

Ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht

Discussienota ten behoeve van co-creatie





Leeswijzer

Inhoudsopgave

1. Inleiding
 - a. Aanleiding en vraagstelling
 - b. Terugblik plan van aanpak
 - i. Beleid- en trendanalyse
 - ii. Trends en ontwikkelingen
 - iii. Ontwikkeling scenario's
 - iv. Uitkomsten analyses en expertbijeenkomsten
2. Uitgangspositie
 - a. Problemen in Maastricht Oost
 - b. Kansen voor gebiedsontwikkeling in het stationsgebied
 - c. Economische kansen voor Maastricht en regio dankzij agglomeratie-effecten
 - d. Anticiperen op toekomstige reizigersaantallen en mobiliteitsgedrag
3. Ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht
 - a. Stadsdelen verbinden
 - b. Transitie station naar verblijfsgebied en knooppunt
 - c. Randvoorwaarden
4. Maatregelen en fasering
 - a. Maatregelen in het stationsgebied
 - b. Robuuste maatregelen en fasering
5. Conclusies en advies

Leeswijzer

De voorliggende ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht is via een aantal stappen tot stand gekomen.

Deze rapportage omschrijft allereerst de opdracht en de gekozen van aanpak.

Vervolgens komt de uitgangspositie van de regio Maastricht aan bod. We gaan hierin op de voornaamste problemen en kansen voor de regio Maastricht.

Op basis van de expertbijeenkomsten, analyses, scenario's en de uitgangspositie van de regio Maastricht wordt een ruimtelijk-economische visie voor Stad en Spoor Maastricht bepaald.

De bijbehorende maatregelen en fasering komen daarna aan bod.

De rapportage eindigt met conclusies en een advies voor het vervolg.



Inleiding

Aanleiding en vraagstelling

In het kader van de planstudie Stad en Spoor werken NS, ProRail, Provincie Limburg, gemeente Maastricht, Maastricht Bereikbaar en ProjectbureauA2 aan **een gezamenlijke ambitie voor Stad en Spoor Maastricht**.

Een belangrijk vertrekpunt voor het tot stand komen van deze ambitie is een **visie** op de positie van Maastricht binnen de Euregio, het stationsgebied van Maastricht en de rol van station Maastricht in de Euregio in het bijzonder. Aan Ecorys is gevraagd een ruimtelijk-economische visie voor Stad en Spoor Maastricht op te stellen.

De voorliggende visie dient als input voor het ontwerpproces en diverse verdiepende onderzoeken. Deze visie is daarmee een **verkenning** en dient vooral als basis voor de juiste discussies in het proces van co-creatie

Terugblik plan van aanpak

Ecorys heeft de ruimtelijk-economische visie opgesteld aan de hand van de volgende drie stappen:

1. **Uitvoeren beleid- en trendanalyse**; een analyse van het vigerend beleid voor het stationsgebied Maastricht alsook trends en ontwikkelingen die zich in de stationsomgeving van Maastricht, op mondiaal en op internationaal niveau voordoen.

2. **Ontwikkeling toekomstscenario's**; op basis van de analyse zijn vier mogelijke toekomstscenario's ontwikkeld voor het stationsgebied Maastricht.
3. **Opstellen ruimtelijk economische visie**; hierin is op hoofdlijnen inzichtelijk gemaakt aan welke eisen en voorwaarden het stationsgebied dient te voldoen om de toekomstscenario('s) mogelijk te maken.

Deze drie stappen zijn tijdens drie verschillende **expert-bijeenkomsten** op 29 juni 2017, 29 augustus 2017 en 26 september 2017 met genoemde partijen besproken.

Stap 1 en 2 van het plan van aanpak zijn in dit hoofdstuk nader toegelicht. Stap 3, de ruimtelijk-economische visie zelf, komt in de volgende hoofdstukken aan bod.

Beleid- en trendanalyse

Op basis van beleidsdocumenten van de gemeente Maastricht en de provincie Limburg, is het relevante beleid voor het stationsgebied en de economische agenda van Zuid-Limburg geanalyseerd. Tevens zijn er lessen uit andere stationsgebieden getrokken en zijn relevante politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen geïdentificeerd op basis van *deskresearch*.



De analyse hierna bouwt voort op de volgende bronnen:

- Arbeidsmarkt crossovers, clusters en beleid (Van Oort, 2015)
- Gebiedsagenda Limburg (2012)
- Gevoeligheidsanalyse toekomstig gebruik station Maastricht en omgeving (Goudappel Coffeng, 2016)
- Grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg (2014)
- Masterplan Station Maastricht (2016)
- -plan De Groene Loper (2009)
- -Structuurvisie Maastricht 2030 (gemeente Maastricht, 2012)

In aanvulling hierop is de heer Mike Lücker, projectmanager Internationale Railagenda Limburg bij provincie Limburg. Geïnterviewd.

Op **hoofdpijnen** zijn de resultaten van de beleid- en trendanalyse als volgt:

- De gemeente Maastricht en NS hebben de ambitie de relatie van het stationsgebied Maastricht met de stad te verbeteren en het functioneren van station Maastricht als ov-knooppunt te optimaliseren;
- Bij de provincie Limburg en de gemeenten in Zuid-Limburg is er de ambitie de regio Zuid-Limburg economisch verder te integreren met de Euregio;
- Veel (Nederlandse) stationsgebieden – zoals bijvoorbeeld Arnhem Centraal, Utrecht Centraal en Groningen – zetten hoog in op bereikbaarheid, multimodaliteit en verbindingen tussen stadsdelen;

- Veel (Nederlandse) stationsgebieden worden getransformeerd naar ontmoetingsgebieden door gerichte vastgoedsturing;
- De toekomst van de Euregio en (technologische) innovaties op het gebied van mobiliteit gaan naar verwachting de grootste impact hebben op de toekomst van station Maastricht.

We lichten deze resultaten hierna toe:

Beleidsplannen station Maastricht

Er bestaan voor het station(sgebied) plannen op **drie geografische schaalniveaus**.

Op **internationaal niveau** is er de ambitie bij de provincie Limburg om de drielandentrein te realiseren; een doorgaande trein (bij voorkeur 2x per uur) tussen Luik, Maastricht, Heerlen en Aken.

Op **stedelijk niveau** willen de gemeente Maastricht en NS het stationsgebied van Maastricht ontwikkelen tot een belangrijke schakel in het stedelijk weefsel. Doel is onder meer de verbindingen tussen Maastricht Oost en de binnenstad (en verder) een impuls te geven. Hierbij wordt gedacht aan een nieuwe langzaam verkeerverbinding tussen Maastricht-Oost en –West bij het station. De gemeente heeft de wens om een verbinding te maken in haar structuurvisie 2030 opgenomen.



Projectbureau A2 heeft vanuit het actieprogramma *verduurzaming Groene Loper* die verbinding op de agenda gezet als belangrijk voor Oost.

Als gevolg van gebrek aan leefbaarheid, veiligheid en een onderbenutting van het historische stationsgebouw dient ook **het stationsgebied** zelf een impuls te krijgen. NS heeft hier een Masterplan voor opgesteld. NS en gemeente werken momenteel samen (in samenwerking met provincie, ProRail en Maastricht Bereikbaar) aan een aantal projecten in het stationsgebied zoals een ondergrondse fietsenstalling (2017) en herinrichting stationsplein en Stationsstraat (2018)



Figuur 1: een impressie van het stationsgebied van Maastricht met ondergrondse fietsenstalling

Economische ambities Zuid-Limburg

De lange termijn doelstelling van provincie Limburg en de gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen is om het vestigingsklimaat van Zuid-Limburg te versterken. De ambitie is om in (Zuid-)Limburg een **hoogwaardige internationaal georiënteerde kenniseconomie** te ontwikkelen, die haar unieke grensligging tussen België en Duitsland en de centrale ligging tussen (inter)nationale (kennis)agglomeraties benut. De provincie ziet hiertoe perspectief door grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van onderwijs, cultuur en natuur



alsmede Euregionale verankering van de topsectoren health, chemie, automotive en logistiek.

Lessen uit andere stationsgebieden

Uit andere (Nederlandse) stationsgebieden kunnen lessen getrokken worden die interessant kunnen zijn voor de ontwikkeling van het stationsgebied Maastricht.

Bij Utrecht Centraal en Rotterdam Centraal, maar bijvoorbeeld ook in Gouda en Groningen wordt ingezet op **bereikbaarheid en multimodaliteit** in stationsgebieden. Doordat de fiets een steeds belangrijkere rol vervult in het voor- en natransport van het gebruik van het spoor, wordt er geïnvesteerd in fietsinfrastructuur en hoogwaardige fietsenstallingen. Onder de verbetering van fietsbereikbaarheid valt ook het **verbinden van stadsdelen** bij stations. Deze vormen geregeld nog een barrière in het stedelijk gebied. Door verbindingen onder of over het spoor te realiseren streven veel steden er naar de doorbloeding van het stedelijk weefsel te verbeteren (figuur 2).



Figuur 2: een mogelijke impressie van de fietsbereikbaarheid en multimodaliteit op station Groningen

Daarnaast wordt bij veel stations geïnvesteerd in multimodaliteit door *Kiss & Ride* voorzieningen aan te leggen en de aansluiting van bussen (en trams) op perrons op hetzelfde niveau af te handelen (figuur 3). Stationsgebieden worden daarmee getransformeerd naar **ov-knooppunten**. Ook is waar te nemen dat **campussen** in toenemende mate op directe en op hoogwaardige wijze met stations worden verbonden. Bijvoorbeeld door de aanleg van een directe tramverbinding tussen een campus en het station te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval Campus Den Haag, Eindhoven Brainport en de Uithoflijn.



Figuur 3: een impressie van multimodaliteit op Utrecht Centraal

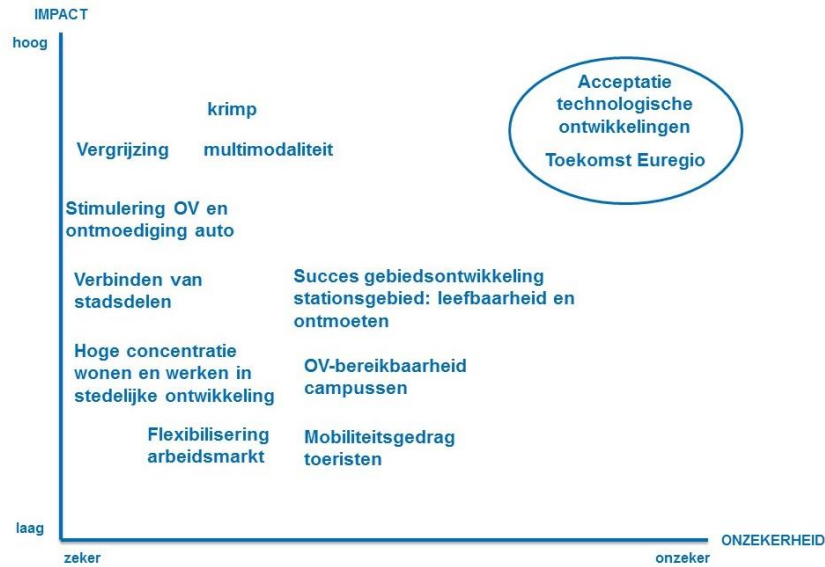
Naast verbinden wordt er in andere stationsgebieden ook ingezet op **ontmoeten**. Door **gerichte vastgoedontwikkeling** investeren stationsgebieden in **leefbaarheid** en worden **gemengde functies** voor (co-)work, leisure en wonen gefaciliteerd. Het resultaat is een toenemende **drukke** op en rond stations. Dit draagt niet alleen bij aan de ontmoetingsfunctie van het station, maar drukte versterkt ook het functioneren van de economische activiteiten op en rond stations ('voldoende aanloop') en vergroot de sociale veiligheid van het stationsgebied. Al met al wordt door deze gebiedsontwikkeling een **nieuw stuk binnenstad** ontwikkeld (figuur 4).



Figuur 4: een impressie van (gemengde) horeca en leisure op Arnhem Centraal

Twee belangrijke ontwikkelingen voor station Maastricht

Op basis van voorgaande, aangevuld met deskresearch van diverse bronnen en aangevuld met een gevoeligheidsanalyse van station Maastricht en omgeving door Goudappel Coffeng, is een **inventarisatie gemaakt van ontwikkelingen voor het station en stationsgebied van Maastricht**. De resultaten hiervan zijn vervolgens geclassificeerd op basis van impact en onzekerheid. Zie onderstaand figuur 5.



Figuur 5: relevante trends en ontwikkelingen voor het stationsgebied van Maastricht

Deze resultaten zijn vervolgens gepresenteerd en besproken tijdens de eerste expertbijeenkomst, waarin **twee drijvende krachten** voor het stationsgebied van Maastricht zijn geïdentificeerd.

Naar verwachting zijn de **toekomstige positie van Maastricht in de Euregio** en de **acceptatie van MaaS (i.e. technologische mobiliteitsinnovaties)** het meest onzeker en hebben deze naar verwachting de grootste impact op het economisch

functioneren van Maastricht en het toekomstige gebruik van het station en het stationsgebied:

In de huidige Euregio zijn de grenzen nog in belangrijke mate een **barrière**. Werken over de grens is geen gemeengoed en grensoverschrijdende samenwerking tussen overheden vindt beperkt plaats. **Maastricht** kan als centraal gelegen stad in de Euregio veel winnen bij een **verdere economische integratie**, resulterend in een substantiële economische en demografische groei, profiterend van de **agglomeratievoordelen** die integratie biedt. Het resultaat is een **sterke toename van verplaatsingen** van en naar Maastricht.

Agglomeratie-effecten ontstaan als gevolg van nabijheid en dichtheid. Grote steden of een samenstel van middelgrote steden vormen de basis voor agglomeratie-effecten. Concreet ontstaan agglomeratie-effecten als volgt:

- Labour market pooling; agglomeratie resulteert in een grotere arbeidsmarkt en biedt kansen voor specialisatie. Dit leidt tot een betere *matching* van vacatures en arbeidskrachten.
- Sharing van input; agglomeratie leidt tevens tot een betere match tussen (gespecialiseerde) toeleveranciers en afnemers.
- Kennispillovers; nabijheid van bedrijven leidt tot meer zakelijke en informele interactie, wat een positief effect heeft op kennisontwikkeling.

Mobility as a Service (MaaS) staat in het vervolg van deze studie voor een breed scala aan **technologisch innovaties** in mobiliteit waarin de huidige mobiliteit van karakter verandert. De eigen auto maakt in toenemende plaats voor een situatie

waarin **mobilititeit een dienst wordt** en waarin ook **elektrische en zelfrijdende auto's** voor een belangrijk deel de stedelijke mobiliteit gaan bepalen. Als dit doorzet kan het **gebruik van de trein sterk toenemen**.

Mobility as a Service

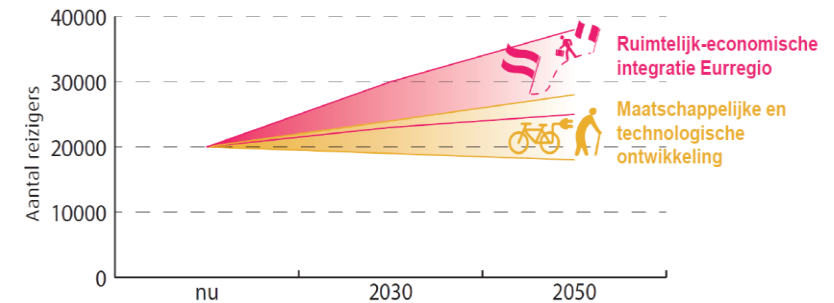
Een belangrijke ontwikkeling op het gebied van mobiliteit is de ontwikkeling van de deeleconomie waarbij eigendom van vervoermiddelen en vaste patronen van gebruik transformeren naar het betalen voor (een aaneenschakeling van) variërende mobiliteitsdiensten. Via apps wordt het mogelijk een concrete en specifieke vervoersvraag op te geven en vervolgens een gerichte instructie te krijgen hoe deze het beste kan worden ingevuld.

Mobiliteit wordt hiermee een **dienst**. Mobility as a Service staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoop, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Ketenmobiliteit, combinaties van vervoerwijzen, geen 'vaste' vervoerwijze en de vervoerwijze(n) gebruiken die het beste aansluit bij de gewenste verplaatsing, zijn kernbegrippen hierin.

Deze diensten worden nu al aangeboden in Helsinki onder de naam **MaaS** (Mobility as a Service), maar ook UBER, BMW, Volkswagen en PSA werken aan vergelijkbare platformen.

Ander onderzoek bevestigt dat deze twee krachten een grote invloed kunnen hebben op het gebruik van station Maastricht. Goudappel Coffeng heeft, op basis van een inschatting van de effecten van (1) van de ruimtelijk-economische integratie van de Euregio en van (2) maatschappelijke en technologische ontwikkelingen een indicatie van het aantal in- en uitstappers

op station Maastricht gemaakt (figuur 6). Hieruit resulteert een substantiële bandbreedte voor het gebruik van het station. Het aantal reizigers per dag zal, ten opzichte van nu, naar verwachting kunnen stijgen tot bijna 40.000 (en daarmee in omvang bijna verdubbelen), maar tevens licht kunnen dalen.



Figuur 6: de verwachte invloed van de ruimtelijk-economische integratie van de Euregio en maatschappelijk-technologische ontwikkelingen op het aantal treinreizigers van en naar Maastricht



Van twee drijvende krachten naar vier scenario's voor stationsgebied Maastricht

In de eerste expertbijeenkomst zijn, als basis voor voorliggende ruimtelijk-economische visie en aan de hand van de twee drijvende krachten, **vier toekomstscenario's** voor het stationsgebied Maastricht geschetst.

Hieruit zijn **twee scenario's verder uitgewerkt**. In deze scenario's worden historische ontwikkelingen, huidige feiten en toekomsttrends gebundeld tot denkbare consistente toekomstbeelden.

Deze scenario's zijn tijdens de tweede expertbijeenkomst toegelicht, bediscussieerd en verder aangescherpt. De **resulterende scenario's** komen hierna aan bod. Allereerst lichten we toe wat een scenario inhoudt.

Toelichting 'wat zijn scenario's?'

Scenario's geven weer wat er in de toekomst zou kunnen gebeuren als bepaalde trends werkelijkheid worden, en zijn dus geen voorspelling van de toekomst of een blauwdruk voor beleid.

De hoofdlijn voor scenario's is dat gesignaleerde trends en ontwikkelingen doorzetten en dat de maatschappij hierop kan reageren. Voor een beleidsmaker zijn de scenario's zelf niet direct beïnvloedbaar, maar kan er wel beleid worden ontwikkeld

om in te spelen op de scenario's. Op deze manier prikkelen scenario's het voorstellingsvermogen van beleidsmakers, waardoor zij zich beter kunnen voorbereiden op de toekomst. Zo was Shell destijds beter voorbereid op de oliecrisis, omdat zij dit vroegtijdig als een van de mogelijke toekomstscenario's hadden uitgewerkt. Met andere woorden, scenario's wijzen op mogelijke toekomstperspectieven waartegen beleidsmakers hun huidige en toekomstige beleid (en de langetermijneffecten daarvan) kunnen afzetten.

Scenario's fungeren als het ware als "steigers voor het te bouwen huis": de beleidskeuzes en –maatregelen (figuur 7). Na de bouw zijn de steigers niet meer zichtbaar, maar waren wel essentieel voor de totstandkoming van het huis. Op basis van scenario's kunnen beleidsmaker en andere partijen aan de slag: *"als deze wereld werkelijkheid wordt, waar sta ik dan en wat moet ik doen om mijn doelstellingen te bereiken?"*



Figuur 7: Scenario's kunnen worden beschouwd als de randen van het speelveld. Daarmee fungeren scenario's als het ware als steigers voor de bouw van een huis.

Twee drijvende krachten...

De twee drijvende krachten kunnen op een assenstelsel worden geplaatst, waarin gevarieerd wordt in de positie van Maastricht de toekomst van de Euregio en de acceptatie van technologische mobiliteitsinnovaties

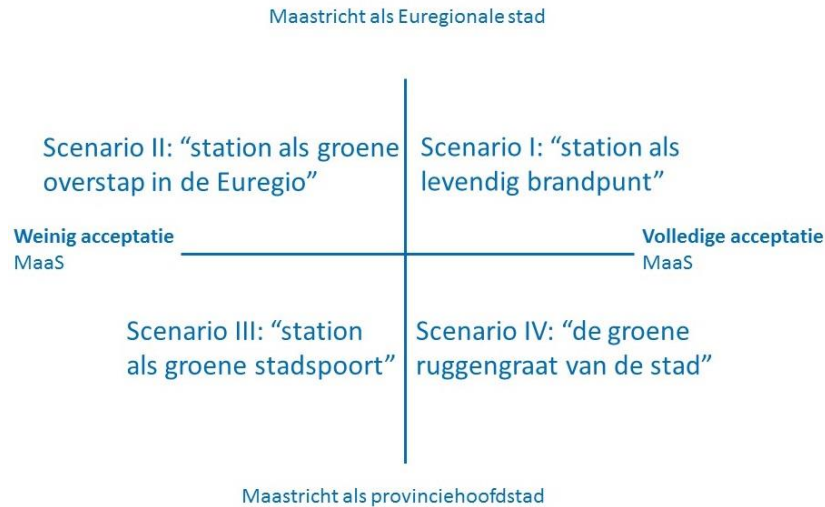
1. De positie van Maastricht in het regionale stedelijk netwerk:
Een toekomst van Maastricht als Euregionale stad versus een toekomst van Maastricht als provinciehoofdstad.
2. De mate van acceptatie van MaaS: beperkt of volledig



Figuur 8: Het concept Mobility as a Service (MaaS)

.... en vier scenario's

De twee drijvende krachten kunnen worden weergegeven in een **assenstelsel**, resulterend in vier mogelijke scenario's. Zie onderstaand figuur.



Figuur 9: de vier scenario's voor Stad en Spoor Maastricht

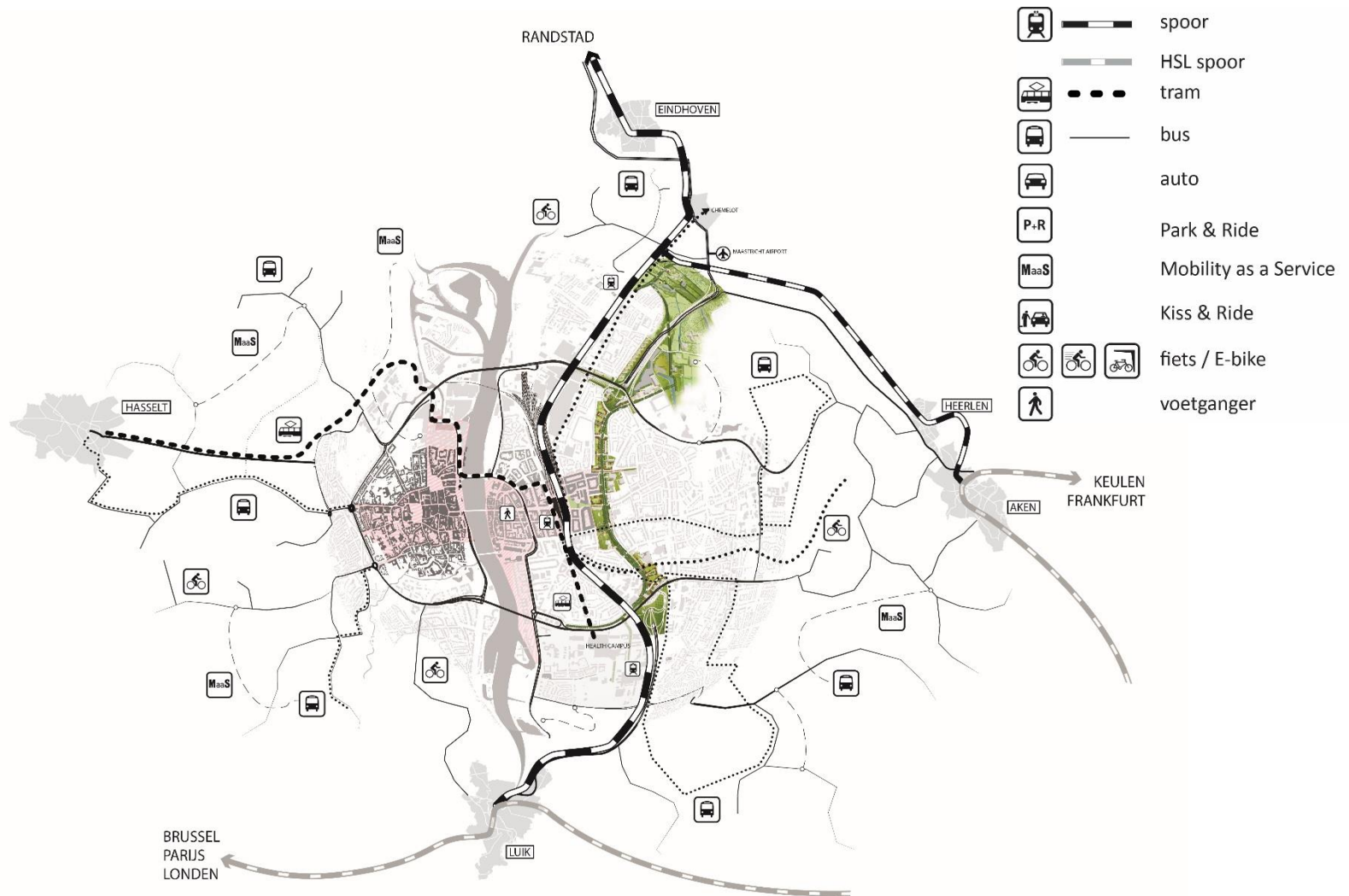
De scenario's vormen de randen van het speelveld voor het station(sgebied) Maastricht:

- **Scenario I: Station als levendig brandpunt:** indien de Euregio ruimtelijk-economisch integreert en MaaS zich voltrekt is sprake van een voorspoedige economische en demografische ontwikkeling waarin Maastricht een prominente rol vervult en zich ontwikkelt tot een Euregionale

stad. Als gevolg hiervan neemt belang en gebruik van het station Maastricht sterk toe.

- **Scenario II: Station als groene overstap:** binnen de Euregio wordt station Maastricht vooral gebruikt om over te stappen naar andere bestemmingen. Er vindt relatief weinig verblijf en ontmoeting plaats in het stationsgebied.
- **Scenario III: Station als groene stadspoort:** indien de Euregio beperkt verder integreert en de acceptatie van MaaS achterblijft is er sprake van een meer geleidelijke economische en demografische ontwikkeling in Maastricht. Landsgrenzen blijven grote barrières in de economische samenwerking van de Euregio. De economie groeit beperkt en de auto behoudt een belangrijke positie in het mobiliteitsgedrag.
- **Scenario IV: de groene ruggengraat van de stad:** Maastricht profileert zich als groene provinciestad en het stationsgebied is daarbij een belangrijke 'etalage'.

Op basis van bovenstaande vier scenario's is tijdens de eerste expertbijeenkomst besloten om **scenario I en III** verder uit te werken als basis voor de visie. Zie hieronder.



Figuur 10: illustratie Euregio in het scenario Station als levendig brandpunt



Station als levendig brandpunt

In dit scenario fungeert de Euregio als een geïntegreerde stedelijke agglomeratie. De Nederlandse, Duitse en Belgische grensregio's werken sterk samen. Dit houdt in dat de potentiële schaalvoordelen en interactievoordelen op het gebied van arbeidsmarkt, onderwijs en dagelijkse recreatie binnen de Euregio benut worden. De steden Maastricht, Luik en Aken fungeren als een netwerkstad. Dit resulteert in nieuwe dynamiek, waarbij bedrijven vestigingen openen aan beide zijden van de grens. In deze Euregionale samenwerking zijn concrete knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving opgelost. Zo is het bijvoorbeeld gemakkelijker om gebruik te maken van zorg in het buitenland en is er sprake van grensoverschrijdende diploma-erkenning.

De benutte schaalvoordelen en interactievoordelen resulteren in een economisch goed functionerende regio, waarin de werkgelegenheid in de regio Zuid-Limburg sterk toeneemt. Dankzij de toename in werkgelegenheid wordt de regio Zuid-Limburg steeds aantrekkelijker voor jonge mensen, waardoor de regio groeit (in plaats van krimpt) en de bevolking een evenwichtige samenstelling kent ('minder vergrijzing')

Doordat de steden Maastricht, Luik en Aken als een netwerkstad fungeren is er sprake van veel grensoverschrijdende mobiliteit. De sterk geïntegreerde en economisch goed functionerende Euregio wordt dan ook gekenmerkt door een grensoverschrijdend *Daily Urban System* (DUS). In dit DUS speelt openbaar vervoer een belangrijke rol. Bewoners van de Euregio maken graag gebruik van het

hoogwaardige openbaar vervoer. In het ov-systeem sluiten de voornaamste (grensoverschrijdende) ov-knooppunten – waaronder station Maastricht – door de verbeterde infrastructuur en frequente internationale treinverbindingen goed op elkaar aan. Via de ov-knooppunten kunnen reizigers gemakkelijk overstappen op trein, bus, tram en metro alsmede de nieuwe mobiliteitsvormen. De elektrische (leen)fiets speelt hierbij ook een grote rol als vervanger voor de auto voor afstanden tot circa 15 à 20 kilometer. Daarnaast vervult de elektrische auto een rol in het voor- en na transport. De spoorlijn is in dit scenario de ruggengraat van de regio.

De treinstations worden belangrijker binnen het ov-systeem en vormen steeds vaker multimodale knooppunten. Het treinstation wordt (weer) de "stadspoort van de stad". Een stationslocatie is in potentie een "stedelijk visitekaartje". Het gaat daarbij om meer dan een overstapplek; de nieuwe stations functioneren als een multifunctionele 'hub' voor reizen, werken, wonen en vrijetijdsbesteding. De nieuwe stationsgebieden worden van strategische betekenis voor (middel)grote steden.

Door de kwaliteit en populariteit van multimodale knooppunten, is er binnen de Euregio sprake van *Transit Oriented Development* (TOD). Bedrijven en instellingen hebben zich gevestigd op multimodale knooppunten waardoor zij goed bereikbaar zijn binnen de Euregio. Dit geldt bijvoorbeeld voor het stationsgebied van Maastricht. Daarnaast zijn woningen in



(de nabijheid van) multimodale knooppunten gewild en stijgen deze in waarde. Ook zijn stationsgebieden populaire co-work en ontmoetingsplekken voor ZZP'ers (kenniswerkers) en medewerkers actief in de topsectoren van de Euregio.

De uitkomsten van dit scenario zijn geïllustreerd in figuur 10. Het roze gebied betreft het 'ruimtelijk streefbeeld' uit de structuurvisie 2030, waarbij een samenhangend centraal stedelijk gebied ontwikkeld wordt dat zich uitstrekt van blauwdorp in het westen, het gebied rond de A2 in het oosten, Randwyck in het zuiden en Belvédère in het noorden. Daarbij wordt de binnenstad uitgebreid tot aan De Groene Loper. In dit scenario loopt de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht door tot aan Randwyck en zijn niet-rendabele busverbindingen vervangen door MaaS. De dikte van de trein- en tramverbindingen representeert de hoogte van de frequentie en mate van verbondenheid.



Figuur 11: Collage station Maastricht als levendig brandpunt



Figuur 12: functioneren Euregio in scenario stations als groene stadspoot



Station als groene stadspoort

In dit scenario is er minder sprake van een economisch geïntegreerde Euregio. Samenwerking met grensoverschrijdende regio's is door de taalbarrière en verschillen in regelgeving (i.e. de grensweerstand) lastig. Verbindingen binnen de regio zijn hierdoor ook suboptimaal. De tramlijn Hasselt-Maastricht eindigt in de stad en de verbindingen met Aken en met Luik kennen een lage frequentie en kwaliteit. De auto is hierin dominant. Het openbaar vervoer wordt beperkt gebruikt en in vergelijking met de huidige situatie zijn er lijnen weggefallen. Dit wordt deels opgevangen met belbussen die geen vaste dienstregeling en route rijden, maar op aanvraag beschikbaar zijn.

De stad Maastricht kent een beperkte groei in inwoners dankzij de hoge mate van leefbaarheid. Het is er prettig wonen, werken en recreëren. De beschikbare banen in de stad zijn voornamelijk te vinden in het onderwijs, het openbaar bestuur en de dienstensector. Daarnaast zijn de verbindingen met de Randstad en met Brabantstad vanaf het station en de verbinding via de A2 goed. De elektrische auto's die veel stedelingen bezitten brengen ze dagelijks naar hun banen in elders in Limburg, Noord-Brabant of verder. Werken in de auto wordt steeds belangrijker, het is ook mogelijk door de zelf sturende technologie.

Werknemers pakken gemakkelijk hun elektrische fiets en spreken ook regelmatig af voor een bespreking in de stad. Voor bijeenkomsten met personen van buiten de stad voldoen de parkeerplaatsen langs de A2 waar nette restaurants met uitstekende voorzieningen zitten. Er is niet sprake van één centraal ontmoetingspunt, maar er zijn veel plaatsen waar zakelijke meetings en bijeenkomsten gehouden worden. Het station is één van de vele ontmoetingspunten en voornamelijk een gebied waar verbindingen met de Randstad mogelijk zijn per trein. Mede hierdoor heeft der regio het karakter van een polycentrische regio. Het stationsgebied speelt hierin een secundaire rol.

Dit scenario is geïllustreerd in figuur 12. In dit scenario heeft het roze gebied tevens betrekking op het ruimtelijk streefbeeld uit de structuurvisie 2030. In dit scenario wordt het stationsgebied ontwikkeld tot groene stadspoort, dat fungeert als etalage voor de regio Zuid-Limburg. Daarbij wordt De Groene Loper uitgebreid en krijgt het een directe aantakking aan het station. De tramlijn tussen Hasselt en Maastricht eindigt in dit scenario in het centrum en niet-rendabele busverbindingen worden meer en meer vervangen door MaaS. In deze afbeelding zijn de trein- en tramverbindingen dunner geïllustreerd, om aan te geven dat er in dit scenario sprake is van een lagere frequentie en verbondenheid.



Figuur 13: Collage station als groene stadspoot

Uitkomsten analyses en expertbijeenkomsten samengevat

Uit de beleid- en trendanalyse blijkt dat NS, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht de ambitie hebben om van station Maastricht een ov-knooppunt te maken en de verbindingen tussen Maastricht Oost en West te willen verbeteren. Deze ambities zijn op hoofdlijnen vergelijkbaar met ontwikkelingen die in andere (Nederlandse) stationsgebieden plaatsvinden.

De economische ambities van de provincie Limburg en gemeente Maastricht en provincie Limburg sluiten in grote mate aan op het scenario “station als levendig brandpunt”. Al met al

kwam naar voren dat de gemeente Maastricht en de provincie Limburg zich hard willen maken voor de agglomeratiepotentie van de Euregio en het stationsgebied robuust willen maken voor toekomstige (innovatieve) mobiliteitsontwikkelingen. Tegelijkertijd kwamen de daadwerkelijke aanleidingen voor de planstudie Stad en Spoor Maastricht ter sprake. Zo willen zowel de gemeente Maastricht als de provincie Limburg de sociaal-economische problematiek in Maastricht Oost oplossen, de spoorbarrière tussen Oost en West ontnemen en kansen voor gebiedsontwikkelingen in het stationsgebied benutten.

Het volgende hoofdstuk gaat in op de bestaande sociaal-economische problemen en kansen die Maastricht en het stationsgebied kenmerken. Dit vormt tezamen de uitgangspositie voor de visie.



Uitgangspositie

Problematiek en kansen in Maastricht

Op basis van de discussies tijdens de eerste en tweede expertbijeenkomst en beleidsrapporten, is een aantal relevante problemen en kansen voor Maastricht geïdentificeerd. Dit hoofdstuk behandelt deze onderwerpen. Allereerst wordt ingegaan op de sociaal-economische problemen van Maastricht Oost en de kwaliteit van de verbindingen die Maastricht Oost heeft met de rest van de stad. Vervolgens wordt ingegaan op de kansen voor gebiedsontwikkeling in het stationsgebied, de economische kansen voor Maastricht in de Euregio en de kansen voor station Maastricht met betrekking tot mobiliteitsontwikkelingen.

De gebruikte beleidsrapporten voor dit hoofdstuk zijn:

- Atlas voor gemeenten (2010)
- Arbeidsmarkt crossovers, clusters en beleid (Van Oort, 2015)
- De economie van de stad (CPB, 2015)
- De verdeelde triomf (PBL, 2016)
- Grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg (provincie Limburg, 2014)
- Locatiekeuzen, agglomeratievoordelen en de onzekere effecten van verstedelijkingsprojecten (CPB, 2013)
- Transferium 2.0 (Cremers, 2017)

Op hoofdlijnen zijn de problemen en kansen voor Maastricht:

- Maastricht Oost blijft sociaal-economisch achter bij de rest van Maastricht, doordat er sprake is van lagere inkomens, hogere werkloosheid en minder banen, bedrijvigheid en leefbaarheid.
- Het wegnemen van fysieke barrières tussen Maastricht Oost en West biedt kansen. Door verbindingen over en/ of onder het spoor te realiseren is er meer interactie tussen Maastricht-Oost en -West mogelijk. Hierdoor wordt gebiedsontwikkeling ten oosten van station Maastricht interessant. Het stationsgebied van Maastricht heeft momenteel een monofunctionele verbindingfunctie. Het stationsgebied heeft echter de potentie om naast een verbindingsknooppunt ook tot een hoogwaardig verblijfsgebied getransformeerd te worden.
- Door betere economische interactie met onder andere Aken en Luik ontstaan er veel kansen voor agglomeratie-effecten in Maastricht en de regio Zuid-Limburg. Zeker omdat de dragende economische sectoren van de regio Zuid-Limburg veel raakvlakken hebben met de rest van de Euregio.
- Het toekomstige aantal reizigers is onzeker gegeven de huidige grensweerstand in de Euregio en de onvoorspelbaarheid van toekomstig mobiliteitsgedrag.



Problemen in Maastricht Oost

In Maastricht is er sprake van ongelijke sociaal-economische verhoudingen tussen de verschillende wijken. In Maastricht Oost blijven met name de buurten Wyckerpoort en Wittevrouwenveld sociaal-economisch achter. In deze buurten is er sprake van lagere inkomens, hogere werkloosheid en minder banen en bedrijvigheid. Ook op het gebied van veiligheid, gezondheid en leefbaarheid lopen deze buurten over het algemeen achter op de rest van Maastricht (tabel 1).

Tabel 1: sociaaleconomische statistieken Wittevrouwenveld, Wyckerpoort en Maastricht (bron: CBS/BZK, 2014; Leefbaarometer, 2014; Maastricht in cijfers, 2016)

	Wittevrouwenveld	Wyckerpoort	Maastricht
Gemiddeld inkomen per inwoner	€17.300	€20.300	€22.300
Huishoudens onder of rond sociaal minimum	19,5%	13,7%	11,7%
Uitkeringsontvangers (werkloosheids-, bijstands- en arbeidsongeschiktheidsuitkering)	21%	12,5%	13%
Bedrijfsvestigingen totaal	270	205	8.545

¹ De binnenstad verslechtert de connectiviteit van Maastricht Oost met de rest van de stad doordat het kernwinkelgebied fungeert als een barrière voor fietsers.

	Wittevrouwenveld	Wyckerpoort	Maastricht
Bedrijfsvestigingen per inwoner	0,05	0,05	0,07
Woon/werk balans	2,3	2,6*	1,7
Leefbaarheidssituatie	Voldoende	Ruim voldoende	Ruim voldoende
Totale geregistreerde criminaliteit per 1.000 inwoners	142	110	102
Gemiddelde woningwaarde	€140.000	€129.000	€174.000

* heeft betrekking op Wyckerpoort en Oostermaas

Een tweede probleem voor Maastricht Oost is de connectiviteit met de rest van de stad. Door barrières van (voorheen) de A2, het spoor, de Maas en de binnenstad ¹ is de bereikbaarheid van Maastricht Oost in relatie met de rest van de stad slecht. Inmiddels is de barrière van de A2 weggenomen dankzij de ondertunneling van deze snelweg. Door de ontwikkeling van De Groene Loper wordt tevens geïnvesteerd in de leefbaarheid van Maastricht Oost. Echter vormt het spoor nog steeds een grote barrière. Nieuwe verbindingen onder of over het spoor zouden de bereikbaarheid van Maastricht Oost aanzienlijk verbeteren (figuur 14).



Figuur 14: mogelijke verbindingen tussen Maastricht Oost en de rest van Maastricht

Kansen voor gebiedsontwikkeling in het stationsgebied

Het slechten van de spoorbarrière biedt kansen voor de opwaardering van Oost op sociaal, cultureel en economisch gebied. Een goede bereikbaarheid is immers een belangrijke voorwaarde voor gebiedsontwikkeling. Op dit moment fungeert het stationsgebied als monofunctioneel gebied voor openbaar vervoer. Daarbij geldt dat het station erg gericht is op de binnenstad. De oostzijde van het station heeft geen entree en het ontbreekt er aan publiekstrekkingen. Indien betere verbindingen onder of over het spoor gerealiseerd worden

ontstaat er de kans om van het stationsgebied een verblijfsgebied te maken. Zeker gegeven de ontwikkeling bij De Groene Loper. Gerichte gebieds- en vastgoedontwikkeling aan de oostzijde van station Maastricht kan resulteren in een interessant verblijfsgebied en de leefbaarheid van Wycerkpoort verbeteren. Maastricht Oost kan meeprofiteren van meer levendigheid en bedrijvigheid in de vorm van doorsijpeleffecten. Kanttekening hierbij is echter wel dat gerichte investeringen in vastgoed niet voldoende zijn voor de sociaal-economische ontwikkeling van Maastricht Oost. Naast gebieds- en vastgoedontwikkeling is beleid gericht op het ondersteunen van inwoners zeer belangrijk om de sociaal-economische problematiek in Maastricht Oost op te lossen.

Economische kansen dankzij agglomeratie-effecten

Naast sociaal-economische kansen voor Maastricht Oost bestaan er ook economische kansen voor Maastricht en de regio Zuid-Limburg in de vorm van agglomeratie-effecten. Deze kansen bestaan in de eerste plaats omdat er sprake is van een samenstel van middelgrote steden (figuur 15). De middelgrote steden Maastricht, Aken en Luik werken momenteel op economisch gebied beperkt samen. In het geval deze steden gaan fungeren als een netwerkstad – zoals bijvoorbeeld de Brabantse Stedenrij – kunnen agglomeratie-effecten ontstaan.



Figuur 15: een illustratie van de nabijheid en dichtheid van steden in de Euregio (waarbij Maastricht rood is gemarkeerd) alsmede de Randstad, Brabantse Stedenrij, Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied.

De potentie van agglomeratievoordelen is met name groot in de dragende economische sectoren chemie, life-science health, logistiek en High Tech Systemen en Materialen (HTSM) van Zuid-Limburg. Doordat er in de topsectoren van Zuid-Limburg sprake is van veel gerelateerde werkgelegenheid met de Euregio kunnen agglomeratie-effecten sneller ontstaan. Concreet zouden de volgende **economische kansen** – geïdentificeerd door de provincie Limburg – benut kunnen worden:

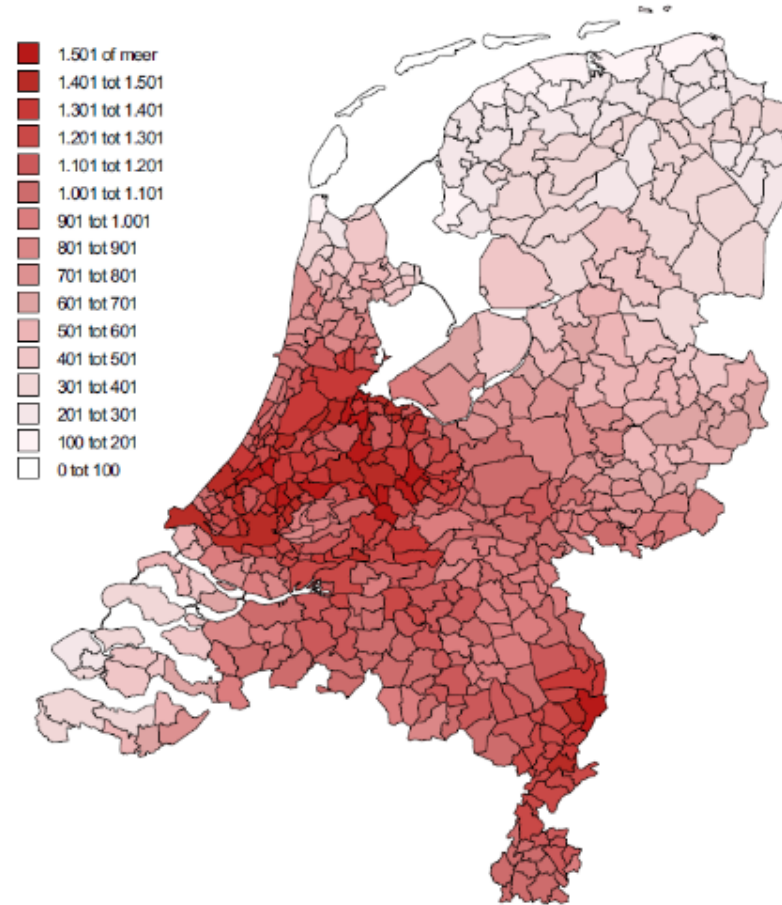
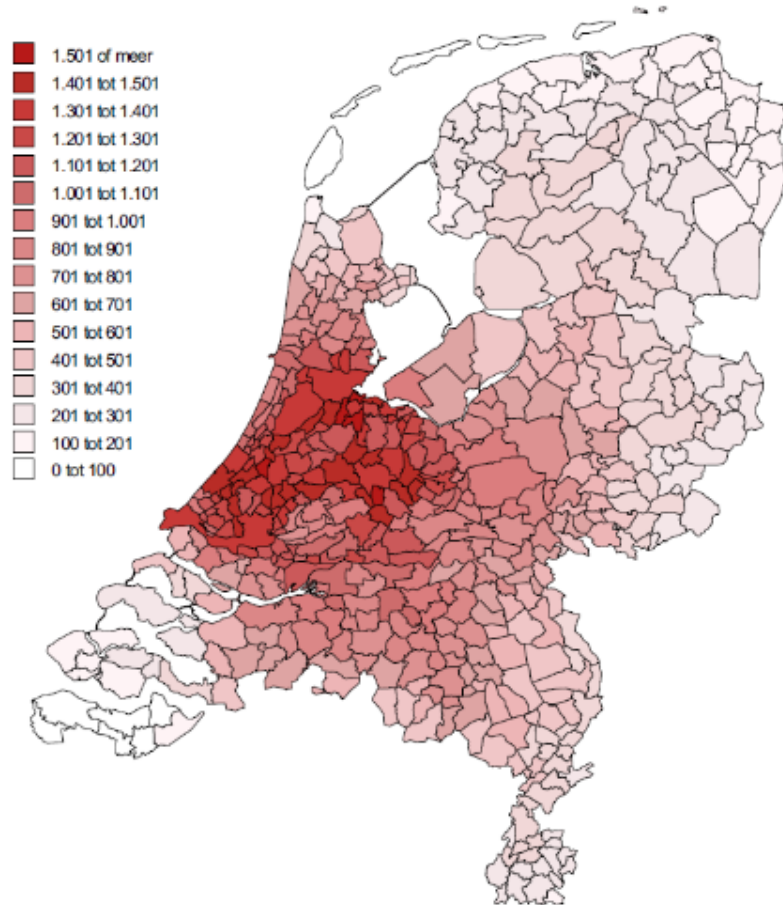
- De huidige driehoeksamenwerking in de chemiesector tussen Chemelot, Maastricht en Aken zou verder versterkt kunnen worden. Bijvoorbeeld via de oprichting van fysieke kennisinstututen, vergelijkbaar met het Aachen-Maastricht Institute for Biobased Materials.
- De automobiel- en chemiesector kunnen verder samenwerken indien chemiebedrijven (duurzame) materialen toeleveren aan VDL NedCar. Ook zou VDL NedCar in grotere mate samen kunnen werken met de RWTH Aken.
- Aansluiting van VDL NedCar op het hoofdspoor biedt economische kansen in de aanvoer van onderdelen en de afvoer van geproduceerde auto's.
- De Universiteit Maastricht en hbo-instellingen in Zuid-Limburg kunnen in grotere en intensievere mate samenwerken met de RWTH Aken. Als gevolg hiervan zou een deel van de studenten aan de RWTH Aken kunnen besluiten in Parkstad te gaan wonen. Tevens kunnen de onderwijsinstellingen in Zuid-Limburg in grotere en intensievere mate samenwerken met de Universiteit van Luik. Door deze Euregionale samenwerking – en daarmee opschaling – op het gebied van onderwijs kunnen kostbare onderzoeksprojecten makkelijker gefinancierd worden en ontstaan er kansen voor verdere specialisatie. Daarmee wordt er een sterke (kennis-)basis gelegd voor de Euregionale topsectoren.



- Door grensoverschrijdende diploma-erkenning kan er in grotere mate sprake zijn van een Euregionale arbeidsmarkt.
- Door te investeren in taalonderwijs kunnen jongeren en jongvolwassenen in Zuid-Limburg beter Frans en Duits spreken. Dit bevordert (economische) interactie in de Euregio.
- Verder kan het Drielandenpark bij Vaals gerealiseerd worden. Dit betreft natuurontwikkeling in het grensgebied van Nederland, Duitsland en België. Extra kans is om de landbouwsector te betrekken in het onderhoud en de exploitatie van het Drielandenpark.
- De landbouwsector kan zich op het gebied van energie en de *biobased economy* verder betrekken bij de kennisintensieve economie van de Euregio.
- Culturele instellingen binnen de Euregio kunnen in grotere mate samenwerken. Door deze grensoverschrijdende culturele samenwerking kan worden bijgedragen aan een Euregionale identiteit.

Indien de Euregio economisch integreert en de regio Zuid-Limburg bovenstaande kansen benut neemt de grensweerstand af: het wordt gemakkelijker om in België en Duitsland te werken, onderwijs te volgen enz. De grens vormt minder een barrière. Meer banen worden toegankelijk. Daarmee kunnen inwoners van Zuid-Limburg ook gemakkelijker aan de slag buiten Nederland. Dit vergroot weer de kans op het vinden van een baan voor inwoners van Zuid-Limburg.

Een lagere grensweerstand heeft daarmee grote gevolgen voor het banenbereik in de regio Zuid-Limburg (figuur 16).



Figuur 16: banenbereik per gemeente met en zonder grensweerstand

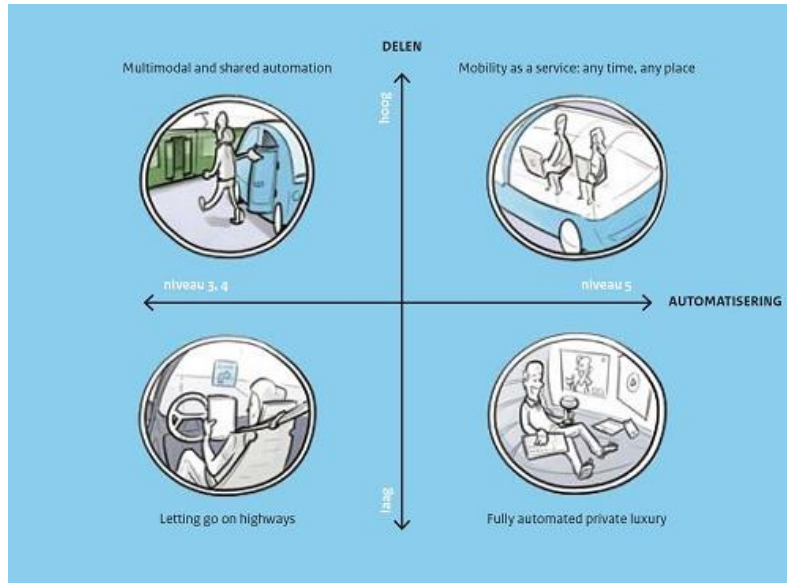


Anticiperen op toekomstige reizigersaantallen en mobiliteitsgedrag

Een economisch geïntegreerde Euregio resulteert naar verwachting in een significante toename in treinreizigers. Er resulteert dan immers een flinke toename in woon-werkverkeer en zakelijk verkeer van en naar Maastricht. Echter is deze toename in reizigers voorsnog onzeker. Momenteel is er sprake van een substantiele grensweerstand binnen de Euregio en het is onduidelijk hoe dit zich in de toekomst zal voltrekken. Tevens is het toekomstige mobiliteitsgedrag van de maatschappij onzeker. De mate van automatisering en het delen van auto's (en daarmee het succes van MaaS) moet nog blijken. Het is mogelijk dat de maatschappij zelfrijdende auto's en/ of deelauto's niet accepteert (figuur 17). Door deze economische en maatschappelijk-technologische onzekerheid is het toekomstige aantal reizigers op station Maastricht onzeker.

Momenteel maken per werkdagdag gemiddeld circa 23.000 in- en uitstappers gebruik van station Maastricht. Indien de Euregio economisch integreert en de trein een belangrijke rol blijft vervullen in mobiliteit kan dit aantal treinreizigers groeien tot 30.000 à 40.000 reizigers. Echter neemt het aantal treinreizigers tot circa 18.000 reizigers af indien de Euregio nauwelijks integreert en de trein minder belangrijk wordt in het mobiliteitssysteem (figuur 6). Het is belangrijk om met deze

onzekerheid rekening te houden in de ontwikkeling van het station en het stationsgebied. Desalniettemin zijn de lessen uit andere (Nederlandse) stationsgebieden relevant voor station Maastricht. Bereikbaarheid en interwijkverbindingen zijn concrete kansen voor de (sociaal-)economische ontwikkeling van (de regio) Maastricht. Daarnaast is beleid gericht op multimodaliteit interessant aangezien dit zowel leidt tot een prettig overstappemak voor reizigers als een belangrijke basis vormt voor MaaS. Dit omdat de benodigde infrastructuurvoorzieningen voor MaaS berusten op multimodale mobiliteitsknooppunten.



Figuur 17: Mogelijke mobiliteitsscenario's

Problemen en kansen voor de ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht samengevat

Op basis van bovenstaande analyses blijkt dat in de ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht in de eerste plaats nadruk gelegd dient te worden op de sociaal-economische achterstand van Maastricht Oost.

In toenemende mate zien we dat sociaal-economische problemen worden aangepakt door een combinatie van fysieke en sociale maatregelen. Met de decentralisaties in het sociale

domein en de Omgevingswet in het fysieke domein, hebben gemeenten meer bevoegdheden, verantwoordelijkheden en keuzemogelijkheden in beide velden. De meest geslaagde gebiedsontwikkelingen combineren dan ook fysieke maatregelen met een specifieke aanpak gericht op de bewoners van de betrokken wijken. De bewoners in Oost laten meeprofiteren van de potentie van de stad Maastricht, kan plaatsvinden door de wijken minder te isoleren en zowel sociaal als fysiek aan te laten sluiten op de stad. Dit is een belangrijk uitgangspunt van deze visie.

Door de spoorbarrière – die Maastricht Oost letterlijk afscheidt van de stad – op te heffen ontstaan er kansen voor gebiedsontwikkeling. Daarmee bestaat de kans om van station Maastricht een knooppunt voor verbinden en ontmoeten te maken. Het toekomstige aantal reizigers dat gebruik gaat maken van station Maastricht is echter onzeker. Het is vooralsnog onduidelijk in hoeverre de agglomeratiekansen in de Euregio werkelijkheid gaan worden en hoe het toekomstige mobiliteitsgedrag van de maatschappij eruit zal zien. Met deze onzekerheid dient rekening gehouden te worden in de ruimtelijk-economische visie.

Deze uitgangspositie maakt duidelijk dat er genoeg potentie is voor het stationsgebied, maar dat de ruimtelijk-economische visie ook afhankelijk is van een aantal essentiële randvoorwaarden. In het volgende hoofdstuk geven wij op hoofdlijnen aan hoe de visie er uit ziet.



De visie

Het stationsgebied als knooppunt voor verbinden en ontmoeten

Om de sociaal-economische vraagstukken van Maastricht Oost te mitigeren en de kansen in het stationsgebied te benutten, dient het stationsgebied van Maastricht ontwikkeld te worden tot een **knooppunt voor verbinden en ontmoeten**. Om dit te realiseren dient de levendigheid en aantrekkelijkheid van Wyck – via het stationsgebied - doorgetrokken te worden naar De Groene Loper aan de andere kant van het station.

De hoofdlijn van de visie is daarmee het verbinden van aantrekkelijke ontmoetingsplekken binnen Maastricht. Tijdens de derde expertbijeenkomst is uitgesproken dat deze lijn wenselijk is voor de stedelijke ontwikkeling van Maastricht, ongeacht het toekomstige aantal reizigers op station Maastricht.

Dit hoofdstuk gaat allereerst in op de noodzaak van het verbinden van ontmoetingsplekken in Maastricht. Vervolgens wordt de invulling van het (oostelijke) stationsgebied uitgewerkt. Daarbij wordt ook ingegaan op de transitie naar een knooppunt en “economische meekoppelkansen”. Ten slotte worden de

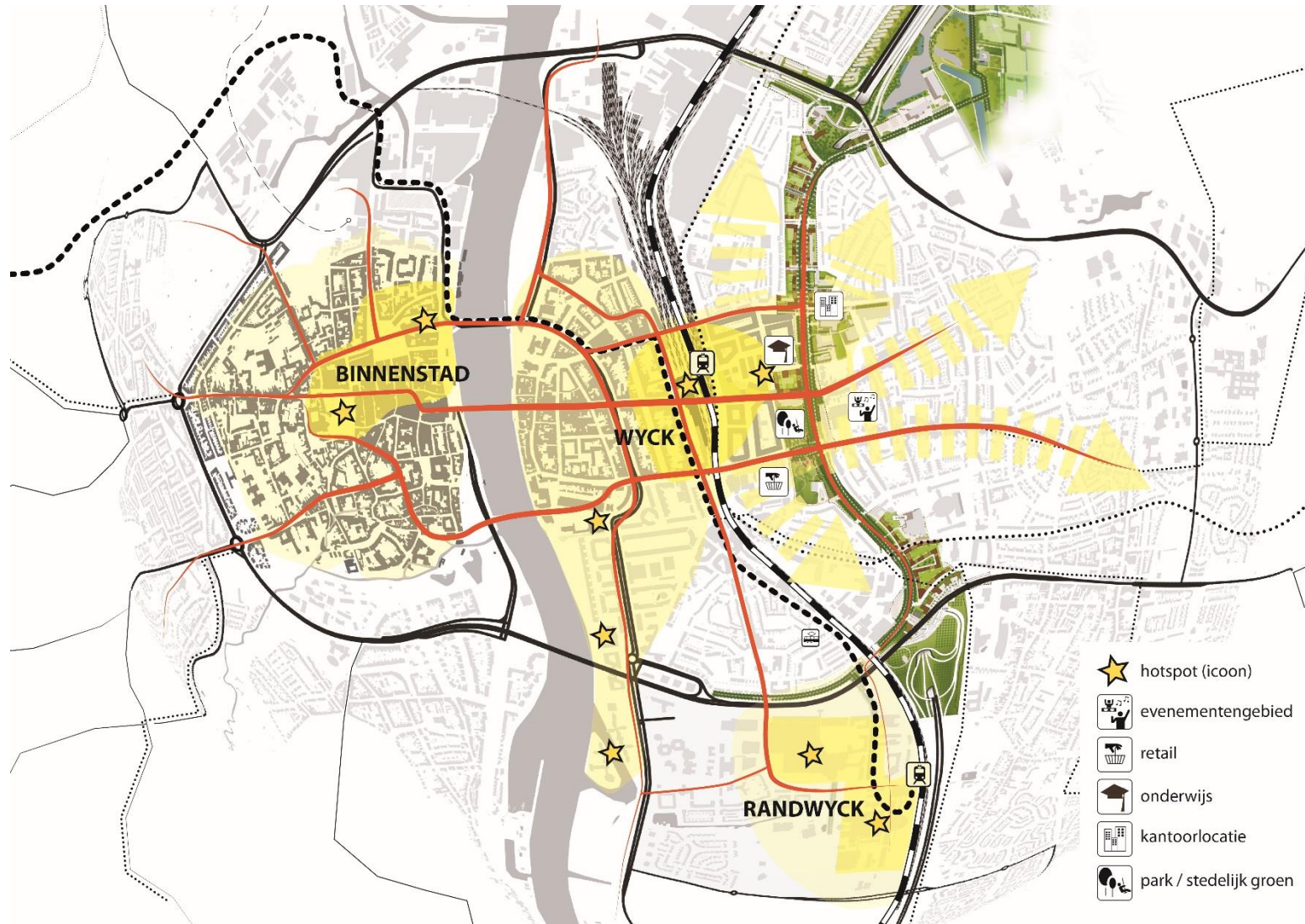
randvoorwaarden voor de ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht gepresenteerd.

De visie is naast de beleid- en trendanalyse en de discussies tijdens de expertbijeenkomsten gebaseerd op de volgende bronnen:

- Collegenota broedplaatsenbeleid (gemeente Maastricht, 2016)
- De economie van de stad (PBL, 2015)

Op hoofdlijnen bestaat de ruimtelijk economische visie Stad en Spoor uit de volgende twee opgaven:

- De aantrekkelijkheid van Wyck dient doorgetrokken te worden naar De Groene Loper. Daarmee wordt Maastricht Oost complementair ontwikkeld en daadwerkelijk onderdeel van de polycentrische stad Maastricht.
- Het oostelijke stationsgebied dient zorgvuldig ontwikkeld te worden tot een multifunctioneel mobiliteits- en verblijfsgebied. Daarnaast dient de knooppuntfunctie van station Maastricht naar de oostzijde uitgebreid te worden. Daarmee wordt station Maastricht een knooppunt voor zowel verbinden als ontmoeten.



Figuur 18: illustratie verbindingen tussen ontmoetingsplekken en de uitbreiding van Wyck naar De Groene Loper



Opgave 1: stadsdelen verbinden

Maastricht is een polycentrische stad, bestaande uit de drie centra: de binnenstad, Wyck en Randwyck. Winkels en horeca zijn voornamelijk geclusterd in de binnenstad, Wyck is een belangrijk woon-werkmilieu voor zakelijke diensten en ambachten, en in Randwyck bevinden zich de grotere kantoren en campussen. Momenteel bestaan er nog te weinig verbindingen tussen deze gebieden waardoor de interactie tussen deze gebieden wordt verhinderd. Om die reden is het cruciaal om goede verbindingen tussen deze gebieden te realiseren en daarmee de stedelijke doorbloeding te verbeteren (figuur 18). Daarmee wordt een belangrijke basis gelegd voor één Maastricht. Naast goede verbindingen is het cruciaal om de leefbaarheid van Wyck door te trekken naar De Groene Loper (figuur 18). Dit komt de leefbaarheid van de verbindingen over en/ of onder het spoor ten goede en stimuleert mobiliteitsbewegingen tussen Maastricht Oost en West. Daarmee wordt voorkomen dat er een nieuwe missing link tussen De Groene Loper en het station ontstaat. Zodoende kan Maastricht Oost daadwerkelijk onderdeel worden van de polycentrische stad Maastricht.

Opgave 2: transitie naar een verblijfsgebied en knooppunt

De leefbaarheid van Wyck doortrekken naar De Groene Loper is een complexe opgave. Om van dit gebied daadwerkelijk een nieuw centrum te maken dienen weloverwogen keuzes gemaakt te worden. Hierover is dan ook uitgebreid gediscussieerd tijdens de tweede en derde expertbijeenkomsten. Op hoofdlijnen is de ambitie uitgesproken het gebied te transformeren naar een aantrekkelijk verblijfsgebied met een uniek woon-werkmilieu, gericht op startende ondernemers.

Daarnaast dient het oostelijke stationsgebied onderdeel te worden van het multimodale knooppunt station Maastricht.

Door gerichte stedelijke verdichting ontstaat tussen station Maastricht en De Groene Loper een onderscheidend stuk binnenstad. De centrale ligging en relatief lage grond- en vastgoedprijzen vormen een onderscheidende basis voor deze opgave. De stip op de horizon in deze opgave is een multifunctioneel mobiliteits- en verblijfsgebied, in plaats van het huidige monofunctionele karakter van het stationsgebied zonder duidelijke relatie met Maastricht Oost.

Tijdens de derde expertbijeenkomst is een aantal ontwikkelpaden besproken van waaruit de eerste stappen van het programma zijn ingevuld. In de eerste plaats is de komst van een stevige publiektrekker (denk aan onderwijs, een overheidsorganisatie of mogelijk zelfs een commerciële partij) wenselijk. Een dergelijk trekker garandeert mobiliteitsbewegingen van en naar het gebied waar andere functies van profiteren. In de tweede plaats wordt het gebied bij voorkeur ingevuld met 'functieneutraal' vastgoed. Dergelijke gebouwen beschikken bijvoorbeeld over hoge plafonds en kunnen zowel als woning of als bedrijfsruimte dienen, zodat het gebouw en gebied door de tijd heen met veranderende behoeftes 'meekleuren'. Daarmee is het gebied robuust voor fluctuerende economische ontwikkelingen in de Euregio. In de derde plaats zouden kleine woningen gekoppeld aan



voorzieningen en (flex)bedrijfsruimten ontwikkeld kunnen worden. Daarmee wordt direct ingezet op een interessant woon-werkmilieu. Door starters, expats en startups naar het gebied te trekken wordt een levendige sfeer gecreeërd en de *blurring economy* gestimuleerd.

Op basis van de drie expertbijeenkomsten is een gemeenschappelijke beeld ontstaan over de functies die het oostelijk stationsgebied uiteindelijk dient te bevatten. Deze zijn als volgt:

- Een uniek woon-werkmilieu voor starters, expats, startups en kleine bedrijven. Dit woon- en werksegment heeft de meeste potentie, gegeven de centrale multimodale ligging. Zeker omdat Maastricht momenteel geen goede plek heeft voor “broedplaatsen” voor startups. Als gevolg van te hoge huurprijzen en een gebrek aan ondersteuning, ontbreekt een broedplaats voor jong en creatief talent in Maastricht. Op deze locatie kunnen permanent goedkope plekken ontwikkeld worden. Dit ondernemende en creatieve woon-werkmilieu kan een belangrijke rol spelen in de leefbaarheid van het oostelijke stationsgebied, de economische potentie van de Euregio en de doorsijpeleffecten naar Maastricht Oost.
- Een stationsplein dat fungeert als het “vierde plein” van de stad. Door gemixte functies voor horeca en werken in het gebied te stimuleren wordt ontmoeten voor gebruikers van het knooppunt station Maastricht gefaciliteerd en daarmee

gestimuleerd. Ook kan dit stationsplein en de bijbehorende voorzieningen fungeren als publiekstrekker voor inwoners van Maastricht.

- Multimodaliteit in de vorm van hoogwaardige fietsenstallingen, Kiss & Ride infrastructuur, bussen en mogelijk een tramverbinding met de Maastricht Health Campus. Daarmee wordt beschikbare ruimte voor de knooppuntfunctie van station Maastricht benut en levendigheid gestimuleerd. Tevens worden op deze manier de juiste randvoorwaarden voor toekomstige mobiliteitsontwikkelingen zoals MaaS gelegd, zonder dat hier te hoog op wordt ingezet.
- Een belangrijke focus op leefbaarheid en gezondheid in de gebiedsontwikkeling. Zo dienen lopen en fietsen in het gebied gestimuleerd te worden en dienen de gemengde functies met een hoge dichtheid ontwikkeld te worden. Daarmee wordt gezond mobiliteitsgedrag gestimuleerd en wordt het gebied - als gevolg van de drukte en levendigheid - als veilig ervaren.

Naast de gebiedsontwikkeling in het oostelijke stationsgebied, dienen het stationsgebouw en het westelijke stationsgebied ook aan bepaalde eisen te voldoen. Deze zijn als volgt:

- De cultuurhistorische waarde van het stationsgebouw en Wyck dienen benut te worden.



- De leefbaarheid in Wyck dient verder verbeterd te worden door lopen en fietsen te stimuleren en autogebruik te ontmoedigen.

Deze investeringen in leefbaarheid en een uniek woon-werkmilieu zijn tevens een belangrijke randvoorwaarde voor de economische potentie van Maastricht. De overheid kan een faciliterende rol spelen om agglomeratie-effecten te genereren. Deze faciliterende rol bestaat in de eerste plaats uit het ontwikkelen van stedelijke aantrekkelijkheid. Stedelijke aantrekkelijkheid is een indirecte aanjager voor agglomeratie-effecten en clustervoordelen, omdat het voor bedrijven en mensen aantrekkelijker is zich in de stad te vestigen. Als gevolg kunnen een hoge mate van leefbaarheid en betaalbare woningen een belangrijk concurrentievoordeel zijn. Daarnaast zijn investeringen in infrastructuur een belangrijke aanjager, omdat deze verbindingen 'nabijheid' met andere steden faciliteren. Ten slotte dragen (zachte) investeringen in onderwijs en innovatie bij aan kennisontwikkeling.

Het onderscheidende vermogen van het Stationsgebied

Door de nieuwe verbindingen en de gebiedsontwikkeling in het Stationsgebied ontstaat er een onderscheidend economisch klimaat in Maastricht. Dit klimaat is nu nog niet te vinden in de binnenstad, Wyck, Randwyck of Belvédère. De complementariteit ten opzichte van deze gebieden is te vinden in de broedplaatsfunctie van het gebied, in combinatie met de

uitstekende bereikbaarheid per ov en fiets. De volgende kenmerken maken het gebied uniek:

- Zeer goede multimodale connectiviteit in de Euregio en daarbuiten;
- Behouden van relatief goedkope grondwaarden om een creatieve broedplaats te creëren.

Hierdoor kan er een economisch programma ontstaan waarbij zowel de bewoners van Maastricht Oost (relatief laag opgeleid, behoefte aan banen) als ook andere gebieden, waaronder de campussen profiteren (start-ups stimuleren, jonge hoog opgeleiden vasthouden).

Broedplaatsen zijn plekken in de stad waar (spontane) samenwerkingsverbanden en kruisbestuiving ontstaan. Veelal is ook de kunstzinnige en creatieve sector betrokken, maar het kan ook gaan om startups uit andere sectoren. Het zijn hierdoor spannende plekken binnen de stad die een gebied karakter kunnen geven.

De startups en creatievelingen zijn opzoek naar goedkope huisvesting. Ze zijn over het algemeen 'footloose', maar kunnen ook binding krijgen met de omgeving en een uitstraling hebben op de rest van de wijk. Maastricht Oost is een relatief goedkoop gebied - en bovendien in transitie - en daarmee interessant voor startups en creatievelingen. Zowel startups als creatievelingen zijn over het algemeen graag auto-



onafhankelijk. Een treinstation in de buurt is daarmee een derde pré. Maar ook goede loop- en fietsbereikbaarheid zijn belangrijk. Hiermee onderscheidt het gebied zich bijvoorbeeld van Belvédère

Een broedplaats kan tevens al in de tijdelijkheid een positieve bijdrage leveren aan het karakter en de herkenbaarheid van het gebied en functioneren als ontmoetingsplek in Oost. De nieuwe functies maken onderdeel uit van de “place making” en zijn daarmee de early adapters van de nieuwe wijk.

Relatie met de campussen

De Maastricht Health Campus (MHC) in Randwyck is een belangrijke concentratie van medische instellingen, onderwijs en bedrijvigheid in Maastricht, Zuid-Limburg en zelfs daarbuiten. Er lopen duidelijke relaties tussen de ontwikkeling van technologie uit Eindhoven en de medische kennis uit Maastricht of tussen technologie en wat op bio-medical gebied gebeurt op de campus Chemelot. Snelle verbindingen en plaatsen om elkaar te ontmoeten zijn hierbij belangrijk. De MHC zal daarom profiteren van een beter verbonden en aantrekkelijk stationsgebied en centrum van Maastricht. Ook de broedplaatsfunctie van Maastricht Oost kan er voor zorgen dat bepaalde startups behouden blijven voor de regio. De beschikbare ruimte in Randwyck is van hoge kwaliteit, maar tegelijkertijd relatief duur, waardoor studenten soms daar niet met hun bedrijf kunnen starten. Zeker voor startups met sterke

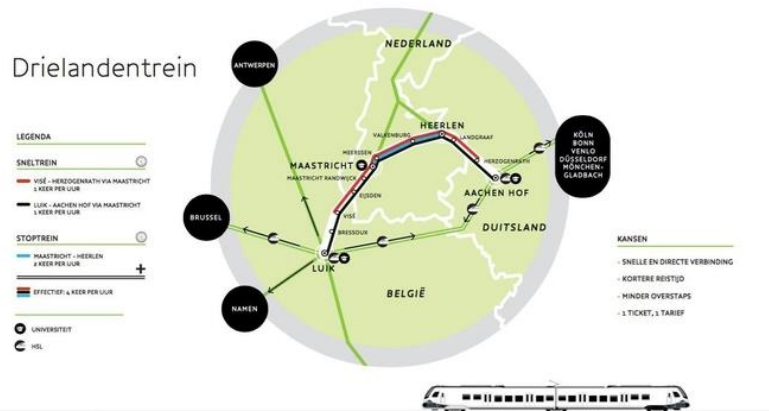
relaties met bedrijven in Eindhoven of Chemelot is een relatief goedkope locatie naast het station aantrekkelijk.

Door de aantrekkelijke woon-werk functie van het gebied en de goede verbindingen, kan Maastricht Oost ook aantrekkelijk worden als woongebied voor de jonge medewerkers van de MHC en Chemelot. Hiermee kunnen de campussen beter meedoen in de de strijd om goed hoogopgeleid personeel.

Randvoorwaarden

Om deze ambities te realiseren, geldt een aantal randvoorwaarden. Om de economische ambities mogelijk te maken zijn bijvoorbeeld goede nationale en internationale verbindingen een vereiste. De belangrijkste randvoorwaarden op dit gebied zijn:

- De frequentie van de intercity naar Eindhoven (en verder) dient verhoogd te worden naar 4 maal per uur.
- De Drielandentrein dient – bij voorkeur 2 maal per uur – gerealiseerd te worden (figuur 19).
- Verder dienen er goede treinverbindingen met Brussel en Keulen ontwikkeld te worden.



Figuur 19: illustratie Drielandentrein

Naast de genoemde treinverbindingen dienen de gebiedsontwikkelingsplannen in het stationsgebied van Maastricht zorgvuldig afgestemd te worden met andere gebiedsontwikkelingen in Maastricht. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de ontwikkelingen in Belvédère en de Binnenstad Campus. Deze afstemming is belangrijk omdat daarmee complementariteit tussen de gebieden kan worden bewerkstelligd. Ook dient het regionale fietsnetwerk uitgebreid te worden om de bereikbaarheid van station Maastricht te garanderen. Ten slotte is talenontwikkeling in de regio Zuid-Limburg een cruciale randvoorwaarde om de economische potentie van de Euregio te benutten.

Samenvatting ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht

Om Maastricht als aantrekkelijke polycentrische stad te ontwikkelen en Oost daarvan mee te laten profiteren, moeten de ontmoetingsplekken binnenstad, Wyck en Randwyck beter met elkaar verbonden worden. Daarbij dient de aantrekkelijkheid van Wyck doorgetrokken te worden richting De Groene Loper. Aanvullend is gerichte vastgoedontwikkeling in Wyckerpoort noodzakelijk, om aan de oostzijde van station Maastricht een stationsplein met voorzieningen te realiseren. In dit gebied dient tevens een uniek woon-werkmilieu voor starters en kleine bedrijven ontwikkeld te worden te ontwikkelen. Deze ontwikkelingen voorkomen dat er een nieuwe missing link tussen station Maastricht en De Groene Loper ontstaat. Hierdoor kan Maastricht Oost meeprofiteren op het gebied van economie en leefbaarheid. De knooppunt-ontwikkeling en het unieke woon-werkmilieu in de vorm van een broedplaats zorgen voor de juiste condities om de agglomeratiepotentie van de Euregio te omarmen en flexibel te blijven voor (innovatieve) mobiliteitsontwikkelingen. Een belangrijke randvoorwaarde is echter wel dat er snelle en frequente nationale treinverbindingen met Eindhoven (en verder) en internationale treinverbindingen met Aken en Luik komen.

Om dit te bewerkstelligen, is een aantal maatregelen noodzakelijk die nadere richting geven aan deze visie. Het volgende hoofdstuk gaat nader in op die maatregelen.



Maatregelen

Maatregelen en fasering: de uitvoering van de ruimtelijk-economische visie

Om de ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht uit te voeren en de ambities waar te maken, dienen er maatregelen in het stationsgebied genomen te worden. Dit hoofdstuk gaat in op deze maatregelen en de bijbehorende fasering. De uitkomsten zijn gebaseerd op de eerder beschreven beleid- en trendanalyses in deze rapportage en resultaten van de drie expertbijeenkomsten. Dit hoofdstuk behandelt allereerst de te nemen maatregelen, vervolgens wordt gespecificeerd welke van deze maatregelen robuust zijn en wat de gewenste fasering van deze maatregelen is.

Maatregelen in het stationsgebied

Op hoofdlijnen dienen de volgende maatregelen genomen te worden:

- Ontwikkelen langzaam verkeersverbindingen onder en/ of over het spoor.
- Stedelijk verdichten van het gebied tussen station Maastricht en De Groene Loper met verscheidene (flexibele en onderscheidende) woon-werkfuncties voor de kunstzinnige en de creatieve sector alsook startups uit andere sectoren.
- Ontwikkelen verscheidene ontmoetingsfuncties in het gebied met leisure en stedelijk groen
- Transformatie van het station naar een ov-knooppunt, o.a. door kiss & ride voorzieningen aan te leggen, internationale

bussen een plek te geven en de tramlijn Hasselt-Maastricht door te trekken naar het station.

- Het opwaarderen van de entree aan de oostzijde van station Maastricht.
- Door middel van conceptontwikkeling samen met stakeholders een gedragen integrale gebiedsvisie voor het stationsgebied ontwikkelen.
- Een gebiedsregisseur aanwijzen en strategische samenwerking met stakeholders aangaan, om de uitvoering van de gebiedsvisie te waarborgen. Tegelijkertijd inzetten op het beïnvloeden van een aantal locatiekeuzes in het gebied en De Groene Loper.
- Op korte termijn onderzoek uitvoeren naar de impassing van langzaam verkeersverbindingen, inclusief het reserveren van de benodigde ruimte.
- Het oostelijke stationsgebied gedurende het proces bekendheid geven en levendigheid bieden door middel van “placemaking”.

Om van het stationsgebied een knooppunt voor verbinden en ontmoeten te maken dienen een aantal maatregelen genomen te worden. In de eerste plaats dienen er betere Oost-West verbindingen voor fiets- en voetgangersverkeer over en/ of onder het spoor ontwikkeld te worden. Het is hierbij belangrijk om stromen fietsers, voetgangers en reizigers lost te koppelen, en separaat te kijken naar deze groepen met verschillende behoeftes.



Daarbij is het wenselijk om deze passages te realiseren in combinatie met bijvoorbeeld retailontwikkeling. Daarmee worden leefbare verbindingen tussen Maastricht Oost en West gerealiseerd en wordt er in de ontmoetingsfunctie van station Maastricht geïnvesteerd. Om het cultuurhistorische karakter van station Maastricht beter te benutten is het daarbij wenselijk de voetgangersstromen in grotere mate door het stationsgebouw te leiden. Dit verbetert de verblijfswaarde van het stationsgebied.

Het gebied tussen station Maastricht en De Groene Loper dient stedelijk verdicht te worden. Daarmee worden de kansen benut die de nieuwe Oost-West verbindingen bieden. In het gebied dienen woon-werklocaties, een plein, flexbedrijfs- en flexkantoorfuncties (zoals bijvoorbeeld HNK, Ovvice), gemixte functies voor leisure en werken, stedelijk groen en andere publiekstrekkingen ontwikkeld te worden. Erg belangrijk is dat de woon-werklocaties bestaan uit flexibele woon-werkvoorzieningen in het lage en middeldure huursegment. Daarmee worden permanent goedkope plekken voor starters, expats en ondernemers gewaarborgd.

Om van station Maastricht een ov-knooppunt te maken dienen modaliteiten toegevoegd worden aan het station. Zo kunnen kiss & ride voorzieningen aan de oostzijde van het station toegevoegd worden en kunnen internationale bussen naar de huidige Park & Ride locaties verplaatst worden. Daarnaast dient

de tramlijn Hasselt – Maastricht doorgetrokken te worden naar station Maastricht. Daarmee wordt het overstapgemak tussen modaliteiten verbeterd en de transitie naar een ov-knooppunt gefaciliteerd. Daarbij dient de oostzijde de aangewezen zijde te zijn voor autobereikbaarheid. Wyck dient (op termijn) autoluw of autovrij gemaakt te worden, ten behoeve van langzaam verkeer en leefbaarheid.

De oostzijde van het station dient een volwaardige entree te krijgen. De daadwerkelijke ontwikkeling van deze entree is wel afhankelijk van de invulling van het gebied ten oosten van het station. Met name het voorplein van het station, dat als vierde plein van de stad kan gaan fungeren. De entree dient stedenbouwkundig afgestemd te worden met de plannen in het oostelijk stationsgebied.

Door middel van conceptontwikkeling dient een integrale gebiedsvisie in overleg met stakeholders concreet gemaakt te worden. Daaruit moet blijken hoe het stationsgebied er over 15 à 20 jaar uit kan zien. Urgente stakeholders in dit proces zijn naast overheden, spoor- en busvoerders en infrastructuurbeheerders vooral maatschappelijke en commerciële actoren. Daarbij gaat het om ontwikkelaars (zoals A2-Avenue), bewoners, ondernemers, corporaties, onderwijsinstellingen en belangenverenigingen. Ten slotte dient ook bij de (potentiële) eindgebruikers zoals starters of



ondernemers informatie opgehaald te worden. Daarmee kan een gedragen gebiedsvisie ontwikkeld worden.

Om te zorgen voor complementariteit tussen de verschillende gebieden in de (regio) Maastricht, dienen de gebiedsontwikkelingsplannen zorgvuldig afgestemd te worden met andere gebiedsontwikkelingen in Maastricht (zoals bijvoorbeeld Belvédère) alsook in Heerlen, Sittard-Geleen en Roermond. In de conceptontwikkeling dient tevens onderzocht te worden hoe de toekomstige verkeerscirculatie rondom station Maastricht eruit ziet, als gevolg van de langzaam verkeersverbindingen, MaaS (en daarmee de toename in K + R) en de toekomstige loop- en fietsstromen in het stationsgebied en de stationsstraat. Ten slotte dient duidelijkheid te komen over de mogelijkheden in de aansluiting van MHC op het ov-systeem.

Alliantievorming met partijen als NS, Prorail en grondeigenaren is belangrijk in de uitvoering van de gebiedsvisie. Daarbij dient een gebiedsregisseur aangewezen te worden die de uitvoering van de gebiedsvisie waarborgt. Belangrijk is echter wel de dat het beïnvloeden van locatiekeuzes direct begint. Zo dient bijvoorbeeld de KPN-locatie een bestemming te krijgen die aansluit op de voorwaarde om bezoekers naar Oost te trekken.

Idealiter biedt het stationsgebied voldoende ruimte om nieuwe verbindingen te creëren en gebiedsontwikkeling mogelijk (of

reserveringen hiervoor) te maken aan de oostzijde van het station. Om hier meer duidelijk over te krijgen dient er op korte termijn een studie gedaan te worden naar enerzijds de potentiële behoefte naar ruimte en anderzijds naar mogelijkheden om ruimte te creëren. Hierbij valt te denken aan een andere functie en/of inrichting van de Meerssenerweg of een gewijzigde lay-out van het spooreplacement.

Het gebied dient identiteit te krijgen door middel van placemaking. Zo is het belangrijk om het gebied te promoten als broedplaats voor startups. Daarnaast zou het gebied bijvoorbeeld identiteit kunnen krijgen door het organiseren van evenementen.



Optioneel:

Opwaardering oostelijk entree en voorplein

Onderwijslocatie plaatsen in gebied tussen station en Groene Loper

Kiss & Ride faciliteren

Streng parkeerbeleid in Wyck toepassen

Robuust:

Inzet monumentaal stationsgebouw voor ontmoeten

Ruimte reserveren voor gebiedsontwikkeling

Ruimte reserveren voor mobiliteit (bijvoorbeeld K+R)

Placemaking in Oost

Integrale conceptontwikkeling

Geschikte publiekstrekker(s) werven

Onderzoek inpassing verbindingen (inclusief ruimte reserveren)

Verdichten in Oost

Invulling doorontwikkeling ov-knooppunt

Gebiedsontwikkeling in Oost

Tramlijn Hasselt – Maastricht doortrekken

Realisatie langzaam verkeersverbindingen

2018

2020

2030

Figuur 20: robuustheid en fasering maatregelen



Robuuste maatregelen en fasering

De maatregelen zijn naar aanleiding van de derde expertmeeting geclassificeerd naar robuustheid en fasering (figuur 20). De meest robuuste maatregel is het onderzoek naar en de realisatie van de langzaam verkeersverbinding tussen Maastricht Oost en West. Deze maatregel is cruciaal voor de sociaal-economische ontwikkelingen van Maastricht Oost en een belangrijke randvoorwaarde voor de gebiedsontwikkelingen in Oost. Dit proces moet daarmee zo snel mogelijk van start te gaan.

Vervolgens dient er gestart te worden met zowel conceptontwikkeling als het zoeken naar directe kansen op het gebied van publiekstrekking. Tegelijkertijd dient er ruimte gereserveerd te worden voor mobiliteit en gebiedsontwikkeling. Als eerste stap in de verbetering van de verblijfswaarde van het stationsgebied kunnen de looproutes van het station verplaatst worden naar de stationshal. Mogelijk zou het interessant zijn om een middelbare school in het gebied te plaatsen. Indien een middelbare school in Oost ontwikkeld wordt is de randvoorwaarde wel dat de fietsverbinding vanuit Maastricht West planologisch goed in Wyck opgenomen wordt.

Na 2020 is het belangrijk stappen te maken op het gebied van verbinden en ontmoeten. Daarbij dienen de langzaam verkeersverbindingen gerealiseerd te worden en dient de tramlijn Hasselt – Maastricht doorgetrokken te worden tot aan station Maastricht. Op de lange termijn dient het stationsgebied als stedelijk verblijfsgebied en ov-knooppunt ontwikkeld te worden.

Belangrijk is het auto- en parkeerbeleid in het stationsgebied en Wyck. Het kan voor de mobiliteit en leefbaarheid gunstig zijn de autobereikbaarheid van het stationsgebied aan de oostzijde te concentreren. Echter is dit geen harde eis voor de verbindingfunctie en verblijfswaarde van het stationsgebied.

Samenvatting maatregelen en fasering

Om de ruimtelijk-economische visie te kunnen realiseren, is het essentieel dat zowel op de korte termijn als op de lange termijn maatregelen worden uitgevoerd.

Op de korte termijn moeten de langzaam verkeersverbindingen onder en/ of over het spoor ontwikkeld worden. Daarom is het wenselijk dat er al op korte termijn duidelijkheid komt over een eventuele aanpassing van de layout van het spooreplacement en/of andere inrichting van de Meerssenerweg. Daarnaast dient er een gebiedsvisie ontwikkeld te worden op basis van integrale conceptontwikkeling. Hierbij moeten alle relevante stakeholders worden betrokken. Tegelijkertijd dienen de locatiekeuzes van eventuele publiekstrekkingen beïnvloed te worden.



Op de lange termijn is het wenselijk het gebied tussen station Maastricht en De Groene Loper stedelijk verdicht te worden met verscheidene (flexibele) woon-werkfuncties. Daarnaast dienen verscheidene ontmoetingsfuncties op het gebied van leisure en stedelijk groen ontwikkeld te worden. Daarbij is het wenselijk dat de oostzijde van station Maastricht een entree krijgt. Tevens dient het station getransformeerd te worden naar een knooppunt door internationale bussen een plek te geven, de tramlijn Hasselt-Maastricht door te trekken naar het station en eventueel kiss & ride voorzieningen aan te leggen.





Conclusies en advies

De gemeente Maastricht en NS hebben de ambitie om van station Maastricht een ov-knooppunt te maken en de verbindingen tussen Maastricht Oost en West te verbeteren. Deze ambities zijn op hoofdlijnen vergelijkbaar met ontwikkelingen die in andere stationsgebieden plaatsvinden. Ook in andere stationsgebieden wordt hoog ingezet op interwijkverbindingen, multimodaliteit en bereikbaarheid.

De gemeente Maastricht en provincie Limburg hebben grote economische ambities in de Euregio. De gemeente Maastricht wil zich hardmaken voor de agglomeratiepotentie van de Euregio en wil het stationsgebied robuust maken voor toekomstige (innovatieve) mobiliteitsontwikkelingen. Hierbij dienen de sociaal-economische opgaven in Maastricht Oost, de spoorbarrière tussen Oost en West en de kansen voor gebiedsontwikkelingen in het stationsgebied, niet over het hoofd gezien te worden.

Gegeven deze ambities, dient in de eerste plaats nadruk gelegd te worden op het bevorderen van de sociaal-economische ontwikkeling van Maastricht in de ruimtelijk-economische visie. Door de spoorbarrière – die Maastricht Oost letterlijk afscheidt van de stad – op te heffen ontstaan er tevens kansen voor gebiedsontwikkeling. Daarmee bestaat de kans om van station Maastricht een knooppunt voor verbinden en ontmoeten te maken. Het toekomstige aantal reizigers dat gebruik gaat maken van station Maastricht is echter onzeker. Het is

vooralsnog ook onduidelijk in hoeverre de agglomeratiekansen in de Euregio werkelijkheid gaan worden en hoe het toekomstige mobiliteitsgedrag van de maatschappij eruit zal zien. Met deze onzekerheid is rekening gehouden in het opstellen van de ruimtelijk-economische visie.

Op hoofdlijnen bestaat de ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht uit het verbinden van de ontmoetingsplekken in Maastricht: de binnenstad, Wyck en Randwyck. Daarbij dient de aantrekkelijkheid van Wyck doorgetrokken te worden richting De Groene Loper. Gerichte vastgoedontwikkeling in Wyckerpoort is noodzakelijk om aan de oostzijde van station Maastricht een deel van het knooppunt en een onderscheidend stuk stad als broedplaats te realiseren. Deze ontwikkelingen voorkomen dat er een nieuwe missing link tussen station Maastricht en De Groene Loper ontstaat. Hierdoor kan Maastricht Oost meeprofiteren op het gebied van economie en leefbaarheid. De knooppuntontwikkeling en het unieke woon-werkmilieu zorgen voor de juiste condities om de agglomeratiepotentie van de Euregio te omarmen en flexibel te blijven voor (innovatieve) mobiliteitsontwikkelingen. Een belangrijke randvoorwaarde is echter wel dat er snelle en frequente nationale treinverbindingen met Eindhoven (en verder) en internationale treinverbindingen met Aken en Luik komen.



Door de nieuwe verbindingen en de gebiedsontwikkeling in het Stationsgebied ontstaat er een onderscheidend economisch klimaat in Maastricht. Dit klimaat is nu nog niet te vinden in de binnenstad, Wyck, Randwyck of Belvédère. De complementariteit ten opzichte van deze gebieden is te vinden in de broedplaatsfunctie van het gebied, in combinatie met de uitstekende bereikbaarheid per ov en fiets. Hierdoor kan er een economisch programma ontstaan waarbij zowel de bewoners van Maastricht Oost (relatief laagopgeleid, behoefte aan banen) als ook andere gebieden, waaronder de campussen profiteren (start-ups stimuleren, jonge hoogopgeleiden vasthouden)

Om de ruimtelijk-economische visie te kunnen realiseren, is het essentieel dat zowel op de korte termijn als op de lange termijn maatregelen worden uitgevoerd. Op de korte termijn moeten de langzaam verkeersverbindingen onder en/ of over het spoor ontwikkeld worden. Daarom dient er al op korte termijn duidelijkheid te komen over een eventuele wijziging van de layout van het spooreplacement en/of andere inrichting van de Meerssenerweg. Daarnaast dient er een gebiedsvisie ontwikkeld te worden op basis van integrale conceptontwikkeling. Hierbij moeten alle relevante stakeholders (overheden, spoor- en busvoerders, ontwikkelaars (zoals A2-Avenue), infrastructuurbeheerders, bewoners, ondernemers, corporaties, onderwijsinstellingen, belangenverenigingen en eindgebruikers) worden betrokken. Tegelijkertijd dienen de locatiekeuzes van eventuele publiekstrekkingen beïnvloed te

worden. Op de lange termijn dient het gebied tussen station Maastricht en De Groene Loper stedelijk verdicht te worden met verscheidene (flexibele) woon-werkfuncties in het middeldure segment. Daarnaast dienen verscheidene ontmoetingsfuncties op het gebied van leisure en stedelijk groen ontwikkeld te worden. Daarbij dient de oostzijde van station Maastricht een entree te krijgen. Tevens dient het station getransformeerd te worden naar een knooppunt door internationale bussen een plek te geven, de tramlijn Hasselt-Maastricht door te trekken naar het station en eventueel kiss & ride voorzieningen aan te leggen. Het oostelijke stationsgebied dient gedurende het proces bekendheid te krijgen door middel van placemaking.

Ons advies is om in 2018 te beginnen met een traject waarbij met alle relevante stakeholders wordt gewerkt aan de conceptontwikkeling van het stationsgebied. Binnen dit traject dient er ook op korte termijn aandacht te zijn voor de invulling van een aantal essentiële locaties binnen of net buiten het gebied. Tevens achten wij het verstandig om - binnen de conceptontwikkeling - op de korte termijn nader onderzoek uit te voeren naar de noodzaak en mogelijkheden om de verbindingen te realiseren op basis van de huidige situatie op en rond de sporen.



Tevens dient in de fase van conceptontwikkeling o.a. specifiek aandacht te worden besteed aan:

- De marktpotenties en realiteitswaarde van de diverse functies in het gebied, ook in relatie tot andere gebieden in Maastricht;
- De mogelijkheden om in het gebied tussen het spoor en de Groene Loper ruimte te reserveren voor evenementen;
- De verkeerscirculatie rond het station in de toekomst, vanwege de ruimte die de inpassing van langzaam verkeersverbindingen vraagt;
- De ontwikkeling van MaaS en de daarmee samenhangende verwachte toename van K+R;
- De groei van het stedelijk fietsverkeer en loopstromen in het stationsgebied en de Stationsstraat, die zonder aanvullend beleid mogelijk elkaar in de weg gaan zitten;
- De afstemming op stationsontwikkeling in de regio, o.a. het Maankwartier in Heerlen en de gevorderde plannen rond de stationsgebieden in Sittard-Geleen en Roermond;
- De noodzaak van (behoud van) parkeerruimte rond het station voor de zakelijke treinreiziger vanuit de omliggende dorpen.

