

ROND HET SPOOR

Duurzame stedelijke spoorintegratie in Maastricht



JO COENEN & LUC SOETE
11 November 2025

50 maanden puzzelen aan Boven het Spoor en Around the Tracks

Ons voorstel voor de transformatie van het Maastrichtse spoorempement heeft in de afgelopen vier jaar, de periode van november 2021 tot heden een aantal stappen doorlopen waarin de essentie overeind bleef om de niet gebruikte, zogenaamde “**non descripte**” terreinen rondom het station in te zetten voor gezamenlijk gebruik ter beschikking van haar inwoners: omdat het in de basis allen toebehoort.

In de volgende secties van deze notitie en uitgebreider in een

Engelstalige bijdrage¹, wordt de ultieme consequentie zichtbaar gemaakt en wordt aangetoond hoe de ingezette transformatie na eliminering van spoorse activiteiten op maaiveld kan leiden tot een **volledige heling** van dit gebied.

Door deze wonde, een delta van spoorlijnen door het centrum van de stad, op te heffen en in te vullen met woningen en stedelijke voorzieningen geeft het de stad Maastricht de kans weer **organisch samen te groeien**. Vandaar de titel van dit finale rapport **Maastricht geheel(d)**.

Als subtitel hebben wij gekozen voor de tegelspreuk “**het zijn de dwarsliggers die het spoor rechthouden**”, mede naar aanleiding van de onlangs uitgebrachte Gebiedsvisie Spoorzone Maastricht **GRAND MSTRG** uitgevoerd door een combinatie van adviesbureaus met name Urhahn | Stedenbouw & Strategie, OKRA Landschapsarchitecten en

APPM in opdracht van de Gemeente Maastricht, en die nu ter goedkeuring voorligt aan de gemeenteraad. **Wij delen de conclusie en aanbeveling van dit rapport niet.** De aanbevolen varianten lossen ons inziens de spoorbarrière in de stad niet op. Integendeel, de Maastrichtse spoorzone wordt eerder aangepast aan de bestaande spoorbarrière die daarmee als het ware vereeuwigd wordt. Anderzijds, wordt uitvoering van ons voorstel van een spoortunnel als “onverstandig” omschreven en “een brug te ver”, zodat het als lange termijn, ‘stip op de horizon’ ook uit beeld is².

Belangrijk om aan te stippen dat de analyse die gemaakt wordt in de gebiedsvisie **GRAND MSTRG** betrekking heeft op een veel groter stedelijk gebied van Maastricht dan het eigenlijke spoorgebied, met onder meer het Sphinxkwartier, het Trega-Zinkwitterrein, het Geusseltpark, de Brightlands Maastricht Health

Campus, Sint Maartenspoort, Wyck en Wyckerpoort. Onze analyse heeft zich steeds beperkt tot het **eigenlijke spoorgebied** en de manier waarop de historisch gegroeide spoorbreuk dwars door de stad ‘geheeld’ kan worden, en tegelijkertijd nieuwe kansen biedt voor bijkomende woonwerk mogelijkheden in het centrum van Maastricht.

Kortom, kansen biedt voor aanzienlijke infrastructurele verbeteringen waarmee de stad decennialang vooruit kan en oude structuren plaats maken voor een duurzaam, coherent weefsel dat een **substantiële verbetering van het bestaande stadsklimaat** garandeert.

¹ Coenen, J. en L. Soete (2026), Sustainable urban rail integration: the case of Maastricht, mimeo.

² Zoals in de krant De Limburger gesteld wordt: “Pepijn van Wijmen van APPM noemt uitvoeren van het plan van Coenen en Soete onverstandig. “Hun grote verdienste is dat ze de aanjager zijn geweest, zonder hen hadden we dit niet bereikt. De spoortunnel is echter een brug te ver.” De ‘stip op de horizon’ is voorlopig uit beeld, erkent wethouder Frans Bastiaens” Philppens, J. (2025), Drie fietsroutes over en onder station Maastricht: geen spoortunnel, maar ‘wokkel’, De Limburger, 25 november.



Twee stappen en twee publicaties

In onze eerste publicatie **Boven het Spoor (2021)** bespraken wij uitgebreid de problematische aanleiding voor ons burgerinitiatief visieplan en gaven wij een pleidooi voor een “groener, inclusiever en gezonder Maastricht” door ondertunneling van de bestaande doorlopende sporen 4, 5 en 6 over een lengte van 1,5 km vanaf het markante Seinhuis tot voorbij het huidige station Randwijk met het oog op een verbeterde aanknoping van het academisch ziekenhuis UMC en de expanderende Brightlandscampus van de Universiteit Maastricht rondom. Het ging ons daarbij niet enkel om het lijmen van de immense spoorbreuk maar ook om **het helen en activeren van**

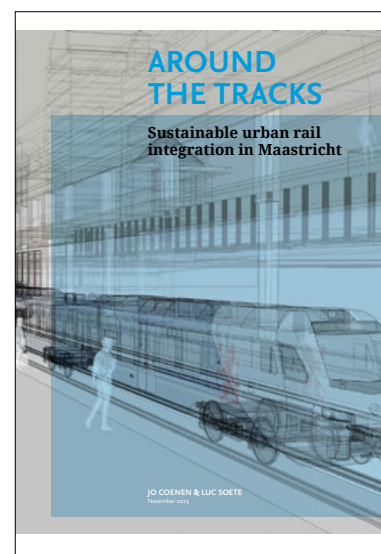
vergeten, soms “non descripte” gebieden.

Aangespoord door de bijval van vele geïnteresseerde burgers en de kritische maar vooral ook constructieve commentaren van wethouders, raadsleden, gemeentelijke ambtenaren en Prorail optimaliseerden wij de visie in onze tweede publicatie **Boven het Spoor 2.0 : Around the Tracks (2023)**. Het werd een verdieping van de opportuniteiten door de focus te leggen op het hergebruik van de spoordelta en de realisatie van zogenaamde spoorse baten.

Gesteund door onze collega’s van de Oosterhoff groep voor onderbouwing van de haalbaarheid van nieuwe woon-werk gebouwen (BBN) en vereiste infrastructurele werken (Kodos), konden wij op basis van hun technische kennis aantonen dat de kosten voor de operatie met focus op het gebied achter het station **aanzienlijk goedkoper** zouden worden dan het eerder door Prorail geschatte investeringsbedrag.



Eerste publicatie
Boven het Spoor (30-11-2021)



Tweede publicatie Around the Tracks
(30-11-2023)

UITWERKING PLAN

Prioriteit voor woon - werk gebouwen op een onderaards station

Aangespoord door de nationale urgentie voor snelle realisatie van betaalbare woningbouw in het overkoepelende provinciale plan **Limburg Centraal** hebben wij ons de afgelopen jaren geconcentreerd op de mogelijkheid voor concrete realisering van bijkomende woon- werkunits rond de Maastrichtse spoorzone.

Ook dit laatste plan werd geconcipieerd in samenspraak met de technische adviseurs van de Oosterhoff groep waarin de gevraagde wooneenheden gerealiseerd worden **in combinatie met de aanleg van een onderbouw** met grote afmetingen (350x40x10m) om deze tegelijkertijd te laten fungeren als het toekomstige nieuwe kopstation met een smal ondergronds tracé voor het treinverkeer naar het Zuiden en flankerend aan de Koepelkerk.

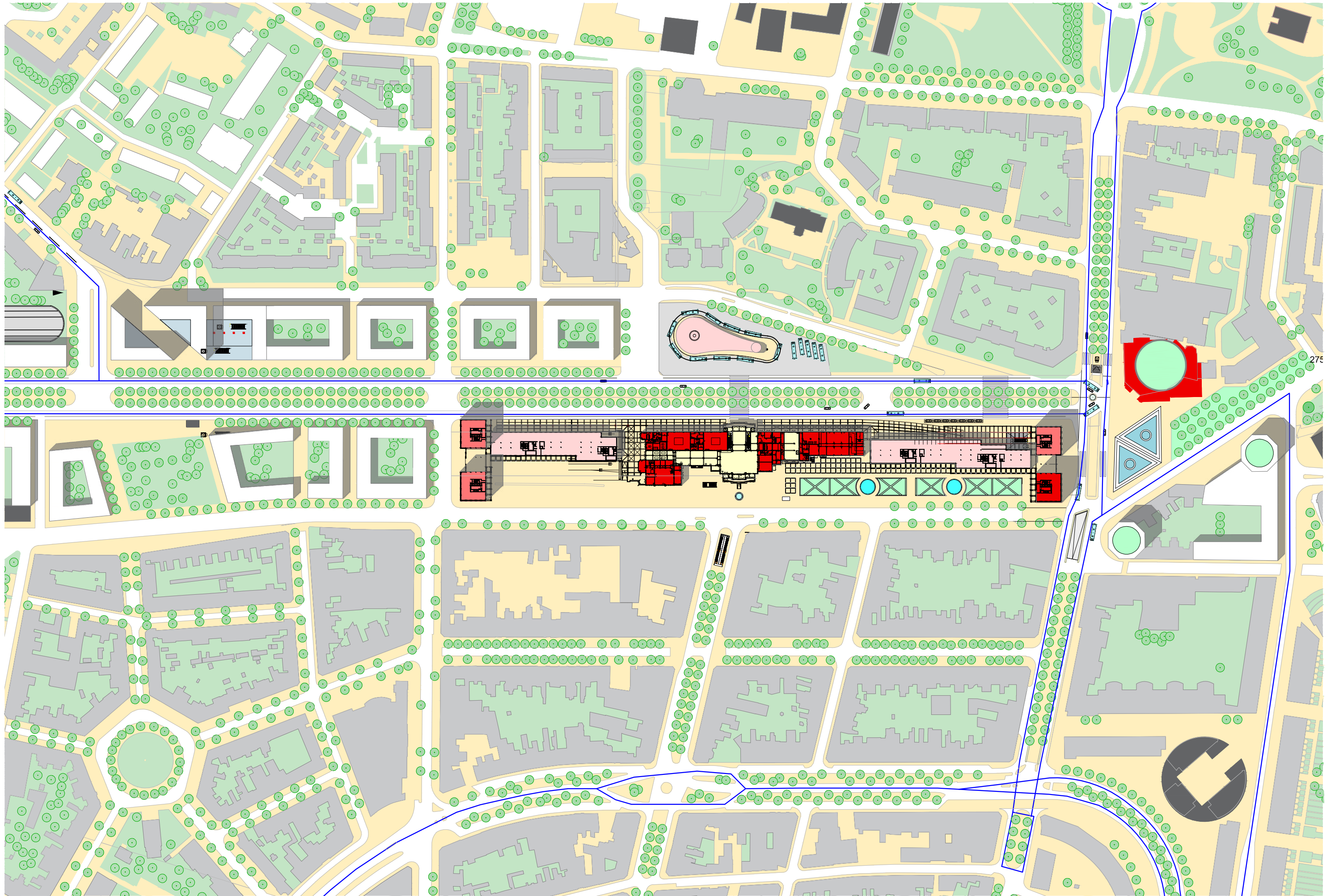
Door inbreng van de kosten voor de overbodige vervanging van de Passerelle en door de vóórinvestering van de onderbouw in combinatie

met de opbrengst van de nieuwe woon - werkeenheden konden wij de kosten terugbrengen tot **750 miljoen euro**³ (de helft van de oorspronkelijke inschatting van Prorail).

De oplossing voor de definitieve opheffing van de archaische spoorwegovergang bij de Duitse Poort bracht ons daarbij het nodige inzicht in fasering, exacte locatiekeuze en precieze lengtemeting van de noodzakelijke op- en afritten. De realisatie van een **nieuw ondergronds station aan de oostelijke kant** van de huidige ingang van het station met hergebruik van de vier meest oostelijk gelegen sporen van het spooreplacement opent hierbij de weg voor de realisatie van de nieuwe woon- werk locatie. Terwijl het lopend treinverkeer daarvan geen hinder hoeft te ondervinden zullen de nadelen van het huidige overstapstation en de antiquarische spoorwegovergangen bij de Duitse poort en de Alfons Ariënsstraat ten ene male uit de wereld zijn.

Tenslotte bestaat ook de additionele mogelijkheid het hele terrein van het spooreplacement alsmede een aantal oudere fabrieksterreinen langs het spoor om te bouwen tot een groene, helende parkomgeving met tal van nieuwe mogelijkheden tot omvangrijke woning- en kantoorbouw. In dit maximalistische scenario praten wij over een totaal van zo’n **7500 bijkomende woon- werkeenheden**.

³ Bij de berekening van deze kosten werd geen rekening gehouden met de kosten voor separate ondertunneling van goederen treinvervoer. Deze bijkomende kosten moeten afgewogen worden tegen de kosten om zo’n goederen treintransport middels andere spoorverbindingen te realiseren. Ook werd geen rekening gehouden met verplaatsing van het spooreplacement. In de Engelstalige uitvoerige bijdrage wordt dan ook vertrokken van een totale kost van 1 miljard euro.



Ontwikkelen van een duurzaam financieel kader

Voor grote Europese steden zoals Wenen en Kopenhagen, biedt de centrale ligging van treinstations in het centrum van de stad een unieke kans voor een fase van **nieuwe, duurzame stedelijke ontwikkeling** aantrekkelijk voor ingezetenen uit alle lagen van de bevolking die prioriteit gaven aan het gebruik van de trein en meer algemeen openbaar vervoer in plaats van eigen autobezit. Met name voor studenten maar ook breder hoger onderwijsinstellingen, medewerkers van kantoren van bedrijven, groot en klein, en openbare instellingen zoals rechtbanken of ziekenhuizen die elk veel mobiliteit vereisen, biedt de nabijheid van een centraal gelegen station een unieke kans voor de ontwikkeling van duurzame mobiliteit in een stad. Niet voor niets was de subtitle van ons tweede rapport Around the Tracks: **sustainable urban rail integration in**

Maastricht. In dit rapport citeerden we ook het EIT onderzoek van Lunardon et al. (2023):

“Over the last fifty years, the railway station’s potential as a viable contributor to the cities’ sustainable development has been unnoticed... being overlooked by urban planners and policy makers at local, national, and European level... But recently, the literature on urban studies has shifted from the idea of the transport infrastructure as an element that produces discontinuity with the urban tissue to an infrastructure that generates places for citizens while still creating urban continuity... an improvement and a fertile ground for giving the station a role of urban connector. As a result, stations can be used to generate such public linking areas while also allowing social interactions.”⁴

Dit geldt uiteraard niet enkel voor grootsteden zoals Wenen of Kopenhagen, maar des te meer voor **kleinere steden zoals Maastricht** met zijn uniek historisch centrum, geografisch geklemd in het westen door de grens met België, en in het oosten de grens met het heuvelland. Tezelfdertijd, heeft de stad als provinciehoofdstad met een regionaal gerechtsgebouw,

een aantal hoger onderwijsinstellingen met zowel de UM als Zuyd Hogeschool met evenredig een veel groter aantal buitenlandse studenten dan elders in het land, en ook tal van onderwijsfaciliteiten in naburige Zuid-Limburgse steden zoals Heerlen en Sittard, een MUMC+ en medische Brightlands campus, grote behoefte aan duurzame mobiliteit zowel wat studenten, werknemers, cliënten als patiënten betreft.

De enorme spoordelta met omliggende, niet langer gebruikte, fabrieksterreinen vormt vanuit dit oogpunt **een unieke stedenbouwkundige ontwikkelingskans**. Deze niet benutten, zou, zoals we reeds in ons 2023 Engelstalige rapport Around the Tracks stelden, onverantwoord zijn:

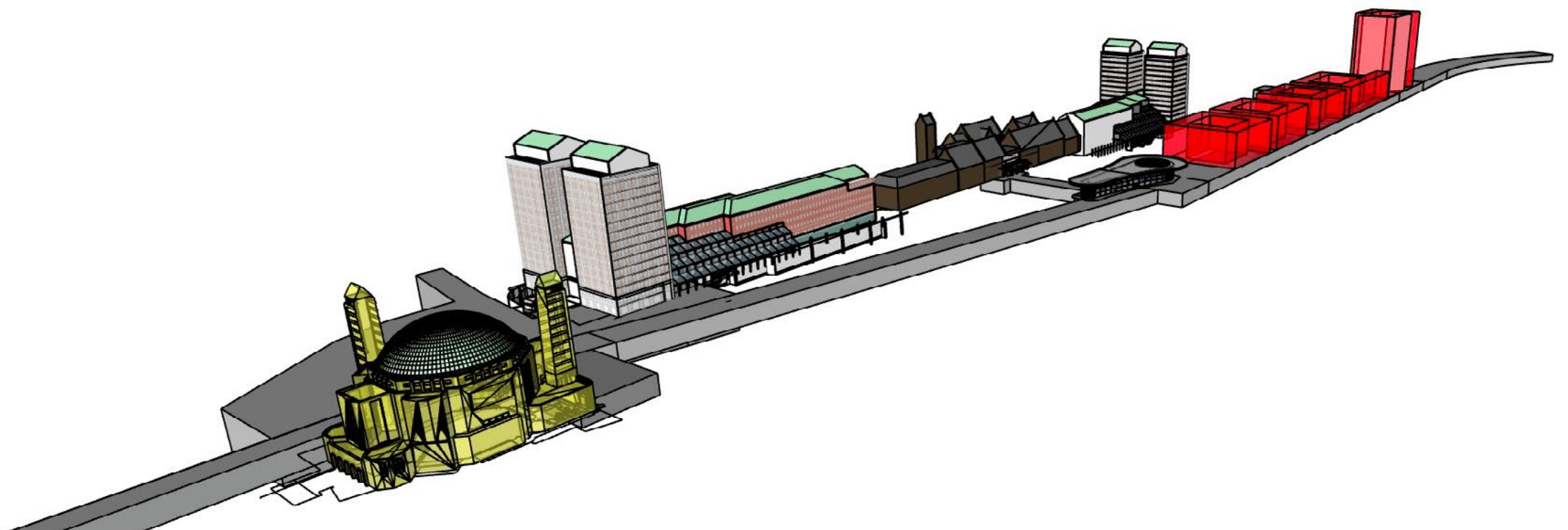
“The availability of a large, what we would call here, “non-descript” rail area in the vicinity of the Central Station provides... a unique opportunity for a new sustainable urban development process in Maastricht’s city centre on the right bank. Leaving it as it currently is: an underutilized parking space for rail carriages appears under the present circumstances of dramatic housing needs in the Netherlands, irresponsible.”

Anderzijds, moet ook vastgesteld worden dat gezien de perifere, grensligging van Maastricht binnen Nederland, men vanuit landelijk perspectief, ons voorstel tot ‘heling’ van de spoorbreuk aan een investeringskost van 750 miljoen euro **niet als prioritair** zal beschouwen, zodat een substantiële landelijke rijksbijdrage dan ook niet te verwachten is.

Dat mag echter geen reden zijn voor gemeente Maastricht en haar stadsbestuur om dit burgerinitiatief en ons vierjarige denkwerk nu van de hand te doen omwille van te hoge kosten.

Er zijn immers ook **alternatieve, duurzame financiële kaders voor woningbouw** op van oudsher “non-descripte” ruimtes zoals spoorzones in het centrum van steden; en er kan zeker op termijn ook ingespeeld worden op de erkenning binnen Europa en de Europese Commissie dat vanuit duurzaamheidsperspectief het internationale treinverkeer in Europa een nieuwe impuls moet krijgen, met name in grensgebieden. Beide ontwikkelingen bieden ons inziens na onder meer gesprekken met financiële

⁴ Lunardon, A, Vladimirova, D. and B. Boucsein (2023), “How railway stations can transform urban mobility and the public realm: The stakeholders’ perspective”, *Journal of Urban Mobility*, Vol.3, December, <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100047>



vastgoedexperten een **realistische kans** om ons voorstel op termijn alsnog gefinancierd te krijgen, ook zonder formele rijksteun.

A. Woningbouw op een non-descripte ruimte zoals het spooreplacement in Maastricht biedt zoals in andre Europese steden (Kopenhagen, Wenen) de mogelijkheid om woningbouw middels een erfpachtconstructie te realiseren. Enerzijds omvat het terrein van een spooreplacement in het midden van een stad zoals de term ‘non descripte ruimte’ goed beschrijft, een ruimte die nu beschikbaar komt voor de lokale gemeenschap die nooit tevoren een specifieke functie had: noch als landbouwgrond, noch als bedrijventerrein, noch als natuurgebied. De fysieke eigendom van zo’n terrein verkopen aan ontwikkelaars voor woningbouw doet dan ook geen recht aan de unieke ligging van deze ruimte. Het lijkt opportuener hier slechts het recht op ruimtegebruik toe te kennen **middels een landurige erfpachtconstructie**.

Concreet houdt ons voorstel in dat de Nederlandse staat middels NS Vastgoed, de eigendom van dit hele terrein overdraagt aan de gemeente Maastricht onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat zij deze ruimte niet mag privatiseren. De op het terrein te bouwen wooneenheden worden aldus onder de vorm van een 80-jarige erfpachtconstructie verkocht met een **jaarlijkse zogenaamde ‘canon’** die afhankelijk van doelgroep, omvang, functie kan variëren. In het geval van Wenen b.v. is de canon voor sociale woningbouw rond het station laag: in de zogenaamde “social zoning” amper 7 euro per m² maar gemiddeld voor sociale woningbouw rond het station 30 euro; in het geval van kantoren of luxe woningbouw kan de jaarlijkse canon oplopen tot 188 euro per m². In het geval van Maastricht en de mogelijkheid tot de bouw van een omvangrijk aantal woon-werkunits eenheden boven en langs het ondergrondse spoor over de hele spoorzonruimte, inclusief nabijgelegen fabrieksterreinen, kan de jaarlijkse canonopbrengst voor de

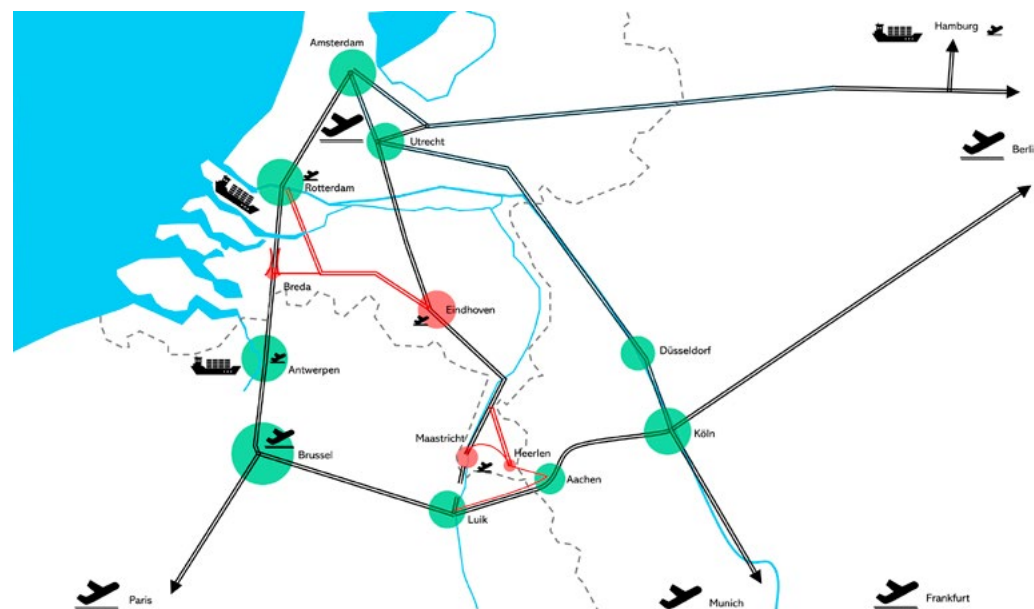
gemeente een omvangrijk jaarlijks bedrag opleveren. Een eenvoudige vuistregel houdt in dat voor de totale omvang van 7500 nieuwe woonheden kan gedacht worden aan **een jaarlijkse canonopbrengst voor de gemeente van rond de 37,5 miljoen euro**⁵. Gemiddeld genomen kan vertrokken worden bij de toepassing van een erfpachtconstructie op een totaal van 7500 bijkomende wooneenheden, van een jaarlijkse opbrengst die de gemeente voldoende mogelijkheden biedt leningen af te sluiten ter dekking van de infrastructurele kosten zoals berekend in ons spoorzone voorstel. Aan de huidige rente die de BNG heft voor een 25-jarige lening zou dit zonder meer **een bedrag van 1 miljard euro** kunnen betekenen, voldoende voor zowel de bouw van tunnel en station als herplaatsing van het emplacement.

B. Anderzijds, heeft de Europese Commissie onlangs aangekondigd werk te willen maken van sneller (en goedkoper) treinvervoer binnen Europa. Tegen 2040 wil men b.v. alle hoofdsteden van de Europese Unie verbonden hebben met elkaar via een modern netwerk van hogesnelheidstreinen. De EC rekent hierbij op een **totaal budget van 500 miljard euro**.

Naast directe “missing links” tussen hoofdsteden zoals Amsterdam/ Den Haag – Luxemburg, is ook belangrijk met name binnen het kader van de operationale zekerheid van treinverkeer, alternatieve spoorinfrastructuur ter beschikking te hebben. Op dit ogenblik is het Nederlandse hogesnelheidsnetwerk wat de verbindingen met Brussel/ Parijs/Londen betreft afhankelijk van één grensoverschrijdende spoorovergang, namelijk de **grensovergang Hazeldonk**. De verbinding Maastricht – Luik vormt vanuit dit oogpunt de meest logische tweede grensovergang voor Nederlandse hoge snelheidsverbindingen met België en zuidelijk Europa.

Gekoppeld aan de eigen investering van de gemeente, biedt ons voorstel dan ook een aantrekkelijke investering met positieve terugverdieneffecten, zelfs zonder rijksfinanciering.

⁵ De volgende vuistregel werd hierbij gehanteerd: het bouwen van een gemiddelde wooneenheid van 80 m² kost vandaag zo’n 5000 euro per m² waarvan 25% bestaat uit grondwaarde, met andere woorden 100K euro. De canon op een erfpachtconstructie is 5% op de grondwaarde, met andere woorden een jaarlijks bedrag van 5000 euro. Op een totaal van 7500 bijkomende wooneenheden betekent dit dus een jaarlijks inkomen voor de gemeente of 37,5 miljoen euro. Tezelfdertijd bestaan er tal van mogelijkheden om de canon te laten variëren, b.v. een lager percentage voor sociale woningbouw van 5 tot 30 euro per m², en een hoger percentage voor luxe woningen en kantoren.





BESLUIT

Naar aanleiding van de presentatie van deze studie aan het stadsbestuur in april 2025 constateerden de aanwezige wethouders de noodzaak voor een **grondige vergelijking van ons voorstel** en de **kosten van de diverse alternatieve modaliteiten** op basis van tussenstudies van Urhahn en ABPP.

Het komen tot het hier voorgestelde uiteindelijke inzicht vergde een lange adem: vier jaar van overleg, heroriëntering van onze plannen, nieuwe inzichten, bijkomende analyses en technische ondersteuning. Daarbij was de **ondersteuning vanuit de buurten** een belangrijke troef, die ons telkenmale weer motiveerde en ook veel waarde toevoegde aan dit burgerinitiatief.

In die zin is het voorstel dat nu voorlegt het resultaat van intensieve medewerking en participatie van vele burgers van Maastricht. Wij rekenen dan ook op een brede burger adhesie om het stadsbestuur alsnog te overtuigen geen keuze te maken voor goedkope, hoofdzakelijk opportunistische varianten zoals geformuleerd in het **GRAND MSTRG** voorstel die **de spoorbreuk in Maastricht grotendeels intact** laten maar wel gebruik maken van een deel van de non-descripte ruimte van het spooremlacement voor woningbouw.

Anderzijds zijn wij het wel eens met de analyse in **GRAND MSTRG** dat ons voorstel een **omvangrijke investering** vergt waarbij landelijke rijkssteun weinig waarschijnlijk is. Maar zoals hier aangegeven, met een gepaste lokale erfpachtconstructie en het beroep doen op Europese participatie, kan de nodige financiering gevonden worden.

Kortom niets staat de gemeente in de weg om de Maastrichtse spoorbreuk nu ook aan te pakken en de droom van een 'Maastricht geheel(d)' te realiseren.

