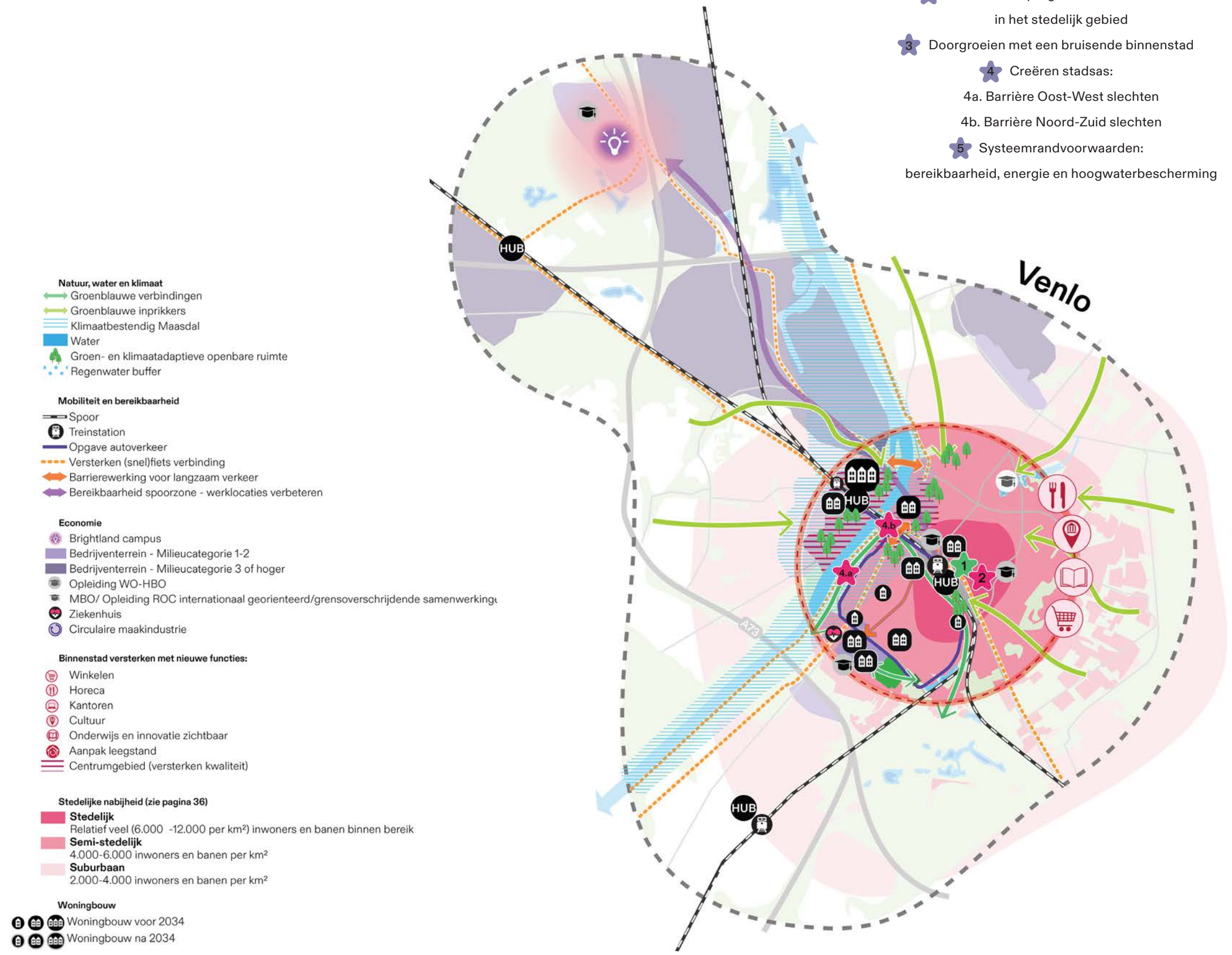


waterschap
limburg

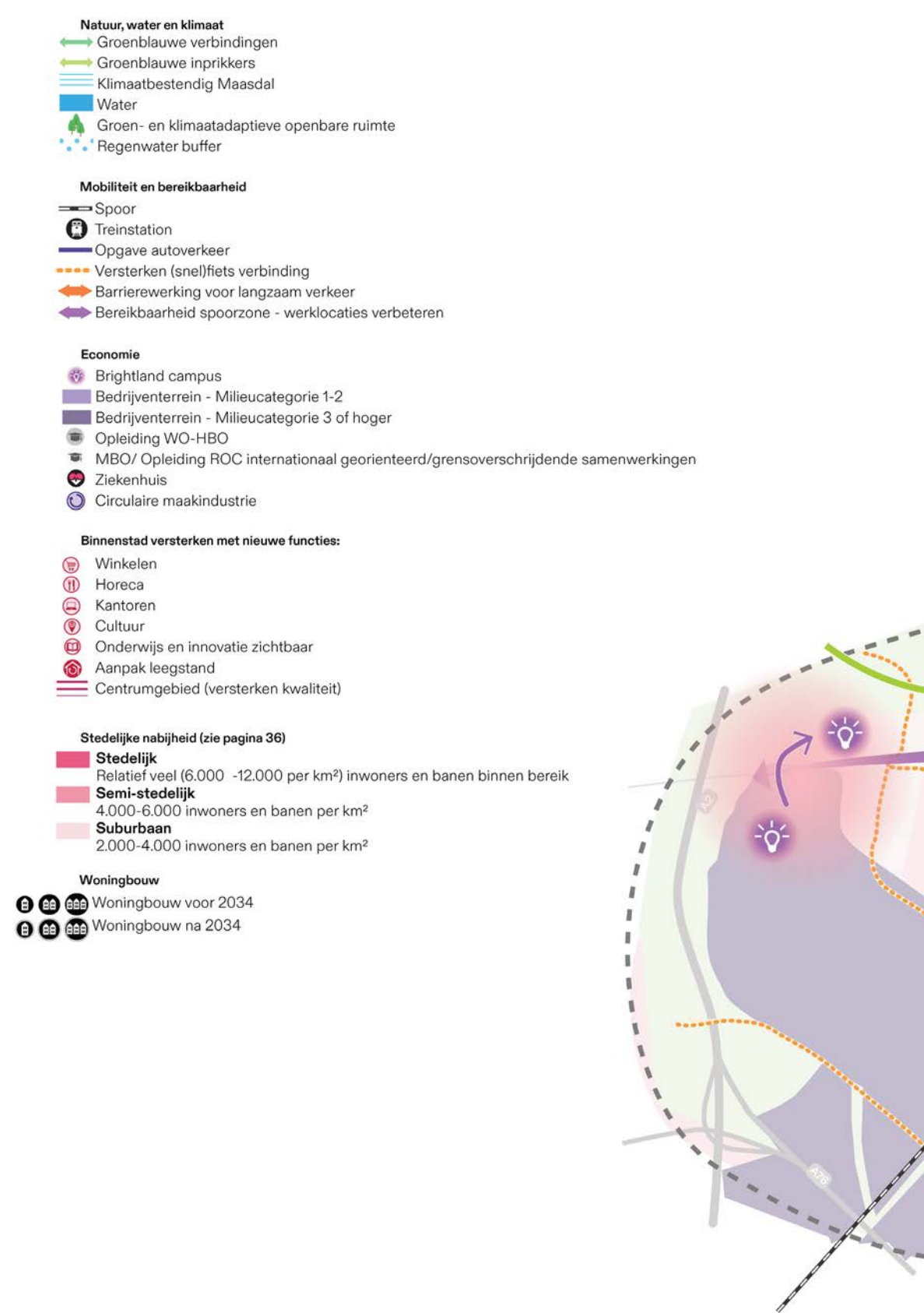


ENEXIS

UITVERGROTING VAN DE KAARTEN 2040

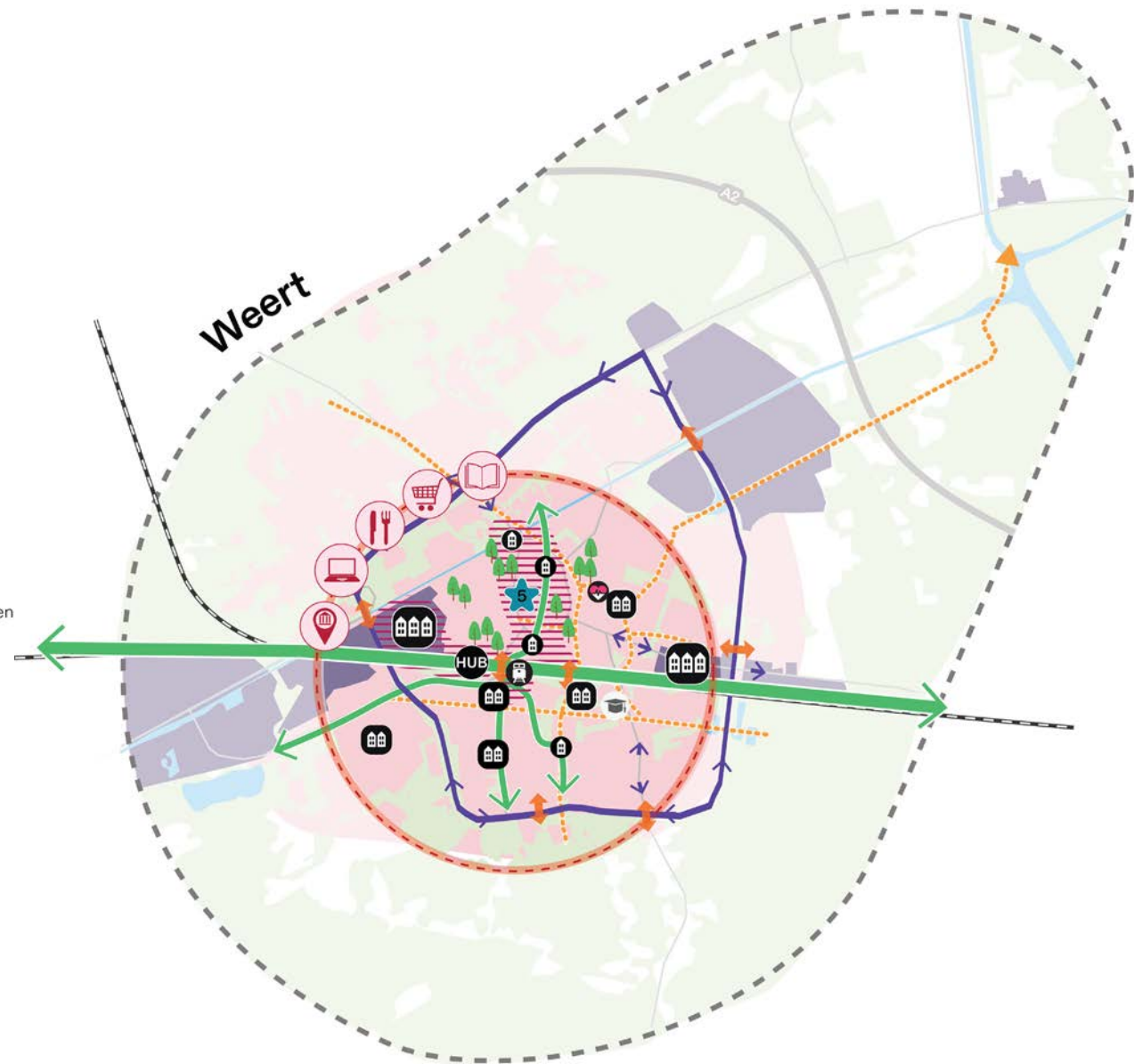


UITVERGROTING VAN DE KAARTEN 2040



SLEUTELINTERVENTIES WEERT

- 1 Samenwerkingsagenda Weert-MRE
- 2 Station Weert als OV-knooppunt en Brainporthub
- 3 Energievoorzieningen lokaal op orde
- 4 Groen als uithangbord
- 5 Economische versterking Weert als centrumstad



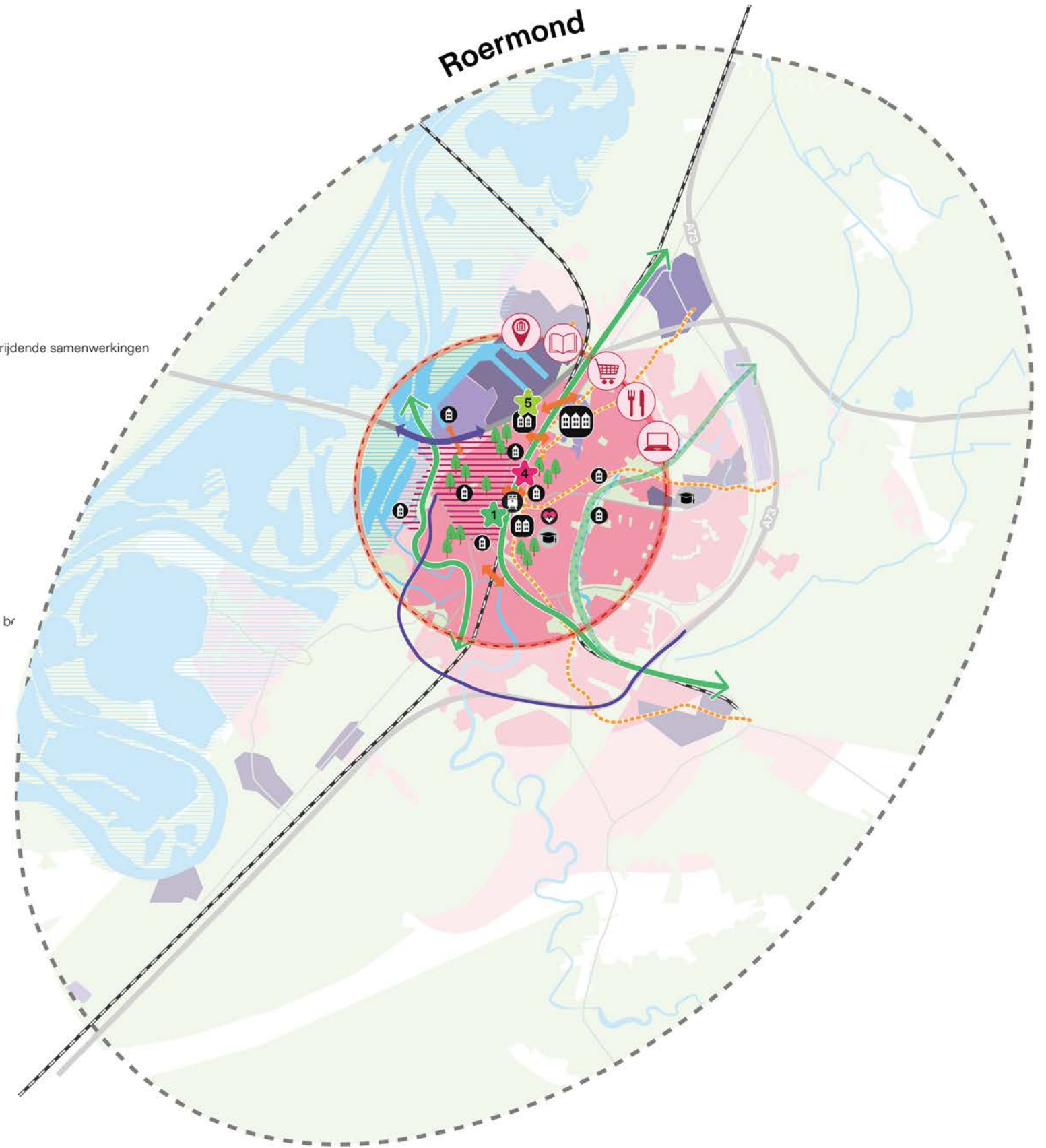
- Natuur, water en klimaat**
- Groenblauwe verbindingen
 - Groenblauwe inprickers
 - Klimaatbestendig Maasdal
 - Water
 - Groen- en klimaatadaptieve openbare ruimte
 - Regenwater buffer
- Mobiliteit en bereikbaarheid**
- Spoor
 - Treinstation
 - Opgave autoverkeer
 - Versterken (snel)fiets verbinding
 - Barrierewerking voor langzaam verkeer
 - Bereikbaarheid spoorzone - werklocaties verbeteren
- Economie**
- Brightland campus
 - Bedrijventerrein - Milieucategorie 1-2
 - Bedrijventerrein - Milieucategorie 3 of hoger
 - Opleiding WO-HBO
 - MBO/ Opleiding ROC internationaal georiënteerd/grensoverschrijdende samenwerkingen
 - Ziekenhuis
 - Circulaire maakindustrie
- Binnenstad versterken met nieuwe functies:**
- Winkelen
 - Horeca
 - Kantoren
 - Cultuur
 - Onderwijs en innovatie zichtbaar
 - Aanpak leegstand
 - Centrumgebied (versterken kwaliteit)
- Stedelijke nabijheid (zie pagina 36)**
- **Stedelijk**
Relatief veel (6.000 -12.000 per km²) inwoners en banen binnen bereik
 - **Semi-stedelijk**
4.000-6.000 inwoners en banen per km²
 - **Suburbaan**
2.000-4.000 inwoners en banen per km²
- Woningbouw**
- Woningbouw voor 2034
 - Woningbouw na 2034

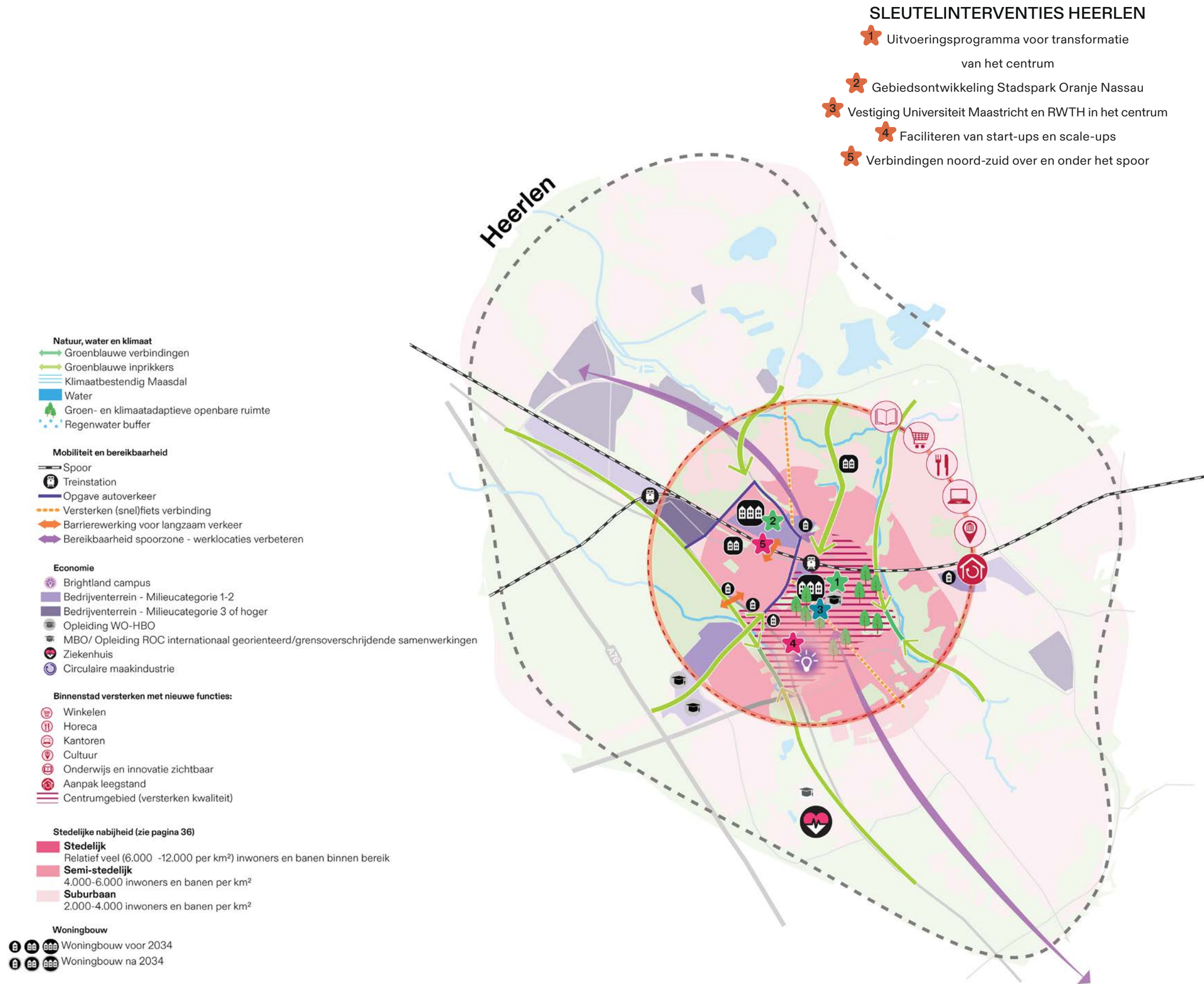
- Natuur, water en klimaat**
- Groenblauwe verbindingen
 - Groenblauwe inprickers
 - Klimaatbestendig Maasdal
 - Water
 - Groen- en klimaatadaptieve openbare ruimte
 - Regenwater buffer
- Mobiliteit en bereikbaarheid**
- Spoor
 - Treinstation
 - Opgave autoverkeer
 - Versterken (snel)fiets verbinding
 - Barrierewerking voor langzaam verkeer
 - Bereikbaarheid spoorzone - werklocaties verbeteren

- Economie**
- Brightland campus
 - Bedrijventerrein - Milieucategorie 1-2
 - Bedrijventerrein - Milieucategorie 3 of hoger
 - Opleiding WO-HBO
 - MBO/ Opleiding ROC internationaal georiënteerd/grensoverschrijdende samenwerkingen
 - Ziekenhuis
 - Circulaire maakindustrie
- Binnenstad versterken met nieuwe functies:**
- Winkelen
 - Horeca
 - Kantoren
 - Cultuur
 - Onderwijs en innovatie zichtbaar
 - Aanpak leegstand
 - Centrumgebied (versterken kwaliteit)
- Stedelijke nabijheid (zie pagina 36)**
- **Stedelijk**
Relatief veel (6.000 -12.000 per km²) inwoners en banen binnen br
 - **Semi-stedelijk**
4.000-6.000 inwoners en banen per km²
 - **Suburbaan**
2.000-4.000 inwoners en banen per km²
- Woningbouw**
- Woningbouw voor 2034
 - Woningbouw na 2034

SLEUTELINTERVENTIES ROERMOND

- 1 Herontwikkeling Spoorzone Zuid
- 2 Schuif mengbare functies
- 3 Mobiliteitsaanpak in combinatie met Limburg Centraal
- 4 Verkennen mogelijkheden aanpassing spooreplacement
- 5 Verbeteren oost-westverbinding





+

+

+

VERSTEDELIJKINGS
STRATEGIE
Limburg Centraal

+

+

+

+