

GRAND MSTRG

GEBIEDSVISIE SPOORZONE

Januari 2026

GEMEENTE MAASTRICHT • URHAHN | STEDENBOUW & STRATEGIE • OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN • APPM

GRAND MSTRG

GEBIEDSVISIE SPOORZONE

Januari 2026

Colofon

Deze gebiedsvisie is opgesteld door APPM, Urhahn | stedenbouw & strategie en Okra landschapsarchitecten in opdracht van, en in samenwerking met de gemeente Maastricht. De Spoorzone van Maastricht is onderdeel van Limburg Centraal.

In dit document zijn diverse afbeeldingen opgenomen die zijn gevonden op internet. Het document is niet voor commercieel gebruik. Mocht er desondanks bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op met de auteurs.

INHOUD

3	1. Inleiding: Gebiedsvisie Spoorzone Maastricht
6	2. De kracht van Maastricht: klassieke kwaliteit en nieuwe dynamiek
7	3. Drie ambities voor Maastricht
12	4. De Spoorzone: van barrière naar verbinding
15	5. Het raamwerk
33	6. Deelgebieden
44	7. Vijf lange lijnen van de Spoorzone
54	8. Ruimtelijk en juridisch-planologisch kader
58	9. Fasering & vervolgproces

Separaat document: Variantenstudie barrière spoor



1. INLEIDING

Voor u ligt de gebiedsvisie voor de Spoorzone Maastricht. Deze gebiedsvisie betreft een wenkend perspectief voor de Spoorzone Maastricht. De visie omvat de realisatie van zo'n 8.000 woningen in de Spoorzone. Een belangrijk element in deze gebiedsvisie is een krachtig én realistisch economisch perspectief voor de toekomstige ontwikkeling van Maastricht. De realisatie van woningen in de Spoorzone hangt samen met de komst van banen. Deze gebiedsvisie wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W en de gemeenteraad van Maastricht.

Gebiedsvisie

In 2019 is de Ambitienota 'Over het Spoor' vastgesteld door de gemeenteraad. Deze Ambitienota agendeerde enerzijds de potentie van de Spoorzone voor Maastricht en anderzijds de barrièrewerking die de spoorbundel heeft. In 2021 is mede naar aanleiding van de Ambitienota 'Over het Spoor', het burgerinitiatief 'Boven het spoor' van de heren Soete en Coenen aangeboden aan de gemeente. In stappen is dit initiatief doorontwikkeld. Met de motie 'Rondom het Spoor' van 12 december 2024

verzocht de gemeenteraad het college actief aan de slag te gaan met het aanpakken van de barrière die het spoorwegemplacement op dit moment vormt tussen oost en west Maastricht. De gebiedsvisie vormt een integrale uitwerking van deze opgave. Deze gebiedsvisie voor de Spoorzone past binnen de Omgevingsvisie voor Maastricht. In de Omgevingsvisie zijn de ruimtelijke kaders voor de spoorzone opgenomen. De gebiedsvisie geeft vorm en inhoud aan deze kaders.



De beleidsmatige context van deze Gebiedsvisie



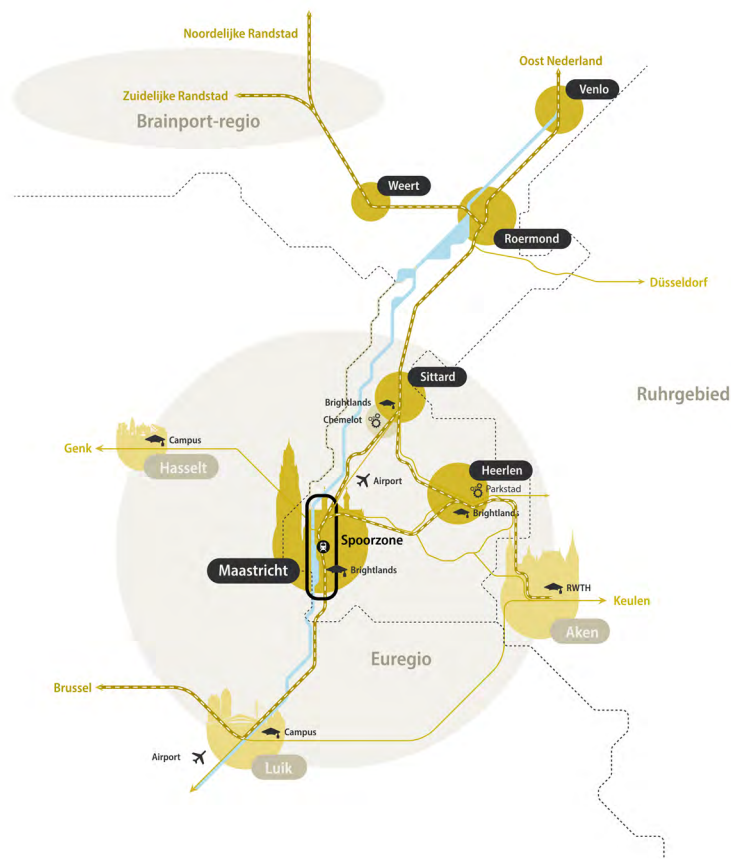
Aansluitend op nationale opgaven en Limburg Centraal

De ontwikkeling van de Spoorzone Maastricht draagt bij aan meerdere nationale opgaven. De visie geeft invulling aan de woningbouwopgave door ruimte te bieden aan duurzame en betaalbare woningen. In lijn met Limburg Centraal zet Maastricht hiermee in op stedelijke ontwikkeling binnen haar spoorzone. Maastricht zorgt hiermee voor meer Euregionale agglomeratiekracht en benut de vervoerswaarde van de treinverbindingen van en naar Maastricht.

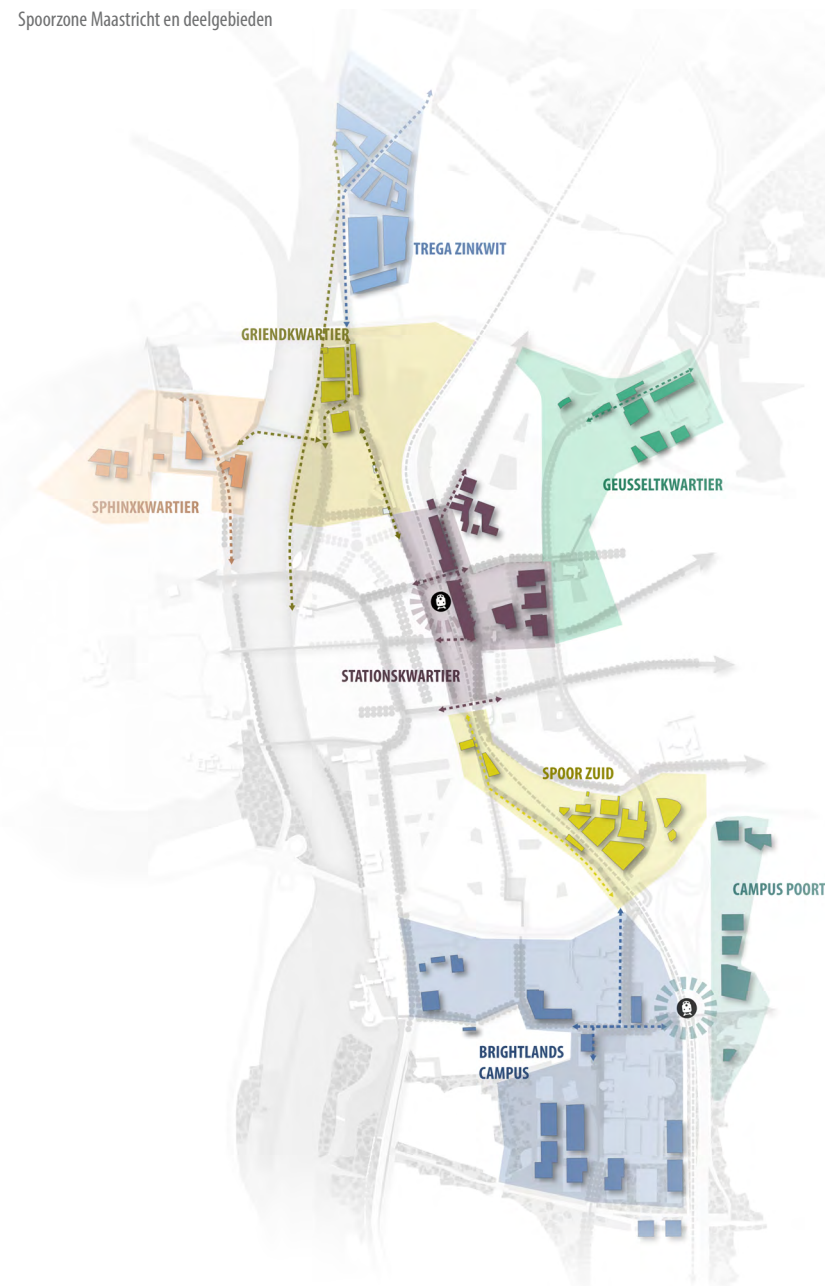
Nota Ruimte

De Nota Ruimte stelt: 'sterk houden wat sterk is en sterker maken wat sterk moet zijn'. De nota gaat uit van de onderscheidende kracht van regio's. De rijksoverheid introduceert het VISTA-model bestaande uit de strategieën: Versterken, Initiëren, Stimuleren, Transformeren en Accommoderen. In Zuid-Limburg gaat de rijksoverheid ontwikkelingen Initiëren. Zuid-Limburg is een kansrijke regio voor economische ontwikkeling en krijgt mogelijk een grotere rol in de verstedelijkingsopgave van Nederland. De nadruk ligt echter eerst op het versterken van het economische profiel via onder meer campusontwikkelingen zoals Brightlands Maastricht Health Campus. De universiteit trekt veel internationale studenten, wat de regio vitaler maakt. Tegelijkertijd blijft het vasthouden van talent een uitdaging. Daarnaast is inzet nodig om de bestaande woning voorraad te herstructureren en verduurzamen. Ook kent de regio een autonome woningbehoefte. Hierin kan op kortere termijn al voorzien worden door in te zetten op concentratie en verdichting. Maastricht is aangewezen als centrumstad met een bouwopgave. Het initiëren van ontwikkeling in Zuid-Limburg wil de rijksoverheid bewerkstelligen door samen met de regio een integrale verstedelijkingsstrategie te ontwikkelen.

Spoorzone Maastricht in de regio



Spoorzone Maastricht en deelgebieden



Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal

De gemeenten Venlo, Weert, Roermond, Sittard-Geleen, Heerlen en Maastricht werken samen met de provincie Limburg, het Rijk, Waterschap Limburg en Enexis aan Limburg Centraal. Deze gebiedsvisie vormt input voor Limburg Centraal. Limburg Centraal omvat zes uitstekend ontsloten intercitystations met capaciteit in de treinen en op het spoor én volop ontwikkelruimte op loop- en fietsafstand. De verstedelijkingsambities in Limburg Centraal richten zich op sociaaleconomische versterking via economie en werk, woningbouw, verbetering van de leefomgeving en duurzame verstedelijking. Limburg Centraal mikt op 30 à 40.000 nieuwe woningen tot 2040 in aantrekkelijke stedelijke milieus, gecombineerd met ruimte voor werk, innovatie en onderwijs.

Met deze verstedelijkingsstrategie wordt gekozen voor verdichting rondom de zes intercitystations uitgaande van zes principes:



1. Meer economische dynamiek en interactie: de stedelijke ontwikkeling rond de intercitystations draagt bij aan economische structuurversterking door het toevoegen van stedelijke woon-werkmilieus die levendigheid en interactie brengen. De stuwende economie kan zich hier ontwikkelen met start-ups en scale-ups.



2. Limburg Centraal als meerkernige grootstad: de steden profiteren van elkaars nabijheid en complementariteit door verstedelijking en programma op elkaar af te stemmen en te programmeren op goed bereikbare plekken.



3. Woningbouw als hefboom: de woningbouw wordt gebruikt als aanjager om de brede welvaart in de provincie te verbeteren.



4. Stedelijk welkom: de aantrekkelijkheid van steden en hun gemeenschappen vormen de basis voor het aantrekken en behouden van talent en nieuwe doelgroepen.



5. Stap-voor-stap: stabiel en robuust ontwikkelen. De verstedelijking zet in op een aantal doorslaggevende interventies en is adaptief, zodat blijvend kan worden geanticipeerd op nieuwe inzichten en ontwikkelingen.



6. Grensoverstijgend verbinden: Voortbouwen op bestaande verbindingen en samenwerking op de verschillende schaalniveaus. Hierbij is internationale samenwerking (o.a. Aken, Luik en Hasselt), aansluiting op economische netwerken als Brainport en Brightlands en op Europese stedelijke netwerken (o.a. Ruhrgebied) van toenemend belang.



Maastricht 2040: een compacte stad met ruimte voor iedereen

Deze gebiedsvisie heeft een sterke relatie met de Omgevingsvisie Maastricht 2040. De Omgevingsvisie Maastricht is het vertrekpunt en vormt het juridische kader voor deze gebiedsvisie. Deze documenten vormen samen het ruimtelijk kader voor de nadere uitwerking en ontwikkeling van de Spoorzone Maastricht.

In 2040 is Maastricht een stad waar mensen zich thuis voelen, ruimte ervaren om te leven en te ondernemen, elkaar ontmoeten en verblijven in fijne buurten, langs de Maas of in het centrum. De stad is zichtbaar veranderd, maar heeft haar karakter en identiteit behouden. Er wordt gekozen voor ruimtelijke kwaliteit en evenwichtige groei: door te verdichten en in te breiden waarbij het buitengebied open wordt gehouden en het historische centrum kwalitatief wordt versterkt. Maastricht bouwt de komende jaren 8.000 tot 12.000 woningen, vooral binnen het bestaand stedelijke gebied. De meeste woningen

zullen toegevoegd worden in de Spoorzone, een gebied dat zich uitstrekt van het Sphinxkwartier en Trega-Zinkwit in het noorden tot de Health Campus in het zuiden, inclusief de Groene Loper en de Geusselt. Daarbij ligt de focus op het ontwikkelen van aantrekkelijke en betaalbare woningen en woonmilieus voor starters en doorstromers.

De omgevingsvisie stelt dat delen van de Spoorzone transformeren tot aantrekkelijke autoluwe stadswijken met ruimte voor diverse functies zoals woningen, onderwijs, werkgelegenheid en voorzieningen. Dit biedt tevens kansen om de barrièrewerking van het spoor in Maastricht aan te pakken. Daarbij is de inzet om betere loop en fietsverbindingen te realiseren en de oostelijke entree van het station een impuls te geven. In de Spoorzone gaat de ontwikkeling van woningen hand in hand met de ontwikkeling van werkgelegenheid en voorzieningen, het opheffen van barrières en een hoogwaardige klimaatadaptieve openbare ruimte.

Impressie: Brightlands Maastricht Health Campus



2. DE KRACHT VAN MAASTRICHT: KLASSIEKE KWALITEIT EN NIEUWE DYNAMIEK

Maastricht heeft een fantastische uitgangspositie. De stad heeft een rijke historie en een bijzonder 'on-Nederlands' karakter. Het centrum ademt geschiedenis, cultuur en gastvrijheid. Het compacte karakter, de monumenten en de levendige publieke ruimte maken de stad aantrekkelijk voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Maastricht ligt prachtig aan de Maas. Met het Heuvelland als groene achtertuin biedt Maastricht het beste van twee werelden: stedelijkheid en natuur in directe nabijheid.

Als klassieke bezoekstad trekt Maastricht jaarlijks honderdduizenden bezoekers. Bezoekers worden aangetrokken door de unieke combinatie van een historische binnenstad en het hoogwaardige winkel-, horeca- en culturele aanbod. Van TEFAF, Preuvenemint, Nederlandse Dansdagen en Fashion Clash tot de vele kleinschalige festivals en evenementen – de stad weet zich steeds opnieuw te profileren als een plek voor ontmoeting en beleving.

Maar Maastricht is meer dan dat. De stad ontwikkelt zich krachtig als universiteitsstad en kenniscentrum. Met Maastricht University en Brightlands Maastricht Health Campus als ankerpunten groeit de kenniseconomie in hoog tempo. De Medische Technologie sector is een sterke troef. De jaarlijkse instroom van (internationale) studenten en de aanwezigheid van onderzoekers zorgt voor vernieuwing, diversiteit en een internationale uitstraling.

Ook de economische structuur verandert. De klassieke maakindustrie transformeert geleidelijk tot innovatieve, duurzame bedrijvigheid. Maastricht wordt een broedplaats voor startups en cross-overs tussen technologie, gezondheid, design en circulaire economie. In de Beatrixhaven en op het bedrijventerrein ten zuiden van Randwyck ontstaan nieuwe vormen van maakindustrie, verbonden aan kennisinstellingen en onderzoekscentra.

Deze combinatie van klassieke aantrekkingskracht en innovatieve dynamiek maakt Maastricht tot een veelzijdige en toekomstgerichte stad. Een unieke combinatie van oud en nieuw, met prachtige natuur om de hoek. Een stad waar je niet alleen kunt studeren, maar ook kunt blijven wonen, werken en ondernemen. Waar cultuur en kennis samenkomen, en waar kwaliteit van leven centraal staat.



3. DRIE AMBITIES VOOR MAASTRICHT



INZETTEN OP ECONOMISCHE STRUCTUURVERSTERKING

Een toekomstbestendige economische structuur is essentieel voor de welvaart en leefbaarheid van Maastricht. De stad staat voor de uitdaging om haar economische fundament te versterken en tegelijkertijd sociale inclusiviteit te waarborgen.

De opgave: krimpende beroepsbevolking

De economische ontwikkeling van Maastricht was 100 jaar geleden gebaseerd op de maakindustrie. Bedrijven als Sappi en Mosa aan de noordkant van de stad zijn hiervan nog steeds het levende bewijs. In de tweede helft van de 20e eeuw kreeg Maastricht een nieuwe economische impuls met de komst van de universiteit en het academisch ziekenhuis. Dit is de basis voor de Brightlands Maastricht Health Campus aan de zuidzijde van de stad. Professionals en (internationale) studenten zorgen hier voor groei in kennisintensieve sectoren zoals biomedische

wetenschappen, science en engineering. De campus draagt bij aan belangrijke maatschappelijke innovaties en is een voedingsbodem voor innovatieve industriële productiebedrijven in Maastricht en de regio. En hoewel de uitgangssituatie sterk is, staat Maastricht voor een aantal grote opgaven. De bevolking vergrijsst, de leeftijdsgroep van 20 tot 45 jaar is ondervertegenwoordigd, er is structurele krapte op de arbeidsmarkt en de concurrentiepositie van de maakindustrie staat onder druk. Het boeien en binden van zowel de huidige als toekomstige beroepsbevolking is daarom een topprioriteit.

De ambitie: de campus als vlaggenschip voor innovatie en economische groei

De Brightlands Maastricht Health Campus is de motor van de groeiambitie van de stad. De campus moet uitgroeien tot het kloppend hart van economische ontwikkeling in de stad en de regio. Hier komen kennis (UM), zorg (MUMC+), ondernemerschap (innovatie, startups en scale ups) samen in één krachtig ecosysteem. De gemeente, voert samen met haar partners, actief regie over de ruimtelijke kwaliteit: van de inrichting van de openbare ruimte en aantrekkelijke verbindingen naar en met de stad, tot het slim verdichten van de campus. De Spoorzone Maastricht wordt niet alleen een zichtbare toegangspoort tot de campus, maar ook een krachtige proeftuin voor innovatie, samenwerking en economische groei.

De ambitie: Zuid-Limburg als internationale hotspot voor health- en medtech-innovatie

Op regionaal niveau heeft Zuid-Limburg alle bouwstenen in huis om uit te groeien tot een internationale hotspot voor health/med-tech, biomedische wetenschap en gezondheidsinnovatie. Door focus, samenwerking en slagkracht te combineren, kan de regio zich internationaal promoten én positioneren. Dit vergt een sterke triple-helix-organisatie op het niveau van de regio, complementair aan de organisatie van het Brightlands netwerk en de afzonderlijke campussen in Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen. Ook de Euregionale en internationale samenwerking – met Hasselt, Genk, Luik en Aken – rond de speerpunten van de campus zijn een belangrijke basis voor succes.



De ambitie: naar nieuwe werk- en woonmilieus

Het binden en boeien van talent vraagt om een inspirerende leefomgeving die past bij de wensen van jonge professionals, gezinnen en gevestigde inwoners. Maastricht wil een stad zijn waar iedereen de kans krijgt om mee te doen – ongeacht achtergrond of opleiding – en om met zijn of haar talenten bij te dragen aan een sterke, inclusieve economie.

De ontwikkeling van de Spoorzone biedt een unieke kans om een nieuw, aantrekkelijk werk- en woonmilieu te creëren dat de economische kerngebieden van Maastricht met elkaar én met de regio verbindt. In het noorden groeit de innovatieve maakindustrie uit tot een krachtig vliegwiel voor de energietransitie en circulaire bedrijvigheid. In het zuiden ontwikkelt de Brightlands Maastricht Health Campus zich verder tot een centrum voor start-ups, scale-ups en samenwerking op het snijvlak van gezondheidszorg, medtech en kunstmatige intelligentie.

In het hart van de Spoorzone ontstaat het nieuwe Stationskwartier: een levendig, gemengd stadsdeel met ruimte voor zakelijke en hoogwaardige dienstverlening, euregionale instellingen en innovatie. De komst van DSM-Firmenich en het gerechtsgebouw markeert het begin van deze transformatie. Door bovendien broedplaatsen te creëren waar onderwijs, creatieve industrie en bedrijfsleven elkaar versterken, ontstaat een vruchtbare bodem voor nieuwe ideeën en groei. Zo bouwt Maastricht aan een stad waar talent zich thuis voelt, kansen ziet en toekomst maakt.

De ambitie: een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor investeerders, ondernemers en talent

Een toekomstbestendige economie vraagt om voldoende, goed opgeleide en gemotiveerde werknemers. Om de structurele krapte op de arbeidsmarkt te doorbreken, richt Maastricht zich op het aantrekken en behouden van grenswerkers, internationals en studenten (Welcome to Maastricht Region), op nauwere samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven, en op het verkleinen van de afstand tot de arbeidsmarkt.

De ontwikkeling van de Spoorzone speelt hierin een sleutelrol. Hier ontstaat een aantrekkelijk vestigingsklimaat waar kennis, ondernemerschap en innovatie samenkomen. De Spoorzone verbindt onderwijsinstellingen, bedrijven en onderzoeksfaciliteiten, en versterkt zo de regionale arbeidsmarkt. Het omgevingsprogramma 'Hart van de Stad' versterkt deze ontwikkeling door het centrum te transformeren tot een dynamische plek voor ontmoeting, werken en wonen. Samen met de Spoorzone ontstaat zo één krachtig economisch en stedelijk geheel: het kloppend hart van een aantrekkelijke, verbonden en concurrerende regio.

Impressie: ruimte voor werken in de stad



NAAR EEN BETERE SOCIAALECONOMISCHE BALANS

Maastricht kent – in vergelijking met andere steden – een relatief lage brede welvaart, met aanzienlijke verschillen tussen bewoners en buurten. Maastricht wil deze balans herstellen, deze gebiedsvisie draagt daar aan bij.

De opgave: grote verschillen tussen bewoners en buurten

De arbeidsparticipatie in Maastricht blijft achter bij het landelijk gemiddelde. In enkele wijken wonen mensen in een kwetsbare sociaaleconomische positie, vaak geconfronteerd met beperkte kansen op werk, scholing en met een slechtere gezondheid. In wijken als Nazareth en Wittevrouwenveld – nabij de Spoorzone – is de veerkracht van bewoners laag. Hier stapelen problemen zich op: werkloosheid, een ongezonde leefstijl, schuldenproblematiek en sociale isolatie komen bovengemiddeld vaak voor. Jongeren groeien er vaker op in armoede, en bewoners ervaren relatief weinig grip op hun toekomst.

Ook de fysieke leefomgeving draagt in deze wijken niet altijd bij aan het welzijn. Veel openbare ruimten zijn onvoldoende beweegvriendelijk, bieden weinig ruimte voor ontmoeting en interactie, zijn niet inclusief ingericht en voor sommige doelgroepen moeilijk toegankelijk. Hierdoor komt niet alleen de

gezondheid van bewoners onder druk te staan, maar ook het gevoel van veiligheid, verbondenheid en participatie. Deze combinatie van sociale en fysieke achterstanden vormt een serieuze bedreiging voor de leefbaarheid en samenhang in de stad.

Ambitie: naar brede welvaart voor iedere Maastrichtenaar

De ambitie is om te werken aan brede welvaart voor iedere Maastrichtenaar, waarbij iedereen voldoende kansen krijgt en toegang heeft tot passende banen en voorzieningen. Dat begint bij een brede, toegankelijke arbeidsmarkt met een passend opleidingsaanbod. Werk en scholing moeten beter aansluiten op de mogelijkheden en talenten van mensen, met extra aandacht voor bewoners in kwetsbare posities.

Ook op het gebied van wonen is verbetering nodig. De juiste woning op de juiste plek – betaalbaar, passend bij de doelgroep en met toekomstbestendige kwaliteit – vormt een basisvoorwaarde voor

bestaanszekerheid en maatschappelijke participatie. Doorstroming op de woningmarkt is daarbij cruciaal. Daarnaast is er een belangrijke rol weggelegd voor de leefomgeving: wijken moeten veilig, sociaal en uitnodigend zijn. Ruimte voor ontmoeting, bewegen en sociaal contact versterkt het welzijn van bewoners en bevordert inclusie.

Brede welvaart vraagt om een integrale benadering en gebiedsgerichte samenwerking. Er worden woningen toegevoegd die bijdragen aan een 'solidaire mix en veerkrachtige buurten': Door verschillende doelgroepen en woonvormen met elkaar te verbinden en ruimte te bieden voor ontmoeting en onderling contact, wordt ingezet op het versterken van de veerkracht en de sociale samenhang. Door structureel te investeren in wijken als Nazareth en Wittevrouwenveld ontstaat een veerkrachtiger Maastricht, waarin iedereen mee kan doen en zich thuis kan voelen.

Een van de uitgangspunten bij nieuwbouwprojecten is een goede spreiding van type woningen over de stad. Voor de hele stad, inclusief centrum, wordt gestreefd naar 60% betaalbare woningbouw in sociale huur en betaalbare koop. Om goede

spreiding te creëren wordt in buurten met relatief veel sociale huur vooral midden huur en betaalbare koopwoningen toegevoegd. En in buurten met relatief weinig sociale woningen, worden vooral sociale woningen toegevoegd. Deze gebiedsvisie laat zien wat de meerwaarde is van de ontwikkelingen voor de bewoners van omliggende wijken, zowel op het vlak van het wonen als sociale behoeften zoals ontmoeting, onderwijs, wijk economie, voorzieningen en medische zorg.

Ambitie: binden van talent door onderscheidende woonmilieus

Maastricht biedt al een rijk palet aan woonmilieus: van de historische binnenstad en statige stadswijken tot oude dorpskernen en groene (parochie)wijken. Toch is er behoefte aan nieuwe, onderscheidende stedelijke milieus die aantrekkelijk zijn voor talent en doorstromers. De Spoorzone kan hierin een sleutelrol spelen met ruimte voor levendige stadswijken met aandacht voor inclusiviteit, duurzaamheid en bereikbaarheid. Van een stoere, aantrekkelijke noordelijke stadswijk nabij de Maas, stedelijk wonen in de luwte op het voormalige Trega-Zinkwitterrein, een levendig stationskwartier tot wonen op de campus. Zo wordt Maastricht nog aantrekkelijker én leefbaarder voor een brede groep Maastrichtenaars.



ONTWIKKELEN VAN EEN TOEKOMSTBESTENDIGE STAD

Een duurzame stad begint met een gezonde leefomgeving. Maastricht wil haar natuur versterken en biodiversiteit vergroten, zowel binnen als buiten de stadsgrenzen. Tegelijkertijd wordt de stad klimaatadaptatiever, dat geldt ook voor de Spoorzone. Bovendien kan de ontwikkeling van de Spoorzone een bijdrage leveren aan de transitie naar een duurzame energievoorziening, zowel voor nieuwbouw als voor de bestaande stad.

De opgave: kwaliteit van de leefomgeving

De Spoorzone is op het vlak van klimaat een aandachtsgebied. Het hart van de Spoorzone is één van de heetste gebieden van de stad, met veel verharding en weinig plekken voor verkoeling, natuur en wateropvang. De Maas heeft meer ruimte nodig in tijden van een piekbelasting. Vooral aan de noordzijde van de Spoorzone heeft dit grote ruimtelijke consequenties. Daarnaast zet Maastricht in op een beweegvriendelijke en inclusieve leefomgeving, waarin mensen elkaar kunnen ontmoeten. Een leefomgeving die beweging, vitaliteit én verbinding stimuleert. De Groene Loper is een prachtig voorbeeld van hoe infrastructuur, gezondheid en klimaatbestendigheid samen kunnen komen.

De ambitie: gezonde en klimaatadaptieve stad

De ambitie is een klimaatadaptieve stad met een netwerk van groenblauwe plekken en verbindingen dat de klimaatadaptatie in de stad vergroot. Dit netwerk biedt ruimte aan waterbuffers, koele plekken en routes in de zomer, en draagt bij aan de biodiversiteit. Bovendien maakt het de buitenruimte aantrekkelijk voor ontmoeten en bewegen, hetgeen bijdraagt aan de gezondheid en recreatiemogelijkheden van onze inwoners en bezoekers. De vergroening gebeurt aan de hand van een groennorm zoals beschreven in de geactualiseerde omgevingsvisie. Om een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners in de Spoorzone te kunnen garanderen zal vroegtijdig in het ontwerpproces aandacht zijn voor omgevingsfactoren, zoals bijvoorbeeld verkeersgeluid.

De ambitie: verbonden stad

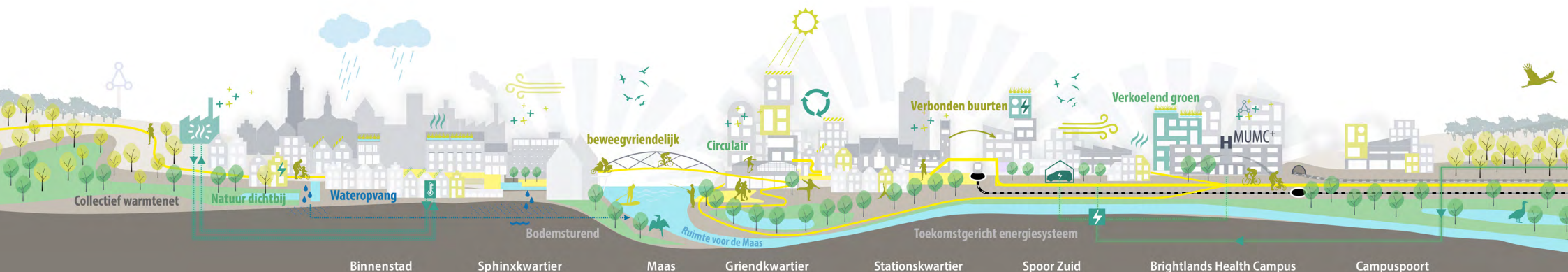
Een duurzame en inclusieve stad is een verbonden stad. In de loop van de tijd zijn oorspronkelijke stedelijke structuren verloren gegaan. Met name de komst van de auto heeft grote impact gehad op het stedelijke weefsel. Bovendien vormt de spoorbundel al decennialang een behoorlijke barrière in de stad. Op dit moment is een zone van circa 1.5 km spoor van de Noorderbrug tot aan de Scharnerweg lopend of met de fiets niet oversteekbaar. Maastricht wil de fysieke verbindingen tussen noord en zuid én oost en west herstellen en verbeteren. De stad zet daarbij stevig in op actieve mobiliteit. Dit betekent betere fiets- en wandelroutes tussen buurten en voorzieningen. Het gaat daarbij om routes die toegankelijk zijn voor iedereen. Daarbij is het 'slechten' van de spoorbundel – als barrière tussen oost en west – een belangrijke opgave. Dit betekent bovendien een sociaaleconomische impuls voor wijken zoals Nazareth, Wyckerpoort en Wittevrouwenveld.

De ambitie: energievoorziening van de toekomst

De transitie naar een duurzame energievoorziening is in volle gang. Maastricht werkt aan een stapsgewijze realisatie van een toekomstbestendig energiesysteem. De ambities zijn neergelegd in de Transitievisie Warmte en Energie, met als uitgangspunten minder energieverbruik, optimaal gebruik van lokale bronnen en een slimme afstemming van vraag en aanbod in plaats en tijd. In lijn hiermee wordt gekozen voor energieoplossingen die bijdragen aan een duurzame energievoorziening voor nieuwbouw in de Spoorzone. Bovendien kan de ontwikkeling van de Spoorzone een bijdrage leveren aan de transitie naar een duurzame energievoorziening voor de bestaande bebouwing in de omliggende buurten. Hiervoor worden kansrijke oplossingsrichtingen geschetst die samen met bewoners en bedrijven worden uitgewerkt.

De ambitie: circulair bouwen

De ambitie is om in de spoorzone invulling te geven aan de transitie naar circulair bouwen. Door in de praktijk te leren van nieuwe toepassingen en uiteindelijk waar mogelijk circulair bouwen voor te schrijven. Circulair bouwen vermindert immers het gebruik van nieuwe grondstoffen en beperkt afval en CO₂-uitstoot. Het maakt de stad flexibeler en toekomstbestendiger doordat gebouwen aanpasbaar en herbruikbaar zijn. Dit draagt bij aan een duurzame, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

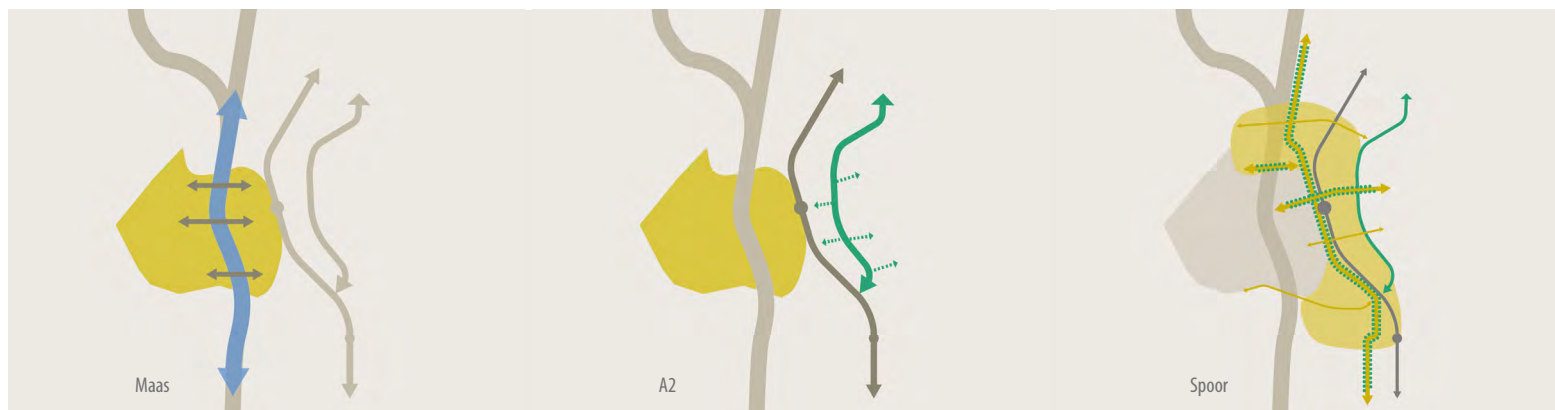


An aerial photograph of a city, likely Utrecht, showing a large railway station with multiple tracks and several blue high-speed trains. The station is surrounded by dense urban buildings, including a prominent church with a green dome. The image is semi-transparent, with the title text overlaid in the center.

4. DE SPOORZONE: VAN BARRIÈRE NAAR VERBINDING

4. DE SPOORZONE: VAN BARRIÈRE NAAR VERBINDING

De Spoorzone ligt midden in Maastricht. Nu een belangrijke entree van de stad, maar ook een forse barrière. In de toekomst een verbindend, kloppend en complementair onderdeel van het Maastrichtse centrum.



De Maas en het centrum

Eeuwenlang vormde de Maas een barrière in Maastricht, waarbij de rivier het centrum in het westen scheidde van dorpen en latere stadsuitbreidingen in het oosten, zoals Wyck. Tot ca. 1280 was er slechts één houten brug over de Maas. De bouw van de Sint Servaasbrug betekende de eerste vaste verbinding. Handel en ontwikkeling concentreerden zich vooral aan de westzijde van de Maas. In de 20e eeuw verbeterde de oost-westverbinding met de aanleg van de Wilhelminabrug (1932), de John F. Kennedybrug (1968) en de Noorderbrug (1984). Vanaf de jaren '80 startte Maastricht met grootschalige stadsvernieuwing, o.a. in het verkrotte Stokstraatkwartier. De stad liep hierin voorop. Tegelijkertijd werd de Maasboulevard opgewaardeerd: de tunnel werd aangelegd, de openbare ruimte vernieuwd en de Hoeg Brögg geopend (2003). Dit legde de basis voor nieuwe ontwikkelingen zoals Céramique en Mosae Forum. De barrière die de Maas eeuwenlang was, is grotendeels geslecht.

De Groene Loper slecht de A2

De bruggen die in de 20e eeuw zijn aangelegd, waren vooral bedoeld om het autoverkeer te faciliteren. Ze maakten deel uit van een ringstructuur en zorgden voor nieuwe oeververbindingen voor gemotoriseerd verkeer. Ook de aanleg van de A2 aan de oostkant van Maastricht speelde hierin een rol. Deze snelweg werd een belangrijke noord-zuidroute, maar vormde tegelijk een harde scheiding in het stedelijk weefsel. Die barrière verdween met de aanleg van de Koning Willem-Alexandertunnel in 2016 en de ontwikkeling van de Groene Loper. De snelweg werd ondergronds gebracht en bovengronds kwam ruimte vrij voor woningen, parken en langzaam verkeer. Zo zijn de oostelijke wijken en oude dorpskernen beter verbonden met de rest van de stad en kregen zij een enorme kwaliteitsimpuls.

Het spoor als laatste barrière

De laatste grote barrière in Maastricht is het spooreplacement. Dit ontstond vanaf 1853, samen met de aanleg van de spoorlijn naar Aken, toen nog aan de rand van de stad. In de loop van de tijd is het emplacement uitgebreid in samenhang met de opkomst van Maastricht als industriestad, met name door de keramische industrie in de tweede helft van de 19e eeuw. Tegenwoordig vormt het emplacement een harde grens midden in de stad. Logische stedelijke structuren zijn doorbroken of onaantrekkelijk geworden. De sporen en bijbehorende infrastructuur beperken de oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers. Daarmee vormt het een belemmering voor de beoogde mobiliteitstransitie. Bovendien gaat het ten koste van de verbinding tussen wijken en buurten.



Een nieuwe voorkant aan de oostkant

Een belangrijke opgave is het creëren van een aantrekkelijk en alzijdig stationsgebied. Nu is het station vooral georiënteerd op Wyck en de binnenstad. Het stationsgebouw staat 'met zijn rug' naar de oostzijde van het spoor en keert zich daar als het ware van af. Er is – in combinatie met stedelijke ontwikkeling – behoefte aan een volwaardige oostelijke entree. De ontwikkeling van een levendig stationskwartier tussen Wyck en de Groene Loper kan deze ruimtelijke en sociale 'breuk' herstellen.

Herstellen stedelijk weefsel

De ontwikkeling van de Spoorzone past naadloos in de Maastrichtse traditie van het verfijnd herstellen van het stedelijk weefsel en het slechten van barrières. De voorbije decennia is de infrastructuur uit de 19e en 20e eeuw 'verzacht', oude verbindingen worden hersteld. Waar ooit efficiëntie voor trein- en autoverkeer centraal stond, ligt nu de focus op de menselijke maat, stadscontinuïteit en routes voor voetgangers en fietsers. Een efficiëntere inrichting van het emplacement maakt betere verbindingen en stedelijke ontwikkelingen mogelijk. Door historische structuren te verbeteren of te herstellen, versterkt de stad haar samenhang en identiteit. Zo ontstaat een robuust stedelijk raamwerk waarin leefkwaliteit en economische vitaliteit samengaan. Hiermee zet Maastricht een volgende stap in haar lange traditie van voortbouwen op de kwaliteit van de stad en haar stedelijke structuur.



5. HET RAAMWERK



RUIMTELIJK-LANDSCHAPPELIJKE VERSTERKING

De basis voor de Spoorzone wordt gevormd door een ruimtelijk-landschappelijk raamwerk. Dit raamwerk zorgt voor historische continuïteit en wordt versterkt. Oude stadsstructuren worden hersteld en nieuwe verbindingen worden gelegd. Zo ontstaat een stadslandschap met gelaagdheid, identiteit en ruimte voor de toekomst.

Het bestaande, hoogwaardige stedelijke landschap vormt de duurzame onderlegger voor nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe groene assen verbinden de Spoorzone met de Maas, de Groene Loper en het omliggende landschap, zoals de Landgoederenzone. Deze verbindingen versterken de ruimtelijke, recreatieve en ecologische structuren van Maastricht.

Maastricht is een historische, minerale stad met veel (natuur)steen in de buitenruimte. Dat geeft karakter, maar zorgt ook voor hittestress en een tekort aan koele, groene plekken. De Spoorzone – één van de meest versteende delen van de stad – biedt de kans om te vergroenen en klimaatbestendiger te worden. Verharde en versnipperde gebieden maken plaats voor

groene openbare ruimtes die aansluiten op parken en de rivieroever. Meer groen zorgt voor wateropvang, verkoeling en fijne ontmoetingsplekken.

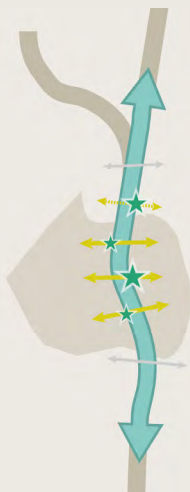
Het nieuwe stedelijke landschap krijgt een betekenisvolle rol voor klimaat, mens en dier. Het wordt een biodivers, klimaatadaptief en sociaal gebied: een plek voor ontmoeting, cultuur, sport en experiment. Zo ontstaat een nieuw stedelijk milieu dat complementair is aan de historische binnenstad. Denk aan informele ontmoetingsplekken, 'urban sports', culturele activiteiten en voorzieningen en plekken die mogen 'schuren' – niet alles hoeft perfect of netjes te zijn.

Bestaand materieel én immaterieel erfgoed is een belangrijke inspiratiebron. Gebouwen, buitenruimten en het industriële verleden – met iconen als Botermijn, Mosa, Sphinx, Landbouwbelang, Villa Wyckerveld, het Stationsgebouw en de Koepelkerk – geven het gebied karakter en herkenbaarheid. De voormalige vestingwerken in het Griendkwartier kunnen opnieuw betekenis krijgen als ontwerp-motief. Zo wordt het verleden niet slechts behouden, maar actief ingezet als fundament voor nieuwe stedelijke kwaliteiten.

Het toekomstige raamwerk voor de Spoorzone bestaat uit vier lagen:

De Maas als verbinding én verblijfsplek

De Maas heeft meerdere betekenissen voor Maastricht: als levensader, identiteitsdrager, waterweg, energiebron én als stedelijke ontmoetingsplek. De Maas krijgt door de ontwikkeling van de Spoorzone een nóg prominenter plek in de stad. De bruggen zijn, en worden, belangrijke plekken voor stedelijke ontmoeting. De nieuwe loop-fietsbrug over de Maas wordt zo'n cruciale plek. Het Griendpark wordt versterkt als aantrekkelijk stadspark in combinatie met haar ligging in de avondzon.



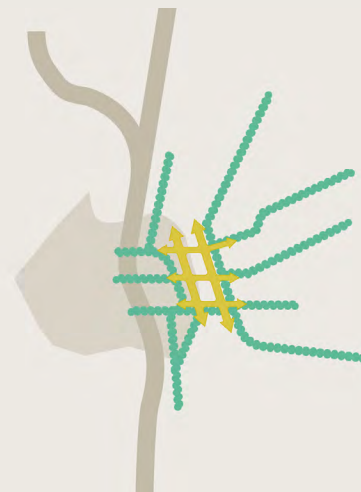
De Groene Loper verbindt de stad met de landgoederen

De landgoederenzone in het noorden, Villa Wyckerveld bij het station en landgoed de Burght in het zuiden. Ter hoogte van het station ontstaat een aantrekkelijke, groene uitloper tussen de Groene Loper – via de nieuwe Rechtbank en Villa Wyckerzicht – en de stationsomgeving.



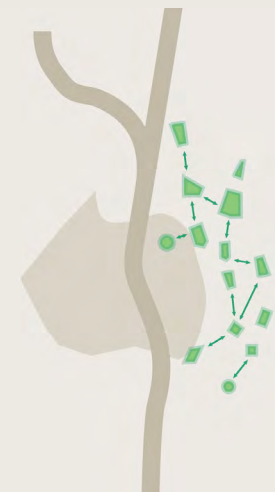
Een stedelijk weefsel, statige lanen en groene straatwegen

In de Spoorzone wordt het historische weefsel herstelt en versterkt met nieuwe verbindingen over het spoor en kwaliteitsverbetering van bestaande lijnen.



Verbonden buurtparken

In de omgeving van de Spoorzone liggen woonbuurten met groene parkjes. Er worden parkjes toegevoegd, bestaande parkjes worden kwalitatief verbeterd, en beter verbonden via autoluwe, groene routes in de buurten.



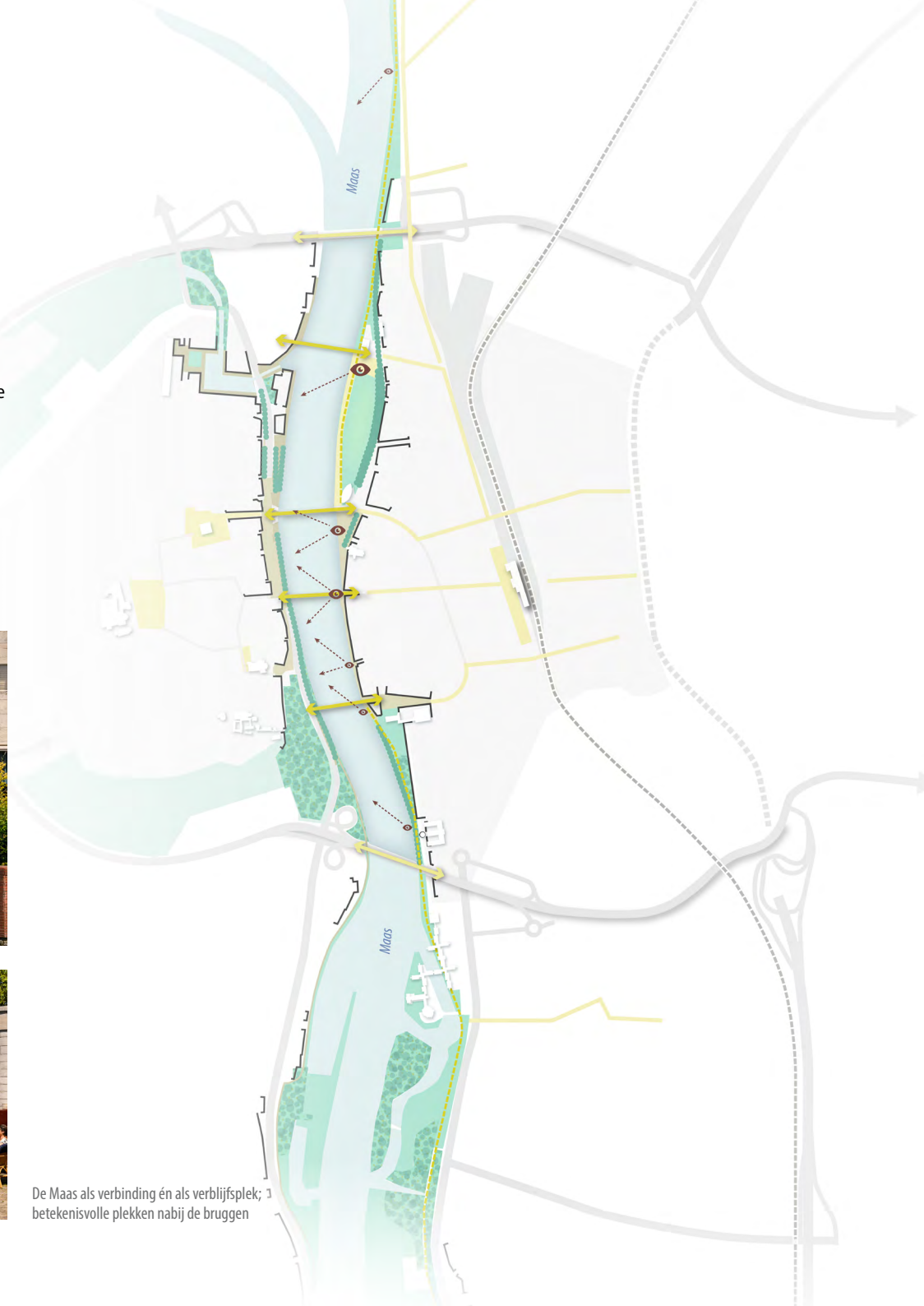
De Maas als verbinding én als verblijfsplek

De oostoever van de Maas biedt kansen voor wandelen, fietsen, ontmoeten en verblijven – zowel op stenige plekken zoals de Stenenwal als in groene gebieden zoals het Griendpark en het Charles Eyckpark. Het Griendpark kan uitgroeien tot een levendig stadspark aan de noordzijde van de stad voor jong en oud. Voorwaarde is wel dat het beter wordt ingericht en gekoppeld aan de herontwikkeling van de Maaszone nabij de voormalige spoorbrug. Bijzondere aandacht is nodig voor de aanlandingen van bruggen. Met name aan de zonnige oostzijde hebben deze de potentie om uit te groeien tot aantrekkelijke verblijfsplekken. Het Cörversplein nabij de Sint Servaasbrug, Plein 1992 en het Charles Eyckpark, zijn hiervan het levende bewijs. Ook de gewenste nieuwe wandel- en fietsbrug ter hoogte

van het Griendkwartier kan zo'n plek worden. Daarmee is een brug meer dan een verbinding – het is een ontmoetingsplek en stedelijk 'landmark'. Dit vraagt een hoogwaardige ruimtelijke inpassing van de bruggen en landhoofden. De groene recreatieve oever wordt doorgetrokken tot in de nieuwe ontwikkellocatie Trega-Zinkwit ter versterking van de natuur en biodiversiteit en met aangename, loop- en fietspaden langs de Maas, die aansluiten op de groene wiggens om het contact van zowel het oude Limmel, als de nieuwe woonwijk met de Maas en het centrum te versterken.



De Maas als stedelijke ontmoetingsplek in de avondzon

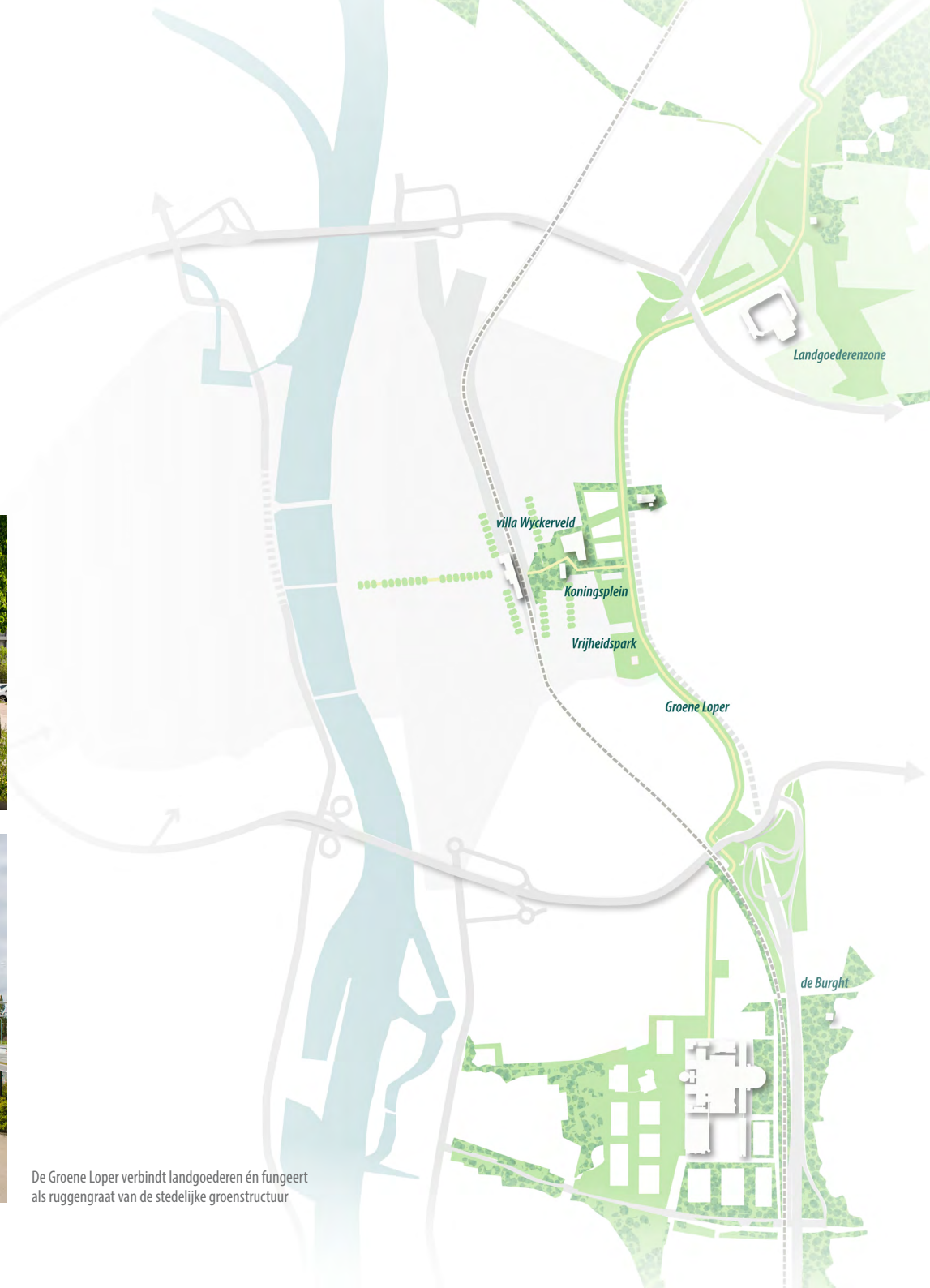


De Maas als verbinding én als verblijfsplek; 3 betekenisvolle plekken nabij de bruggen

De Groene Loper verbindt landgoederen

De Groene Loper is een geslaagde ingreep die niet alleen de directe leefomgeving een enorme impuls heeft gegeven, maar ook stedelijke verbindingen heeft versterkt en de relatie met de noordelijke Landgoederenzone heeft hersteld. Een vergelijkbare ingreep is wenselijk aan de zuidzijde, door de Groene Loper 'door te trekken' naar de Brightlands Maastricht Health Campus. Dit creëert vanzelfsprekende relaties en maakt aansluiting op landgoed De Burght

mogelijk. Zo verbindt de Groene Loper op termijn alle landgoederen in en rond Maastricht, en vormt zij een sterke ruimtelijke drager tussen stad en ommeland. In het Stationskwartier kan vanaf het station via Villa Wyckerveld en de nieuwe rechtbank een groene verbinding worden gelegd met de Groene Loper. Ook op andere plekken fungeert de Groene Loper als ruggengraat met groene verbindingen tot ver in het stedelijk weefsel.



De Groene Loper verbindt landgoederen én fungeert als ruggengraat van de stedelijke groenstructuur

Het stedelijk weefsel: statige lanen en groene straatwegen

Het stedelijk weefsel van de Spoorzone en haar omgeving bestaat aan de westzijde van het station uit een klassiek stationskwartier met statige lanen, grenzend aan historisch Wyck en het hierop aansluitende Céramique. Ten noorden daarvan liggen vooroorlogse tuindorpen, zoals Sint Maartenspoort. Ten oosten van het spoor zijn historische wegen zoals de Heerderweg, de Scharnerweg, de Meerssenerweg en de Bergerstraat structuurbepalend. De spoorbundel vormt een forse coupure in de stad en verstoort historische routes, zoals de Scharnerweg, of

maakt logische verbindingen – zoals tussen de Sint Maartenslaan en de Voltastraat – onmogelijk. De inzet is om deze structuren te herstellen, te verbeteren en te vergroenen. Daarnaast is er de ambitie om een nieuwe noord-zuidstructuur voor fietsers en voetgangers te ontwikkelen. Deze 'Spoorroute' gaat de belangrijkste stedelijke gebieden in de Spoorzone met elkaar verbinden: van Trega-Zinkwit, via het Griend- en Stationskwartier tot aan de Brightlands Maastricht Health Campus. De Spoorroute verschilt per deelgebied in vormgeving, maar vergroening en ruimte voor fietsers en voetgangers staan overal centraal.



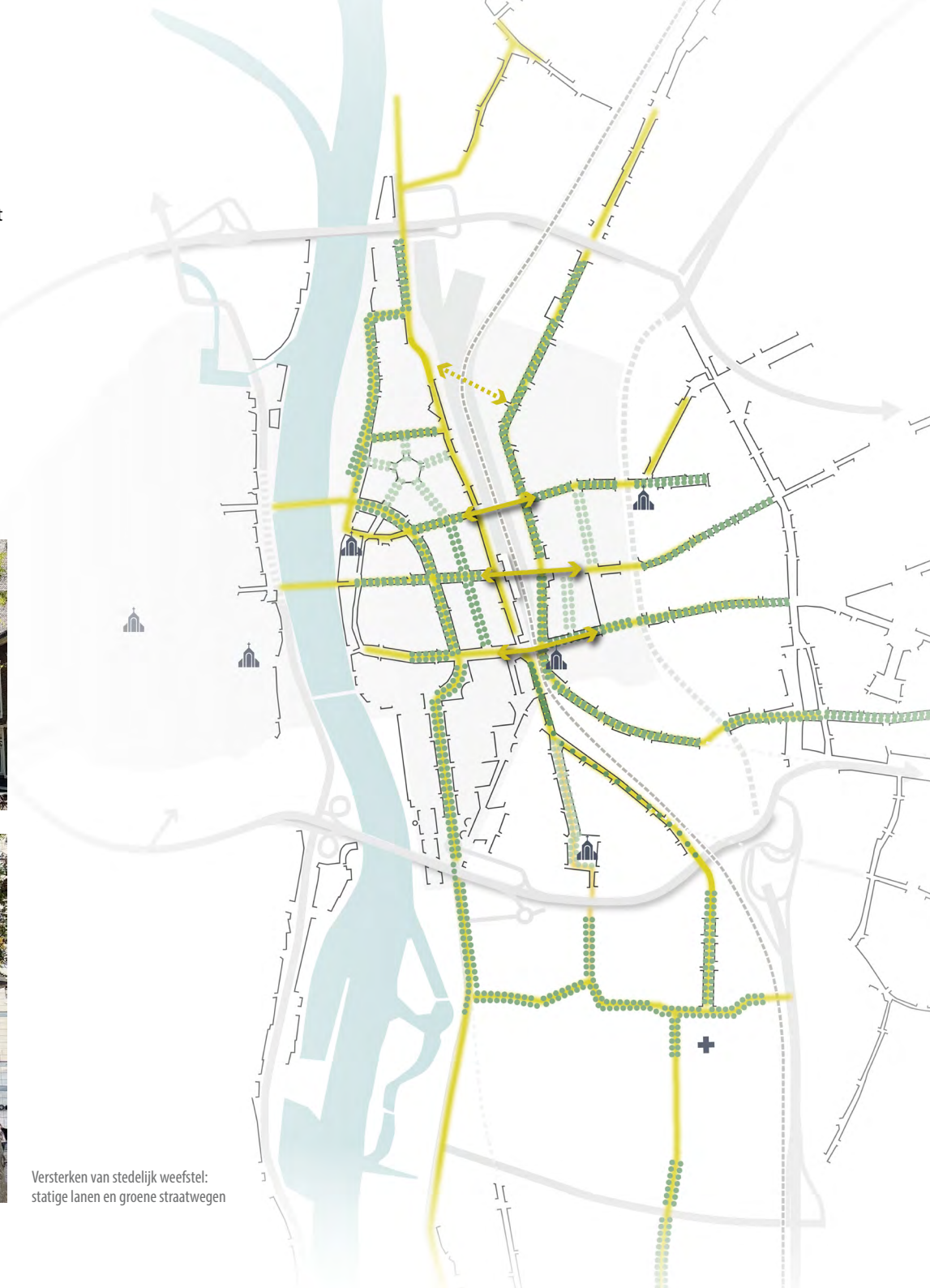
Looiersgracht



Alexander Battalaan



Avenue Ceramique



Versterken van stedelijk weefsel: statige lanen en groene straatwegen

Verbonden buurtparken

Tussen de hoofdstructuren liggen diverse woonbuurten die sociaaleconomisch en ruimtelijk kunnen profiteren van de ontwikkelingen in de Spoorzone. In deze buurten bevinden zich kleinschalige buurtparkjes, die versterkt en onderling verbonden kunnen worden. Daarnaast worden nieuwe groene verblijfsplekken en verbindingen toegevoegd. Zo ontstaat een aantrekkelijke lappendeken van autoluwe, groene, koele en informele routes tussen verschillende delen van het gebied. Deze groene

structuur kan zich uitstrekken van Nazareth in het noorden tot Heugemerveld in het zuiden. Zo draagt zij bij aan de leefbaarheid, klimaatadaptatie en de samenhang binnen de Spoorzone.



Buurtparken zijn verbonden en vormen een netwerk tussen woonbuurten



Verbonden buurtparken

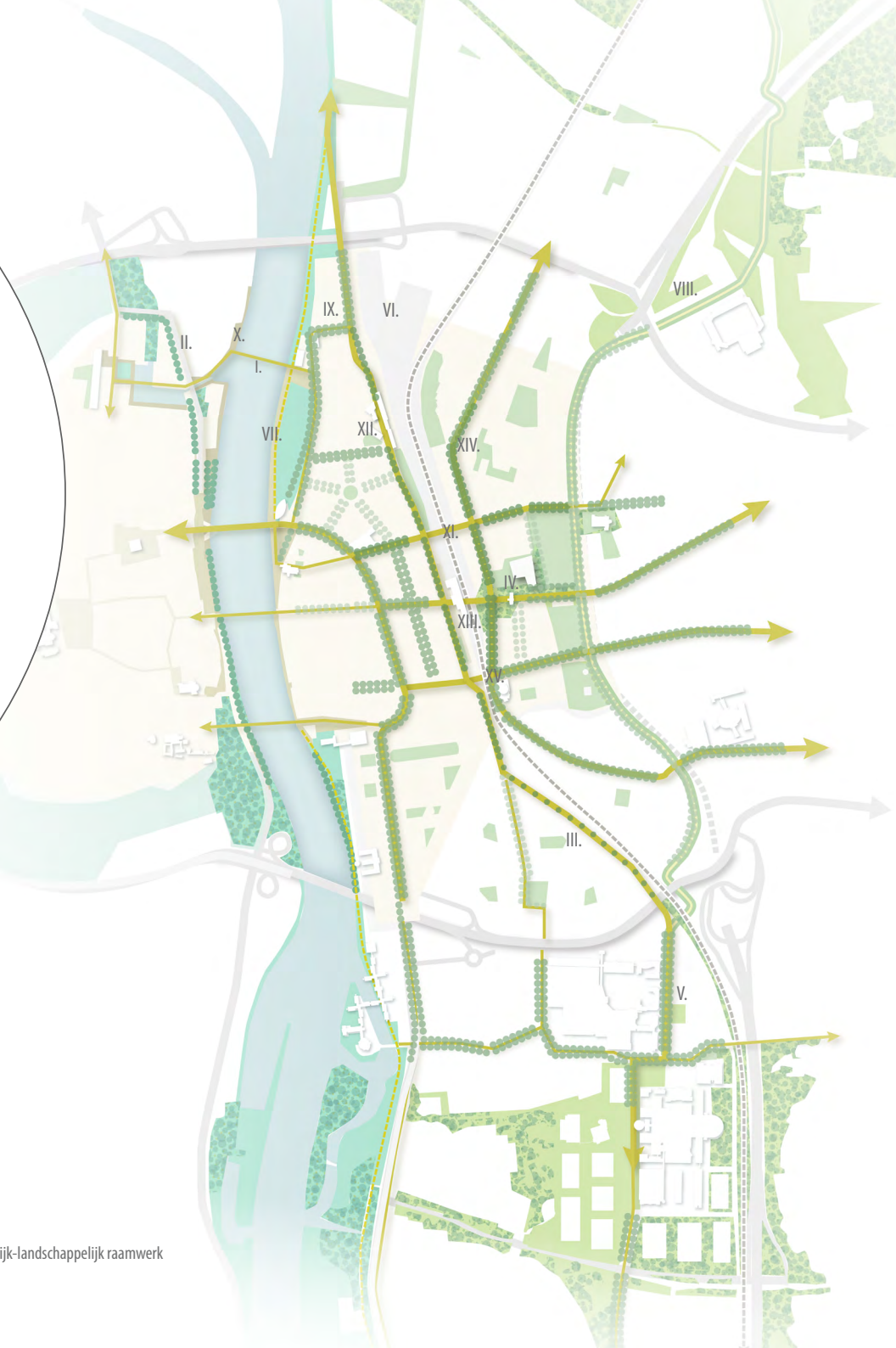


In het ruimtelijk-landschappelijke raamwerk zijn de vier lagen geïntegreerd. Het verbindende karakter komt hier duidelijke tot uiting. Het gebied tussen de Maas en de Groene Loper wordt onlosmakelijk onderdeel van het centrum. De spoorbarrière is geslecht. Op de tekening in het kader is zichtbaar welke onderdelen van dit raamwerk concrete vernieuwingen en toevoegingen zijn.

Ingrepen in het ruimtelijk-landschappelijk raamwerk

- I Brug over Maas realiseren
- II Verleggen Maasboulevard
- III Fietsstraat Health Campus – station Maastricht
- IV Nieuwe loop- en fietsroute tussen het station en centrum oost
- V Groene loper naar Health Campus doortrekken
- VI Optimaliseren emplacement
- VII Groene recreatieve maasoever realiseren
- VIII Afmaken Groene Loper Geusselt
- IX Verleggen Franciscus Romanusweg
- X Toeritten maken brug over Maas
- XI Sint Maartenspasseerelle realiseren
- XII Fietsroute Griendkwartier / Botermijn aanleggen
- XIII Vervangen Stationspasseerelle
- XIV Aanpassen Meersseneweg
- XV Duitse Poort en Scharnertunnel optimaliseren

Ruimtelijk-landschappelijk raamwerk



VERBONDENHEID

De ontwikkeling van de Spoorzone biedt een unieke kans om het mobiliteitssysteem te optimaliseren, voor fietsers, voetgangers, ov-gebruikers en automobilisten. Daarnaast worden de delen van de stad beter verbonden, en daarmee worden de fysieke en sociale relaties tussen wijken en mensen aan weerszijden van het spoor versterkt.

Een goed functionerend ov-systeem op alle schalen

(Inter)nationale treinverbindingen

De ambitie is om de ov-verbindingen te verbeteren door een intensievere dienstregeling, met snellere en frequentere treinverbindingen naar de Limburgse steden, Brainport Eindhoven en de Randstad. Bovendien is er de ambitie van een betere internationale ontsluiting met goede verbindingen richting Luik, Aken en daarmee het Europese hogesnelheidsnetwerk. Zodra de drielandentrein naar behoren functioneert, en de reizigersaantallen groeien is het de ambitie om een directe intercityverbinding naar Brussel te realiseren. Brussel vormt een belangrijke knoop in het internationale hogesnelheidsnetwerk en deze verbinding is daarom cruciaal voor het vestigingsklimaat van Maastricht, en tegelijkertijd een groot deel van Zuidoost-Nederland.

Het fijnmazige busnetwerk

Het internationale, regionale en lokale busstation functioneert naar behoren, met gescheiden haltes aan de oostzijde (internationaal) en westzijde (lokaal-regionaal) van het station. De routes van en naar het busstation zijn een aandachtspunt. De – in hoge frequente passerende – lijnbussen zijn lastig te combineren met de gewenste hoogwaardige verblijfsruimte en loop- en fietsroutes in de Stationsstraat en Sint Maartenslaan. Daarnaast heeft het busstation te weinig halteplaatsen. In deze gebiedsvisie is voorzien in extra halteringsruimte op het bestaande busstation, daar waar nu bussen bufferen (tijdelijk parkeren). Er wordt voorzien in extra bufferruimte voor lijnbussen ten noorden van het busstation.

Het station als onderdeel van de ov-keten

Centraal in de Spoorzone ligt station Maastricht, de belangrijkste ov-knoop van Maastricht met (internationale) treinverbindingen, stads- en streekbussen, fietsenstallingen, P+R, K+R en ondersteunende voorzieningen. In de basis is het ov-systeem goed; er zijn geen noemenswaardige capaciteitsproblemen op het spoor.

Deze gebiedsvisie bevat enkele belangrijke kwalitatieve verbeteringen. De huidige passerelle – met name in de spits – kent capaciteitsproblemen. Dit vraagt vernieuwing van deze verouderde, krappe passerelle. Daarnaast is voorzien in een volwaardige oostentree, inclusief een aantrekkelijk oostelijk stationsgebied en betere fietsparkeerfaciliteiten. De volledige keten wordt verbeterd met logischere routes en betere faciliteiten. Tot slot is het de ambitie om de westelijk P+R-voorziening – met behoud van capaciteit – te verplaatsen naar de oostzijde van het station waardoor deze beter bereikbaar is vanuit de omliggende hoofdwegen. Dit creëert ruimte voor een groene ontwikkeling, de benodigde bufferruimte voor bussen en betere loop- en fietsverbindingen aan de westzijde.

Autoverkeer op maat

De basisstructuur voor autoverkeer in Maastricht bestaat uit twee 'ribben': het Noorderbruggracé en het Kennedybruggracé. Beide hebben een directe aansluiting op de ruggengraat, de A2. Tussen deze ribben liggen, ten oosten van de Maas, drie min of meer parallelle noord-zuidstructuren die dienen voor de ontsluiting van de omliggende gebieden. De functie van deze noord-zuidstructuur is om verkeer zo snel mogelijk af te wikkelen naar de dichtstbijzijnde

rib; doorgaand verkeer tussen de ribben is niet wenselijk. De Scharnerweg - Akerstraat vervult een ondersteunende functie in oost-westelijke richting. De ambitie is om in de directe omgeving van het station aan beide zijden het autoverkeer, ondanks het toevoegen van functies en woningen niet te laten groeien door een goed openbaarvervoeraanbod, het toepassen van (zeer) lage parkeernormen, het aanbieden van deelmobiliteit en in de openbare ruimte meer ruimte te creëren voor lopen en fietsen.



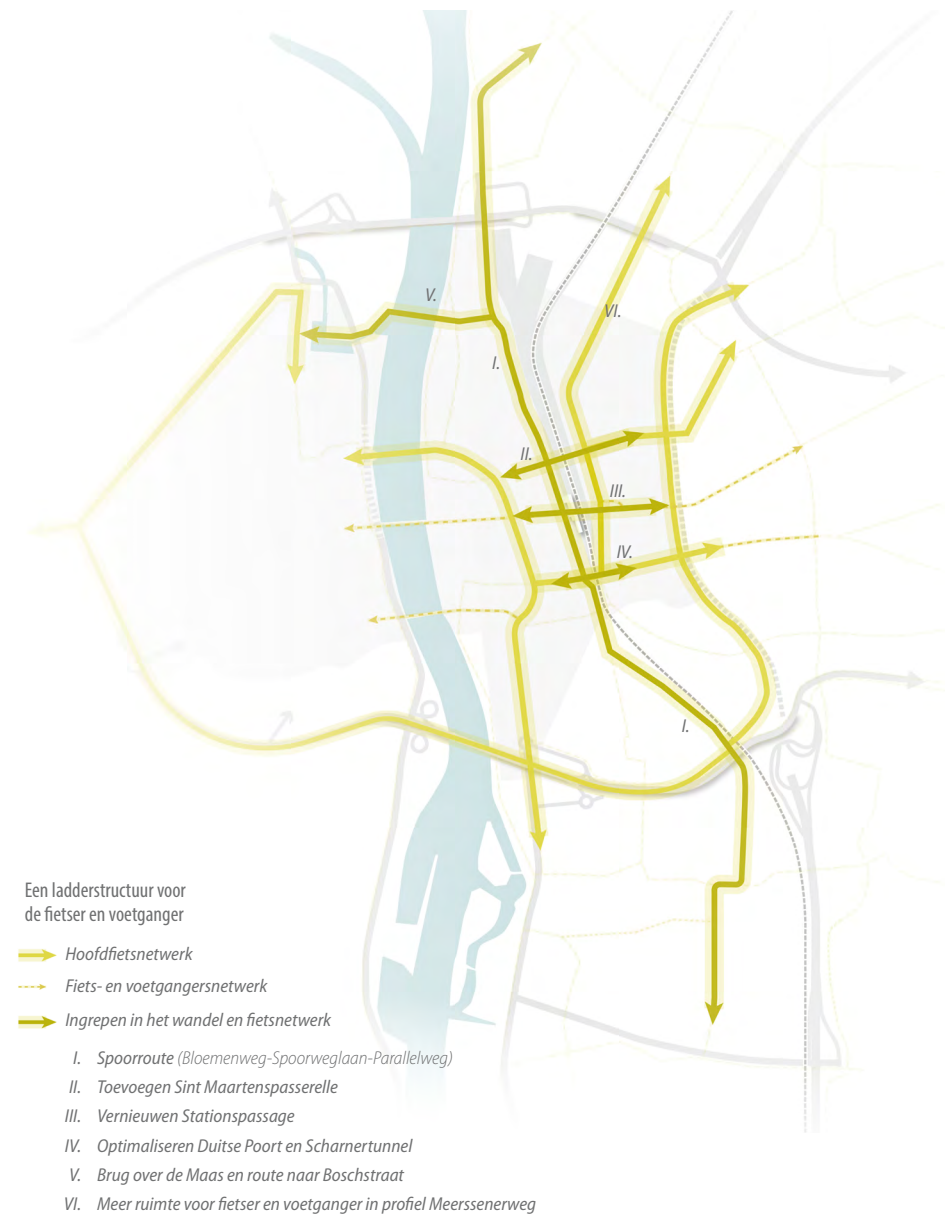
Een ladderstructuur voor de fietser en voetganger

Maastricht is bij uitstek een loopstad. Bewoners lopen graag in en naar de binnenstad, mede dankzij de functiemenging, het fijnmazig weefsel en het compacte karakter van de binnenstad. Lopen en fietsen vormen daarmee – naast het station als optimale ov-knoop – de basis voor de stedelijke mobiliteit. Dit wordt versterkt met de herstructurering van het emplacement en het toevoegen van nieuwe loop- en fietsroutes. Nu ontbreekt over een lengte van circa 1,5 km een oost-westelijke fietsverbinding, terwijl de Noorderbrug en de Scharertunnel niet aantrekkelijk, sociaal veilig of bereikbaar zijn. De gelijkvloerse overweg Duitsepoort is vaak gesloten vanwege passerende treinen. De stationspasserelle is primair bedoeld voor toegang tot de perrons; het is geen hoogwaardige, uitnodigende route in het stedelijk netwerk. Deze gebiedsvisie zet in op het verbeteren van oost-westverbindingen door versterking van de zogeheten 'ladderstructuur' voor fietsers en wandelaars, met meerdere strategisch gekozen oost-westverbindingen. Voor het doorgaande fietsverkeer worden twee oost-westverbindingen verbeterd:

- Op de lijn binnenstad – Wilhelminabrug – Wilhelminasingel – St. Maartenlaan – Prof. Nijpelsstraat – Groene Loper / Burg. Van Oppenstraat – Amby wordt voorzien in een doorgaande voetgangers- en fietsverbinding over het spoor.
- Op de lijn binnenstad – Avenue Céramique – Scharnerweg – Scharn / Heer wordt de verbinding voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de Scharertunnel verbeterd.

De stationspassage wordt opgewaardeerd zodat deze optimaal kan functioneren voor reizigersstromen in en rond het station én comfortabeler wordt als interwijkverbinding voor voetgangers. Alle verbindingen dienen goed toegankelijkheid te zijn voor mensen met een beperking.

De eerdergenoemde Spoorroute gaat een belangrijke rol spelen voor het noord-zuid georiënteerde langzaam verkeer. Deze verbindt noord (Trega-Zinkwit) met zuid (Brightlands Maastricht Health Campus) én oost met west via een nieuwe doorgaande fietsbrug over de Maas en vervolgens over het Bassin naar de Boschstraat/binnenstad.

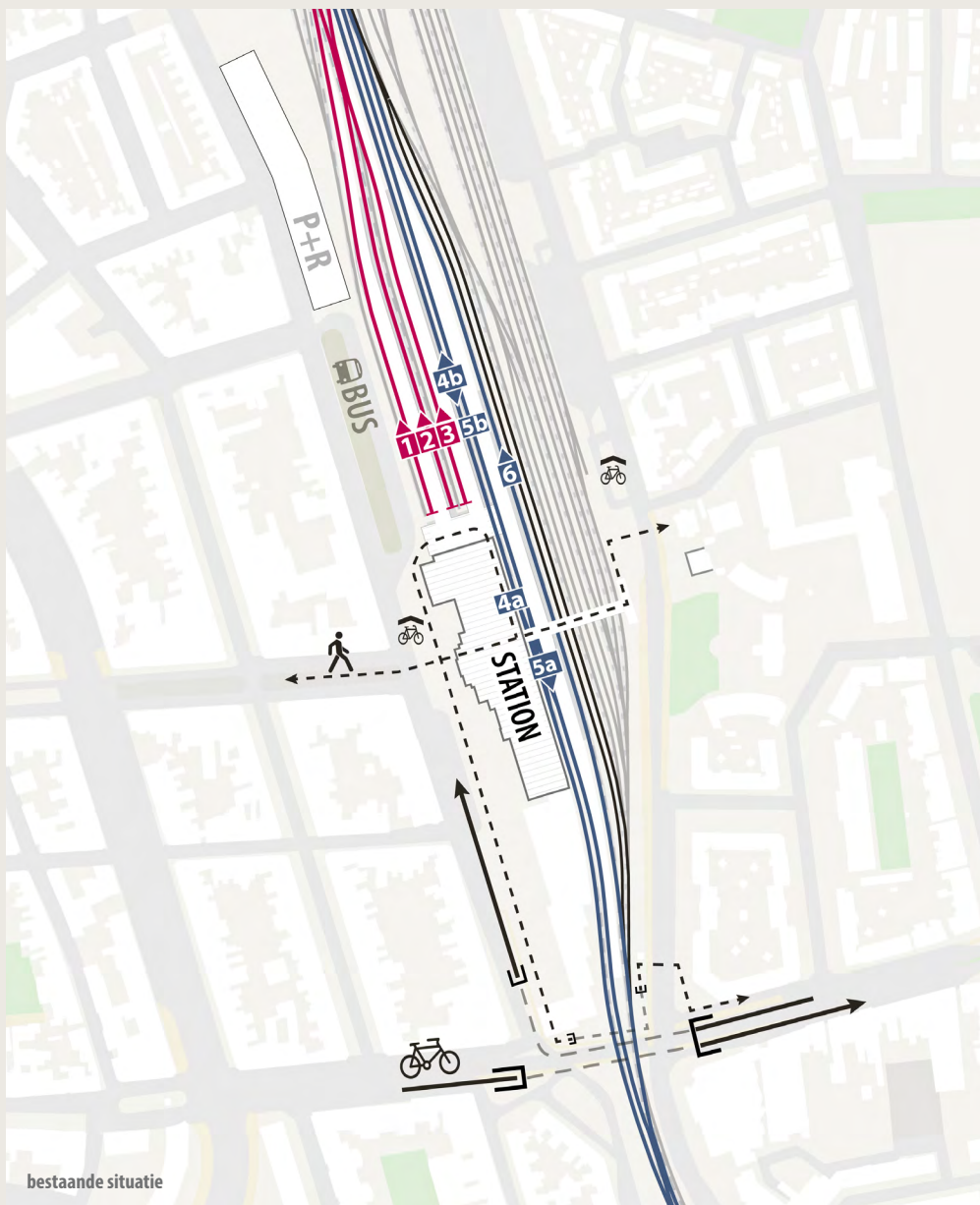


Vormgeven van de ladderstructuur én verbeteren van de stationsomgeving

Verminderen van de barrièrewerking door nieuwe en betere interwijk-verbindingen te realiseren conform de ladderstructuur gaat perfect samen met kwaliteitsverbetering van de directe stationsomgeving. De ambitie is om het station twee kwalitatieve voorkanten te geven; de oostzijde krijgt een voorkant die aansluit bij de gehele stedelijke herwaardering van deze oostzijde (Rechtbank, vergroenen Meerssenerweg, Groene loper, etc.). Maar er zijn meer kansen. Ook de ketenmobiliteit kan worden verbeterd in en rond het station: de looplijnen tussen de kopsporen en de doorgaande sporen zijn relatief lang, de stationspasserelle biedt weinig comfort, de monumentale stationshal maakt helaas slechts beperkt deel uit van logische loopstromen, het busstation heeft ondercapaciteit, de verbijfskwaliteit aan de oostzijde is beperkt en de fietsenstallingen hebben een onlogische voetgangersentree (westzijde) of hebben te weinig capaciteit (oostzijde). Kortom, een forse kwaliteitsslag is wenselijk en mogelijk. Tegelijkertijd is de ambitie om stedelijke ontwikkelruimte voor wonen en werken te creëren op deze plek met hoge vervoerswaarde. Uiteraard dient dit op een zodanige manier te gebeuren dat het niet ten koste gaat van het functioneren van het spoorstelsel en de ov-knoop. Daarnaast moet het financieel haalbaar, maakbaar en technisch uitvoerbaar zijn.

Diverse mogelijkheden om invulling te geven aan deze meervoudige doelstelling zijn onderzocht: variërend van een volledige ondertunneling van het spoor, realisatie van haakse loop-fietsverbindingen tot een verhoogd maaiveld boven de sporen. Na zorgvuldige beoordeling zijn enkele voorstellen als kansrijk beschouwd. Ze zijn integraal beoordeeld op thema's als functioneren van het ov-systeem, kwaliteit van de verbindingen, ontwikkelruimte, maakbaarheid en financiële haalbaarheid. De gedetailleerde beoordeling is opgenomen in de Variantenstudie Spoorbarrière Maastricht (november 2025). De kansrijke varianten worden in het vervolg op deze gebiedsvisie in nadere studies uitgewerkt. Alle kansrijke varianten gaan uit van de optimalisatie van het emplacement, waarbij aan de oostzijde sporen verdwijnen en deze capaciteit in het noordelijk deel van het emplacement wordt gecompenseerd. In deze paragraaf zijn deze kansrijke varianten toegelicht: St. Maartenspasserelle, stationspassage met een voetgangerstunnel, stationspassage met een nieuwe stationspasserelle en een nieuwe voetgangerstunnel bij de Scharnertunnel.





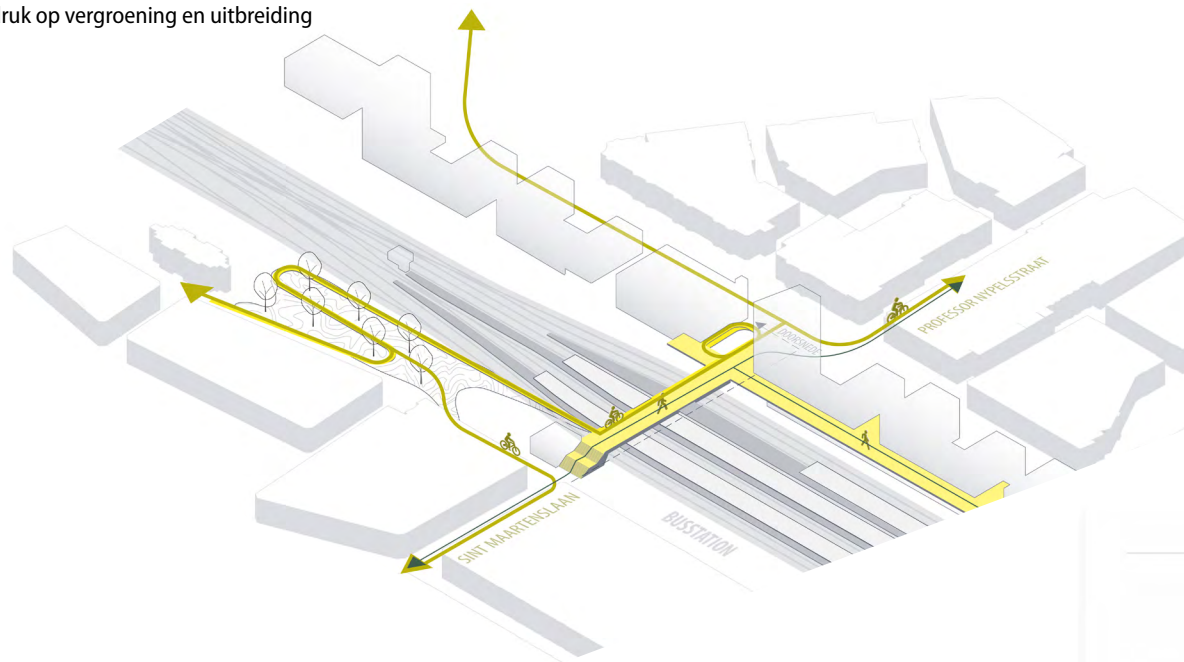
Station en emplacement Maastricht: de huidige situatie

Het station bestaat uit kopsporen voor intercity's (spoor 1, 2 en 3) en doorgaande sporen voor de regionale treinen en de drielandentrein (spoor 4, 5 en 6). Spoor 4 ligt direct aan het stationsgebouw. Spoor 5 en 6 liggen aan een eilandperron dat bereikbaar is via een passerelle vanuit de stationshal en spoor 4. Ten oosten van spoor 6 liggen twee doorgaande sporen, met daarnaast de rangeersporen. Ten noorden van het busstation bevindt zich een meerlaagse P+R-voorziening met 340 plaatsen, de bezetting is matig. Ook ligt er westelijk een (bewaakte) ondergrondse fietsstalling die ruimte biedt aan 3.000 fietsen. De voetgangersentree ligt buiten het stationsgebouw. Ten zuidwesten van het station is de taxistandplaats en een K+R-voorziening. Aan de oostzijde ontbreekt een volwaardige entree; er ligt een kleine fietsstalling (600 stallingsplekken). Aan de oostzijde ligt een tweede P+R-voorziening met 66 plaatsen, een K+R-voorziening en het busstation voor (internationale) lange afstandsbusen.

Het spooreplacement wordt gebruikt voor 'behandelen en opstellen'. Aan de noordzijde van het emplacement ligt een NS Onderhoudsbedrijf. Hier werken ca. 150 mensen. Het emplacement wordt door NS en Arriva gebruikt voor opstellen van treinen buiten de spits. Veel treinen eindigen en starten in Maastricht, daarmee speelt het emplacement een belangrijke rol in de regionale en nationale dienstregeling. Daarnaast wordt het emplacement gebruikt voor het opstellen van goederentreinen. Enkele opstel- en behandelsporen worden minder intensief gebruikt, waardoor het emplacement mogelijk kan worden geoptimaliseerd. Recent (begin 2025) is met medewerking van ProRail in opdracht van de gemeente Maastricht een quick scan uitgevoerd naar optimalisatie van het emplacement. Hieruit blijkt dat er kansen zijn om acht sporen van het oostelijk emplacement – parallel aan de Meerssenerweg – te saneren. Hiervoor dienen functies te worden verplaatst naar het noordelijke deel van het emplacement. Daarmee zou parallel aan de Meerssenerweg een aanzienlijke ontwikkelruimte ontstaan. Momenteel werkt ProRail – op verzoek van de gemeente Maastricht – aan een plan van aanpak voor een diepgaandere studie. Dit heeft een raakvlak met de herinrichting van het emplacement in relatie tot het verwijderen van de spoorbrug over de Maas en het bijbehorende spoorlichaam.

St. Maartenspasserelle

Een nieuwe passerelle ter hoogte van de Sint Maartenslaan, voorzien van trappen en befietsbare hellingen, is kansrijk als doorgaande oost-westverbinding ten noorden van het station. De passerelle sluit goed aan op het stedelijk systeem en voorziet daarnaast in een directe relatie tussen een nieuwe oostelijke P+R, nieuwe bebouwing aan de oostzijde en een geoptimaliseerd busstation. Aan de westzijde ligt de nadruk op vergroening en uitbreiding van het busstation.



St. Maartenspasserelle

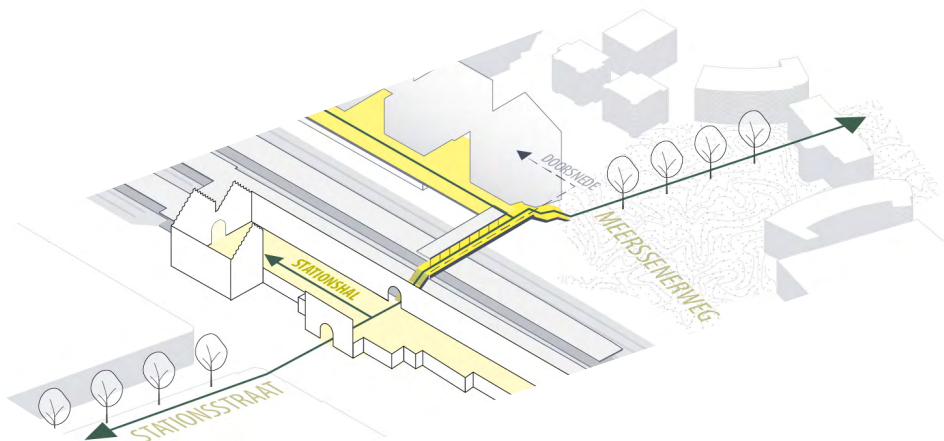


Twee oplossingen voor een verbeterde stationspassage

Er zijn twee kansrijke mogelijkheden om de stationspassage te verbeteren: een nieuwe passerelle ter hoogte van de huidige passerelle of een voetgangerstunnel tussen de westelijke fietsstalling en de nieuwe oostentree. Een groot voordeel voor beide varianten is, dat de te overbruggen lengte sterk wordt ingekort wanneer de oostelijke sporen kunnen worden verwijderd.

Een nieuwe stationspasserelle

De nieuwe passerelle sluit rechtstreeks aan op de stationshal. Deze passerelle ligt hoger dan de huidige passerelle en wordt hoger, korter, ruimer en hoogwaardiger. Deze passerelle wordt via een trap in de hal ontsloten, waarbij de monumentale waarden van het stationsgebouw zoveel mogelijk behouden blijven. De nieuwe passerelle sluit aan op een nieuwe oostentree met een ruime fietsstalling en kan 's nachts worden afgesloten. De oostentree sluit goed aan op de stedelijke structuur.

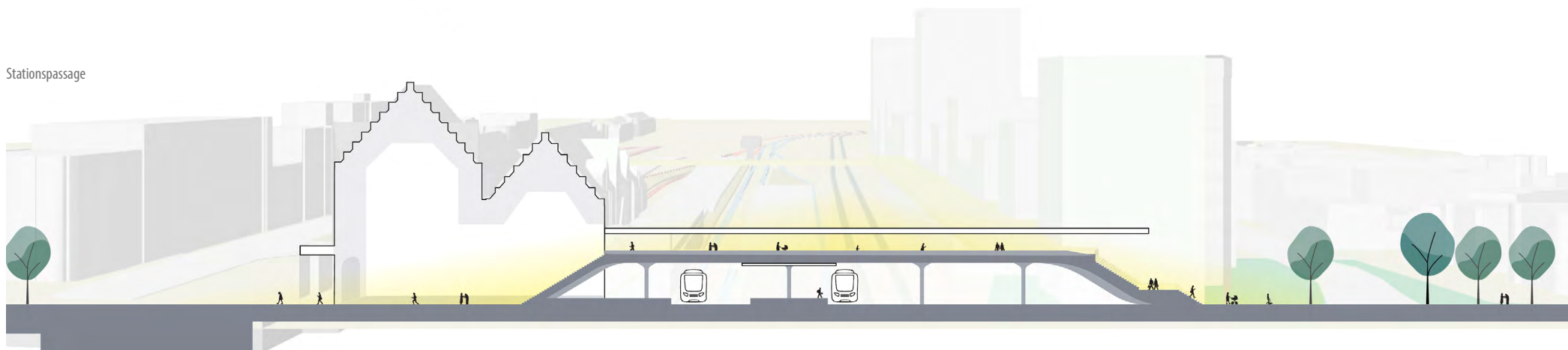


Nieuwe voorkant station (station Alkmaar, Venhoevencs)



Passerelle station Dieren (Onix architecten)

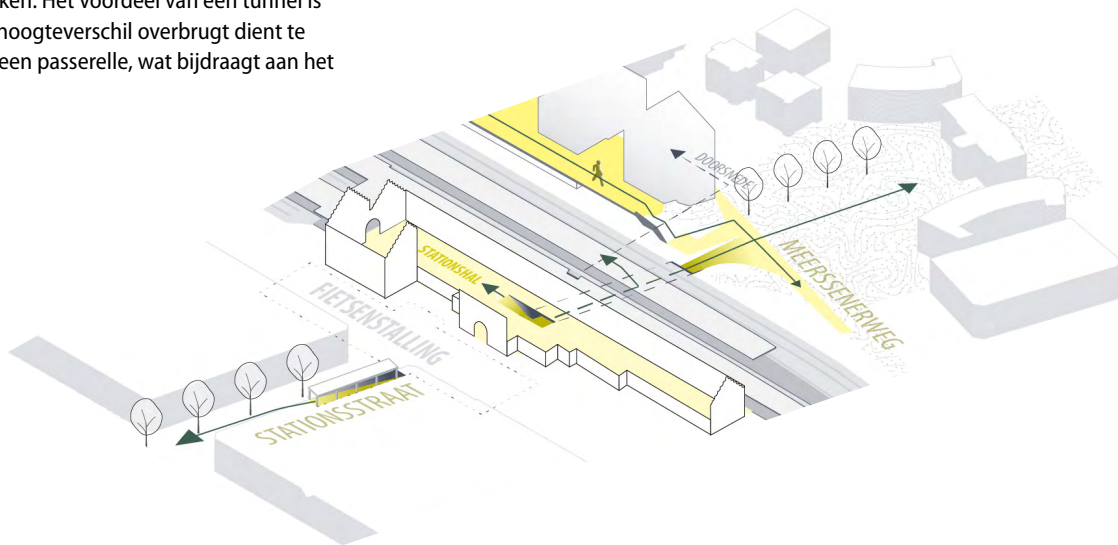
Stationspassage



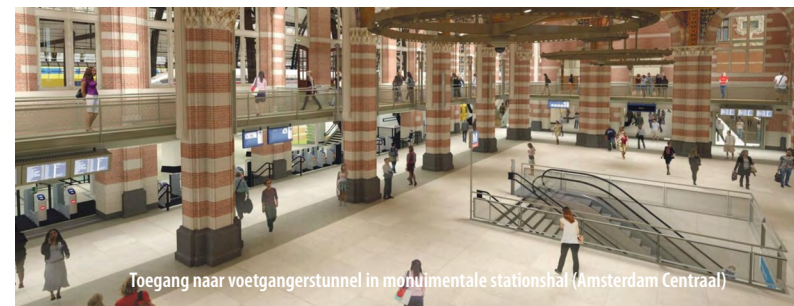
De voetgangerstunnel

Deze voetgangerstunnel krijgt een eigen toegang vanuit de stationshal en kan 's nachts worden afgesloten. De voetgangerstunnel kan direct worden gekoppeld aan de bestaande westelijke ondergrondse fietsstalling, wat voor een deel van de loopstromen in het station een grote meerwaarde biedt. Aan de oostzijde komt een nieuwe entree met stationsfuncties, een ruime fietsstalling en een verlaagd maaiveld dat beter aansluit op de omliggende wijken. Het voordeel van een tunnel is dat een kleiner hoogteverschil overbrugd dient te worden dan bij een passerelle, wat bijdraagt aan het comfort.

Een belangrijk aandachtspunt in de nadere uitwerking van deze varianten is de impact op de cultuurhistorische waarden van dit rijksmonument. Een tunnel brengt risico's met zich mee bij de aanleg onder en nabij het stationsgebouw en er dient in de vloer van de hal een verbinding met de tunnel te worden gelegd. De inpassing van een hogere passerelle door de gevel van het monumentale gebouw en de stationskap vraagt eveneens aandacht.

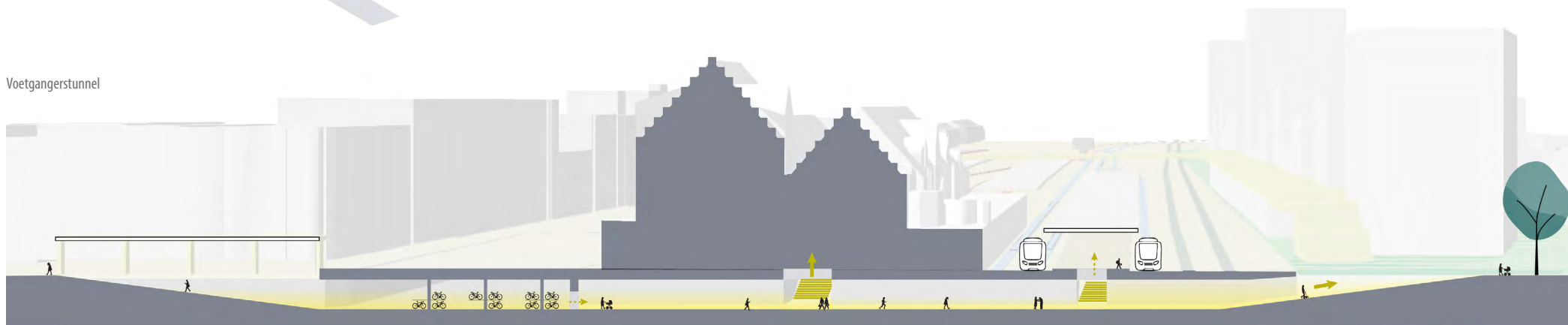


Verdiepte stationstoegang bij keuze voor voetgangerstunnel (station Harderwijk, Group A)



Toegang naar voetgangerstunnel in monumentale stationshal (Amsterdam Centraal)

Voetgangerstunnel



Opwaarderen Scharnertunnel

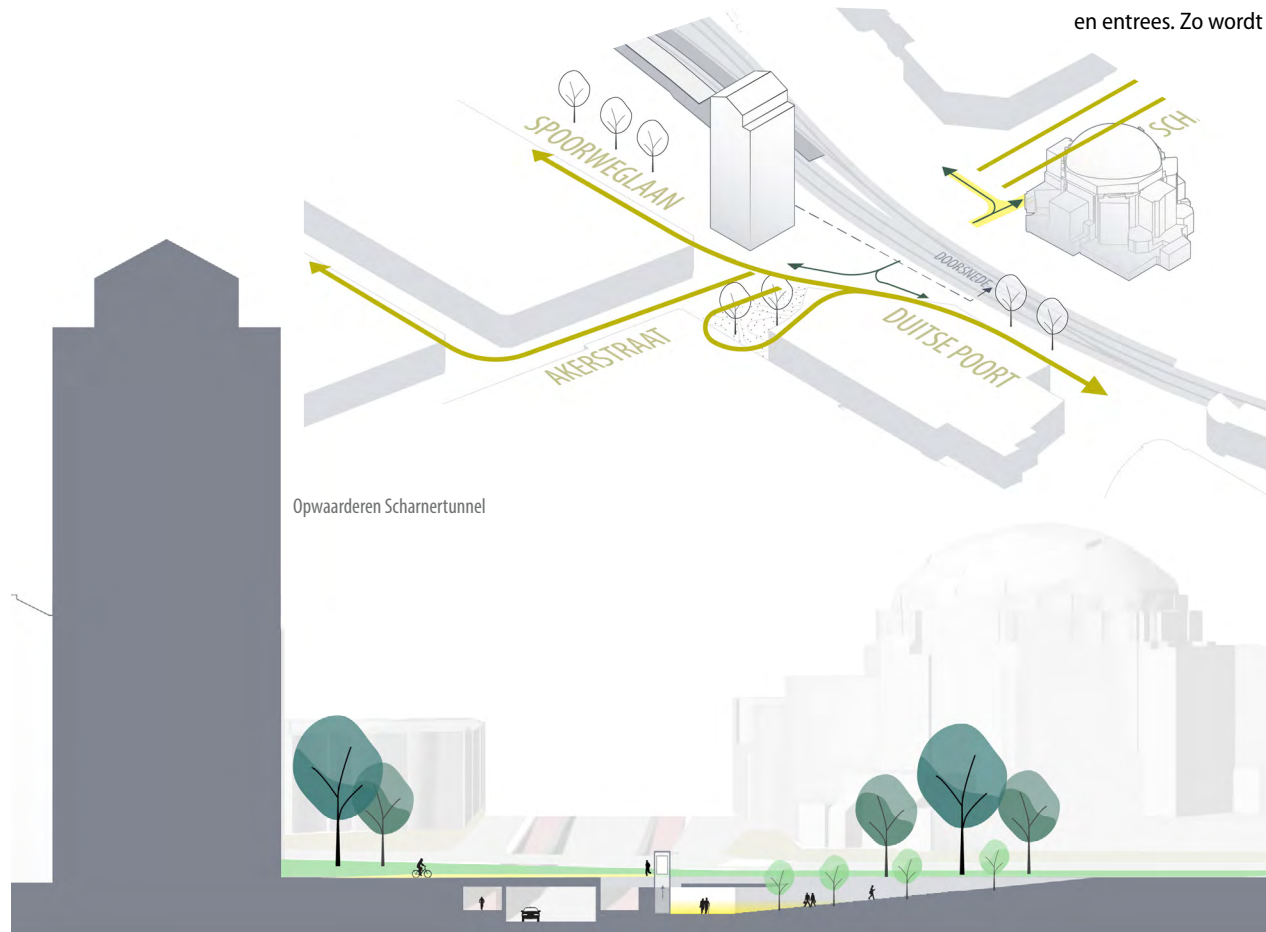
Een derde ingreep is de opwaardering van de Scharnertunnel met een nieuwe voetgangerstunnel ten zuiden van de bestaande auto- en fietstunnel. Deze nieuwe voetgangerstunnel grenst direct aan de zuidelijke fietstunnel. Ze wordt kort, ruim, recht en transparant. De tunnel heeft goede zichtlijnen en een glooiende entree aan de westzijde. Dit alles gericht op

kwaliteit en sociale veiligheid. De Duitsepoort wordt op maaiveld geoptimaliseerd voor fietsverkeer met een directe aansluiting op de fietsstraat Bloemenweg. De bestaande voetgangerstunnel wordt opgeheven. De noordelijke fietstunnel wordt veiliger doordat deze in westelijke richting wordt doorgetrokken en de oostelijke bocht richting station wordt opgeheven.

De meerwaarde van deze ingrepen

De voorgestelde ingrepen verbeteren de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers (station en interwijk), versterken de oriëntatie en maken het station een vanzelfsprekend onderdeel van het stedelijk weefsel. Door de toevoeging van nieuwe passerelles en tunnels en een volwaardige oostentree krijgt het station twee volwaardige zijden. Daarnaast ontstaat ruimte voor gebiedsontwikkeling aan de oostzijde. De stationshal wordt meer het hart van het station met een betere inbedding in de routes en entrees. Zo wordt het rijksmonument niet alleen

behouden, maar ook beter benut. Bij alle ingrepen blijft het mogelijk de huidige treindienstregeling uit te voeren en is er ruimte voor toekomstige groei. Ook blijft het noordelijk emplacement bereikbaar en verbetert de functionaliteit van het station. Deze ingrepen vormen samen het meest realistische en toekomstbestendige perspectief. Ze bieden een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, versterken de verbinding tussen oost en west en maken van de stationsomgeving een aangename en veilige plek. Daarmee wordt de spoorbundel niet langer een scheiding, maar een verbindende schakel in de stad.



ENERGIESYSTEEM VAN DE TOEKOMST VOOR SPOORZONE MAASTRICHT

De transitie naar een duurzame energievoorziening is in Maastricht in volle gang. De stad werkt aan de realisatie van een toekomstbestendig energiesysteem. In de Spoorzone wordt het duurzame energiesysteem van de toekomst gerealiseerd.

Energieopgave

De totale energievraag in de Spoorzone – zie de gebiedsafbakening op kaart – bedraagt op dit moment 800 TJ en groeit naar verwachting tot ruim 1.100 TJ in 2040. Hiervan is verreweg het grootste deel een vraag naar warmte, gevolgd door elektriciteit en koude. In en rondom de Spoorzone zijn meerdere energiebronnen aanwezig: elektriciteit en warmte via zon op dak, industriële restwarmte en aquathermie (lage temperatuur warmte uit de Maas of uit afvalwater). Aquathermie is als warmtebron niet voldoende voor het verwarmen van de oudere bebouwing in de Spoorzone, vanwege beperkte isolatiemogelijkheden is hiervoor hogere temperatuur warmte nodig. Op termijn kan hoge temperatuurwarmte vanuit het Warmtenet Zuid-Limburg of diepere geothermie beschikbaar komen. Dit is echter nog onzeker.

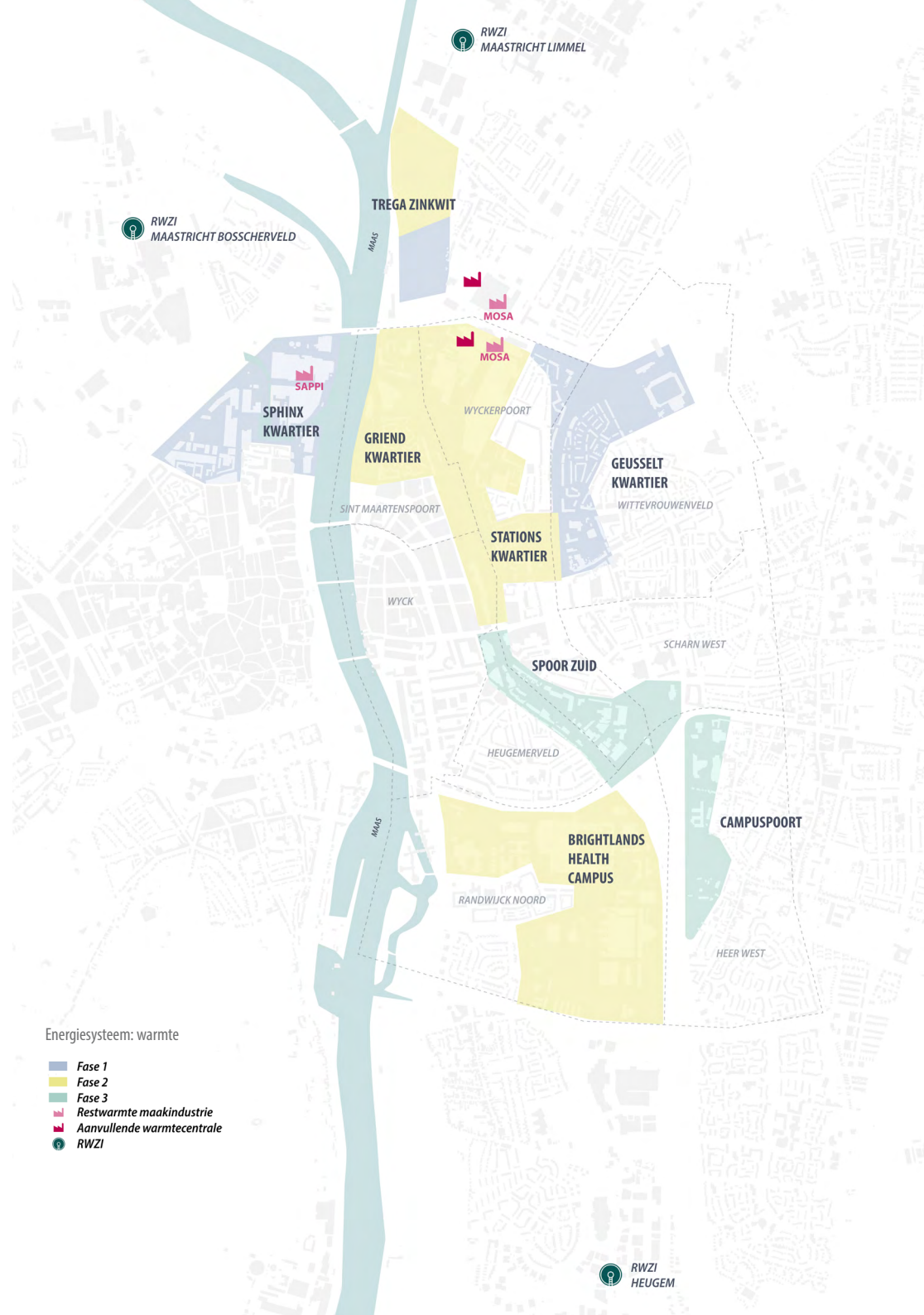
De huidige energievraag wordt ingevuld met aardgas (voor verwarming), elektriciteit en deels met collectieve warmte in Sphinxkwartier en in Wyck-Zuid (Warmtenet Céramique). De energie-infrastructuur in het gebied voorziet in het transport van aardgas en elektriciteit naar de Spoorzone toe. Daarbij is op dit moment op de netvlakken van TenneT een capaciteitstekort. Ook de Spoorzone kampt daardoor met de gevolgen van netcongestie. Gegeven de ambities voor verduurzaming en de nieuwe ontwikkelingen in het gebied zijn oplossingen nodig voor de toekomstige vraag naar warmte, koude en elektriciteit.

Warmte en koude: collectief, tenzij

Het vertrekpunt voor de warmteoplossingen is collectief, tenzij. Er wordt ingezet op lokale bronnen en ontlasten van het elektriciteitsnet. Hoge temperatuurwarmte wordt ingezet voor de bestaande bebouwing met een vraag naar hoge temperatuur warmte. Lagere temperatuur warmte – zoals aquathermie en het residu vanuit een hoge temperatuur netwerk – wordt ingezet voor nieuwbouw en bestaande bouw die – eventueel na isolatie – hiervoor geschikt zijn. Dit leidt tot drie oplossingsrichtingen voor de Spoorzone. Daar waar mogelijk combineren we warmte met koude om in de toenemende vraag naar koude te voorzien.

1. Collectieve warmte en koude noordzijde

We voorzien in de noordzijde van de Spoorzone een gecombineerd warmte- en koudenet van restwarmte en aquathermie. De bestaande bouw wordt via een middentemperatuurnet gevoed door restwarmte afkomstig van Mosa. Het residu, aangevuld met aquathermie uit de Maas, wordt via een laagtemperatuur netwerk ingezet om de nieuwbouw in het Griendkwartier en het Stationskwartier van warmte en koude te voorzien. De beschikbare hogere temperatuur industriële restwarmte is niet voldoende voor alle bestaande bouw in het gebied. Een keuze op basis van onder andere bebouwing, isolatiemogelijkheden, ondergrond en maatschappelijke impact tussen inzet in Wyck of Wyckerpoort vergt een vervolgonderzoek. Vervolgonderzoek richt zich ook op de mogelijkheden voor warmte-koude opslagsystemen om de zomerwarmte van de Maas of zonnewarmte op te slaan voor gebruik in koudere periodes. Afhankelijk van de keuze betekent dit elektrificatie van de warmtevoorziening van Wyck of Wyckerpoort in



combinatie met isolatie. Hierbij is nog een nadere keuze mogelijk tussen lucht/water warmtepompen met buitenunits of water/water warmtepompen met de Maas als bron.

2. Collectieve warmte en koude zuidzijde

We voorzien in de zuidzijde van de spoorzone een warmte- en koudenet met de Maas als bron. Dit vergt isolatie om de bestaande woningen geschikt te maken voor lage temperatuur warmte. Ook het bestaande warmtenet Céramique kan hierop aansluiten. Voor de uitwerking van deze oplossing is een technisch haalbaarheidsonderzoek nodig.

3. Kleinschalige collectieve oplossingen

Voor de nieuwbouw in Campuspoort, Geusseltkwartier en Sphinxkwartier zijn kleinschalige collectieve oplossingen per nieuwbouwtontwikkeling voorzien. De afstand van de bronnen, het doorkruisen van de Groene Loper of oversteken van de Maas maken deze gebieden ongeschikt om aan te sluiten op de collectieve systemen aan de noord- of zuidzijde van de Spoorzone. Mogelijke oplossingen zijn een buurt- of gebouwgebonden warmtepomp met bodemopslag en/of PVT-panelen (een traditioneel zonnepaneel en een zonnecollector in één) die nieuwe woningen van warmte en koude voorzien. De bestaande bouw in deze gebieden is in deze oplossingsrichting (nog) niet meegenomen.

Elektriciteit: de netbewuste stad

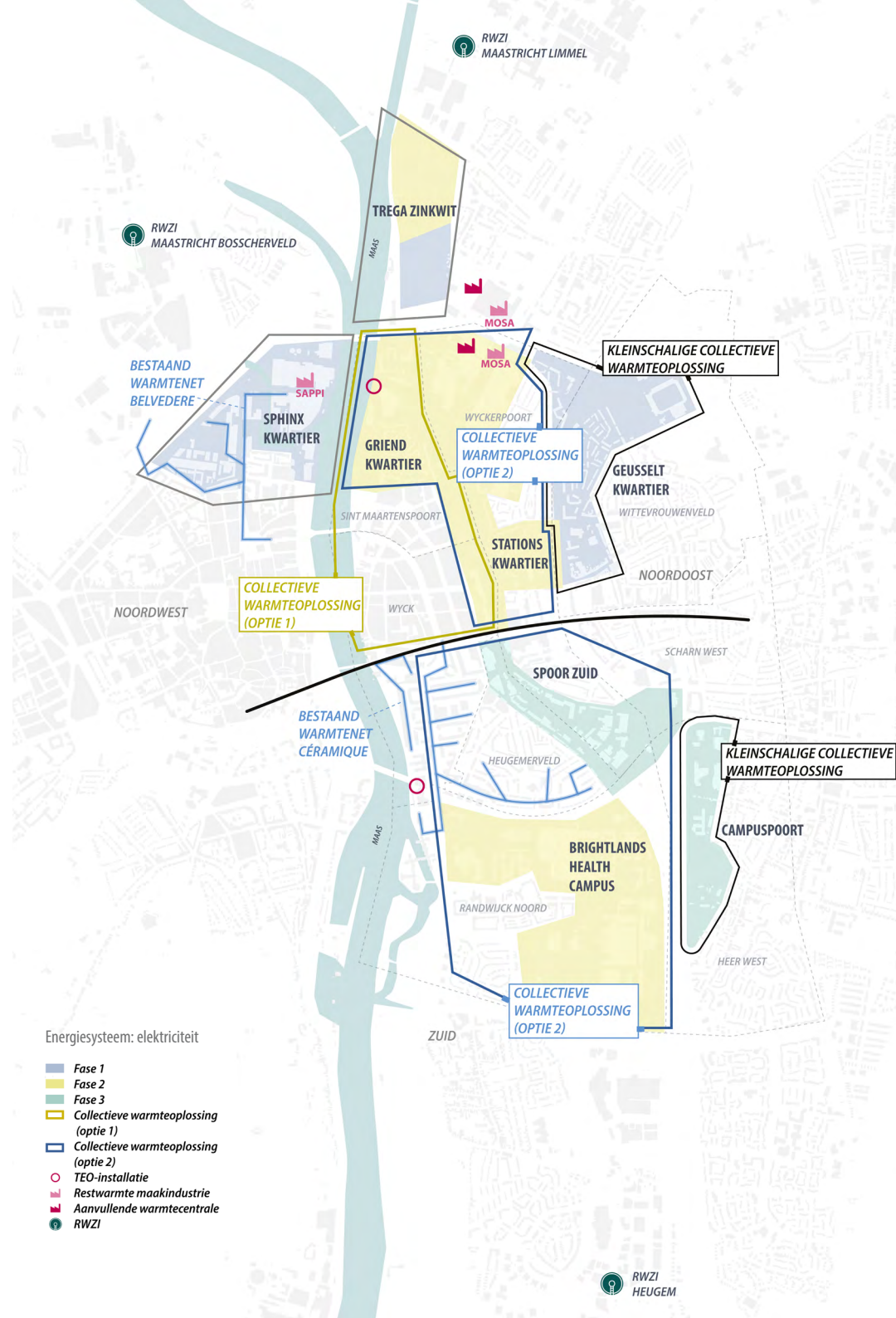
Het huidige elektriciteitsnet is niet ontworpen op de toekomstige elektriciteitsvraag. Om de verduurzaming en nieuwe ontwikkelingen toch mogelijk te maken wordt volop ingezet op de netbewuste stad. Een werkwijze om de beschikbare capaciteit van het elektriciteitsnet maximaal te benutten door:

- Het verminderen van de piekvraag van de bestaande stad, door het elektriciteitsgebruik waar mogelijk te sturen. Denk aan het off-peak laden van auto's, off-peak elektriciteitsgebruik en continu verwarmen in combinatie met isoleren.
- Het voorkomen van een nieuwe piekvraag vanuit verduurzaming of nieuwe ontwikkelingen.

Alle nieuwbouw wordt netbewust ontwikkeld in afstemming met de netbeheerder. Daarbij gaat het zowel om het gebouwtontwerp als om de inrichting van het energiesysteem. Nieuwe laadpalen zijn netbewust en collectieve warmte- en koudesystemen gaan boven individuele elektrische oplossingen.

- Waar nodig wordt permanent of tijdelijk extra (lokaal)aanbod vanuit bijvoorbeeld batterijen (gevoed door lokale zonnestroom) toegevoegd. Tijdelijke inzet van aggregaten is een optie. Ook kunnen in de toekomst elektrische voertuigen door bi-directioneel laden een bijdrage leveren aan het ontlasten van het stroomnet op piekmomenten.

Aanvullend zijn voor de nieuwe ontwikkelingen uitbreidingen van het elektriciteitsnet nodig. De netbewuste stad en uitbreiding van het net geven we vorm samen met de netbeheerders, ontwikkelaars, corporaties, bedrijven en bewoners.



SPOORZONE MET ONDERSCHIEDENDE STEDELIJKE MILIEUS

De Spoorzone wordt dé verbindende schakel tussen het centrum en de omliggende wijken. Hier ontstaat een reeks nieuwe stedelijke milieus die aansluiten bij de eigenheid van de stad én bijdragen aan de ambities van Maastricht. De ontwikkeling van de Spoorzone is cruciaal voor het versterken van de economische structuur, het verbeteren van de sociaaleconomische balans en het toekomstbestendig maken van de stad.

Spoorzone Maastricht: het ontbrekende passtuk van de stad

Naast het Sphinxkwartier en Trega-Zinkwit worden enkele nieuwe deelgebieden ontwikkeld. De Spoorzone kent een diversiteit aan stedelijke milieus in hogere dichtheden en een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen. Er worden unieke stedelijke woonmilieus ontwikkeld die profiteren van de ligging nabij het station, de Maas en de binnenstad en complementair zijn aan het bestaande aanbod in de stad en de regio. De volledige Spoorzone (inclusief

alle deelgebieden) zal een aanzienlijk deel van de totale woningbouwbehoefte van Maastricht invullen. In totaal worden in de Spoorzone de komende decennia circa 8.000 woningen gerealiseerd.

Griendkwartier

Gebaseerd op het industriële verleden ontstaat hier een stoere stadsbuurt waar aantrekkelijk wonen, werken en maken samenkomen. Er is ruimte voor hoogwaardige woningbouw, onderwijs, cultuur, bedrijvigheid en creatieve cross-overs.

Het Griendkwartier geeft een sociaaleconomische impuls aan de omliggende buurten. De fiets-voetgangersverbinding over de Maas naar het Sphinxkwartier wordt hier gerealiseerd.

Stationskwartier

De stationsomgeving wordt een gemengde stadsbuurt met ruimte voor wonen, lichte bedrijvigheid, zakelijke diensten, onderwijs en culturele voorzieningen. Het Stationskwartier gaat voorzien in een stedelijk milieu dat Maastricht nu nog niet heeft: een moderne stadswijk waar interactie centraal staat, op een steenworp afstand van het station. De twee zijden van het station worden verbonden, de oostkant krijgt een nieuwe voorzijde. Dit wordt bovendien een plek waar lopen, fietsen, ov en de auto naadloos samenkomen.

Geusseltkwartier

De noordoostelijke stadsentree krijgt een nieuw gezicht. Rond de Geusselt ontstaat een onderscheidende wijk met een sterk eigen

(jong) profiel rond de thema's sport, recreatie en ontspanning met wonen en zakelijke dienstverlening.

Spoor Zuid

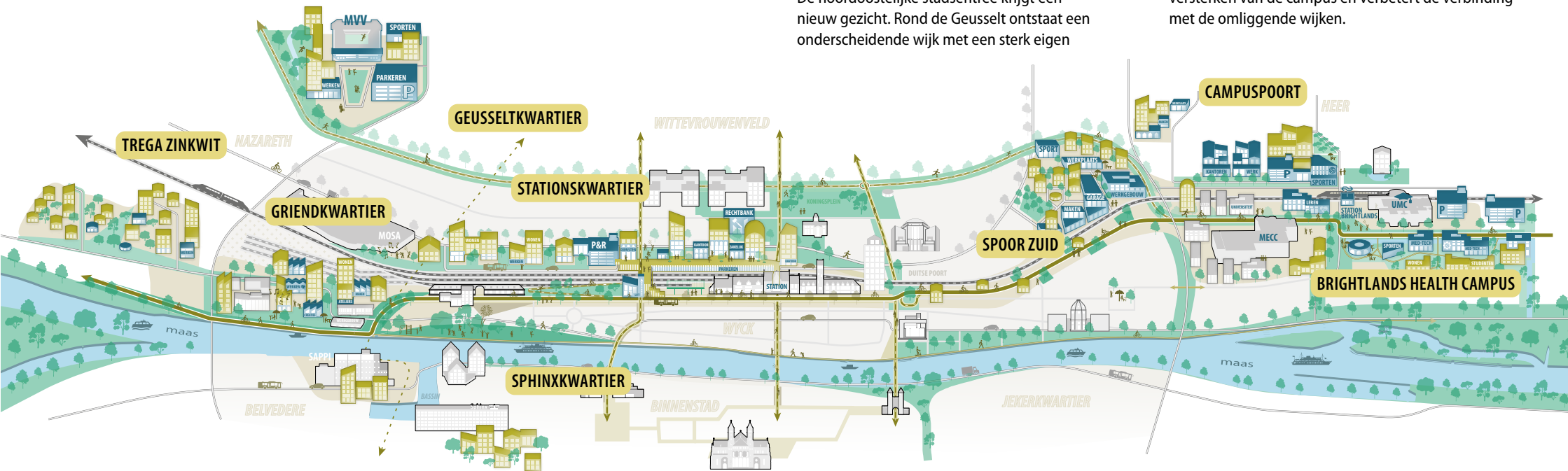
Een dynamisch gebied voor stadsverzorgende bedrijvigheid, lichte maakindustrie en wonen. De ontwikkeling draagt bij aan de economische versterking en sociale verbetering van de omliggende wijken.

Brightlands Maastricht Health Campus

Hier krijgt de visie op de campus concreet vorm met ruimte voor R&D, vergroening en campus-gerelateerd wonen. Met een sterkere verbinding met de stad groeit deze plek uit tot innovatief werklandschap.

Campuspoort

Campuspoort biedt ruimte voor voorzieningen, bedrijven en stedelijk wonen en draagt zo bij aan het versterken van de campus en verbetert de verbinding met de omliggende wijken.



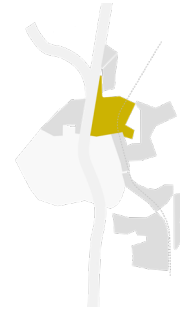
6. DEELGEBIEDEN



GRIENDKWARTIER

Het Griendkwartier ontleent zijn identiteit aan het industriële verleden van dit stadsdeel: cultuurhistorische gebouwen zoals het Werkgebouw, de voormalige kantoren van Regout en de PLEM, de Van Gent & Looshallen en het 'spoorse verleden' worden identiteitsdragers. Het culturele cluster van het Sphinxkwartier ligt op loopafstand. Op de achtergrond bepaalt het industriële hart van Maastricht de skyline. Er is hier ruimte voor een hoogwaardig, stoer woongebied met ondergeschikt ruimte voor lichte werkfuncties en/of culturele bedrijvigheid, bijvoorbeeld in de plinten. Er is ruimte voor circa 700 tot 900 woningen. De ontwikkeling geeft een impuls aan omliggende buurten, mede door kleinschalige voorzieningen zoals bijvoorbeeld een kinderdagverblijf of ontmoetingsplek. Het Griendpark wordt integraal onderdeel van de ontwikkeling en is door de verlegging van de Franciscus Romanusweg direct verbonden met het Griendkwartier. Dit park

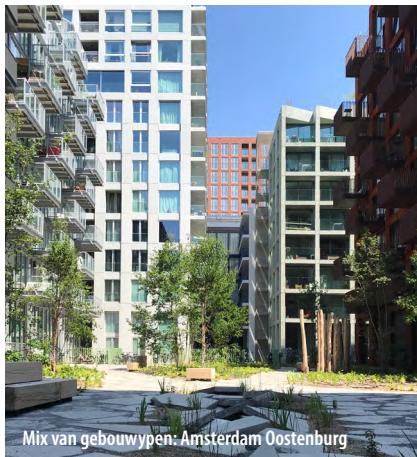
wordt een levendig stadspark voor de toekomstige generatie Maastrichtenaren. De ontwikkeling van de Botermijn is de eerste stap in de ontwikkeling van dit deelgebied. De nieuwe voet-fietsbrug over de Maas verbindt het Sphinxkwartier met de nieuwe stadsbuurten Griendkwartier en Trega Zinkwit. Deze brug wordt een belangrijk knooppunt voor stedelijke ontwikkeling aan de rand van het centrum. In dit deelgebied is ook voorzien in ruimte voor een TEO-installatie (Thermische Energie uit Oppervlaktewater).



Brug voor langzaam verkeer: Kopenhagen



Hoogaccent: woontoren in Leuven



Mix van gebouwtypen: Amsterdam Oostenburg



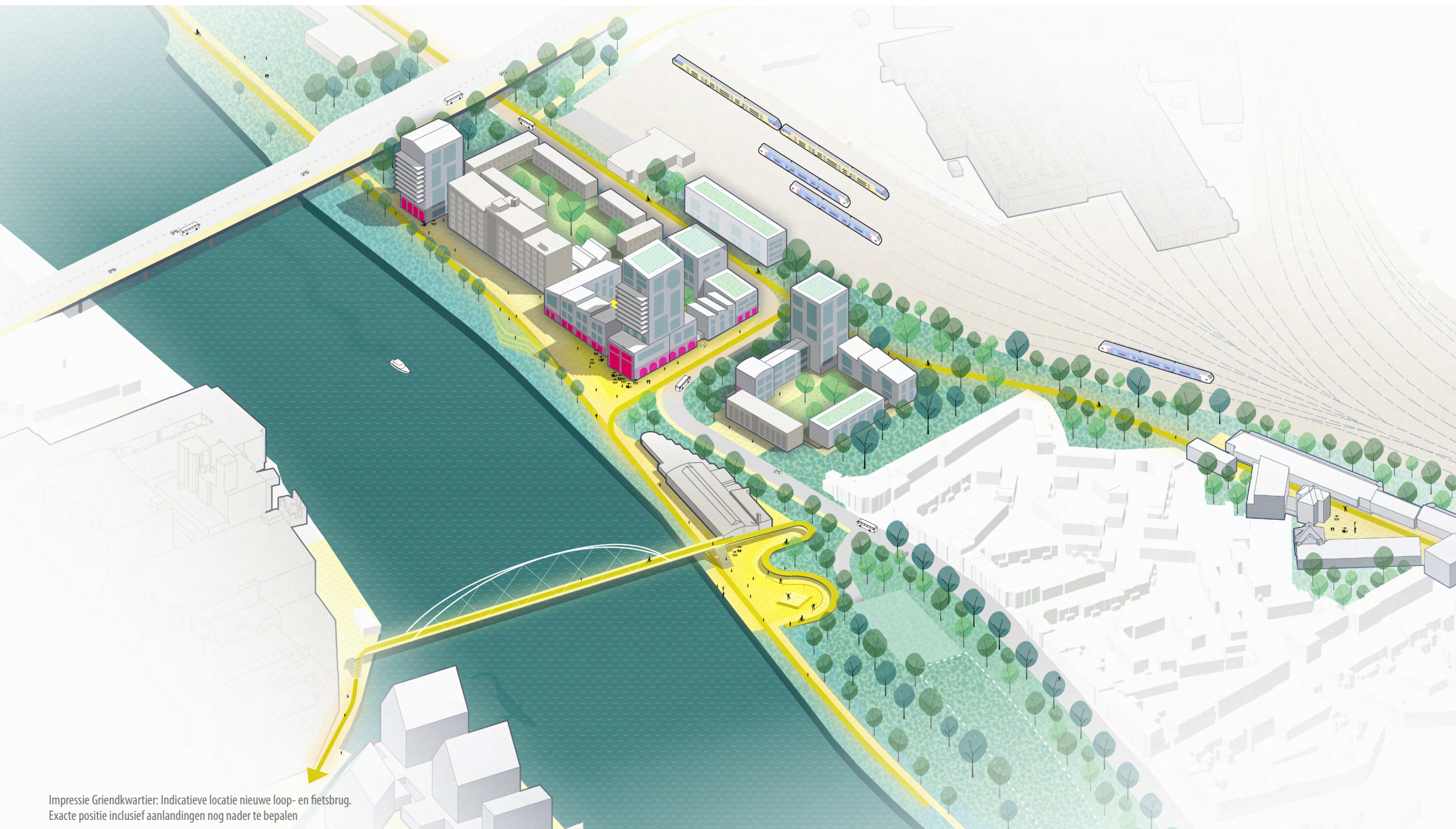
Botermijn



Islands Brygge in Kopenhagen



Groene oever: vancoover waterfront park



Impressie Griendkwartier: Indicatieve locatie nieuwe loop- en fietsbrug.
Exacte positie inclusief aanlandingen nog nader te bepalen

SPHINXKWARTIER

Het Sphinxkwartier is en wordt verder ontwikkeld tot een levendige stadswijk met een sterk cultureel profiel. Centraal staat het Eiffelgebouw, waarin onder andere The Social Hub is gevestigd. Culturele voorzieningen zoals filmhuis Lumière, poppodium Muziekgieterij en Bureau Europa trekken een breed publiek. De Sphinxpassage, een 120 meter lange tegelwand, vertelt de geschiedenis van de keramiekindustrie. Rondom het Bassin zijn diverse restaurants en creatieve werkplaatsen gevestigd. Toekomstige ontwikkelingen omvatten de bouw van woningen op het voormalige Sphinxterrein, inclusief een ondergrondse parkeergarage. Met de herontwikkeling van Landbouwbelang ontstaat ruimte voor woningen, cultuur en Hogeschool Zuyd. Het Bassin wordt aantrekkelijker door de verlegging van de Maasboulevard en de ontwikkeling van een nieuw gemengd stedelijk bouwblok. In totaal wordt uitgaan van circa 700 woningen in dit kwartier. R&D faciliteiten aan de zuidkant van het Sappi-terrein zorgen voor synergie tussen de maakindustrie en de stad.



Impressie Sphinxkwartier: Indicatieve locatie nieuwe loop- en fietsbrug.
Exacte positie inclusief aanlandingen nog nader te bepalen



Impressie Landbouwbelang (bron: architectenbureau Tuñón y Albormoz)

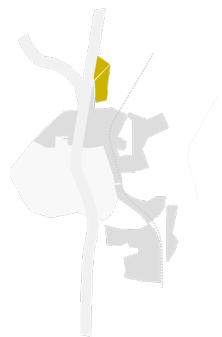


Bassin als stedelijke hotspot: Kopenhagen Papirøen



TREGA ZINKWIT

Met de gebiedsontwikkeling Trega Zinkwit transformeert het voormalig Zinkwit-terrein tot een groene, duurzame stadsbuurt met circa 1.100 woningen, waarvan 50% betaalbaar. Er komt een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu met veel aandacht voor leefkwaliteit, sociale verbinding en een gezonde leefomgeving. Vier kwartieren krijgen elk een eigen karakter, met gedeelde tuinen, groene openbare ruimte en centrale parkeeroplossingen. Groen, duurzaamheid, en gemeenschapsgevoel staan centraal. Daarnaast is 2,7 hectare bestemd voor hoogwaardige bedrijvigheid in een woon- en werkmilieu. De groene recreatieve oever wordt doorgetrokken vanaf het Griendpark tot in de nieuwe ontwikkellocatie Trega Zinkwit. Aangename, loop- en fietspaden langs de Maas verbinden de stad met het buitengebied en sluiten aan op de groene wiggen, zodat de nieuwe woonwijk verbonden wordt met de Maas en het centrum.



Impressie Trega (Bron: ZieglerBranderhorst)



Stedenbouwkundig plan Dolmanskwartier (Bron: ZieglerBranderhorst)

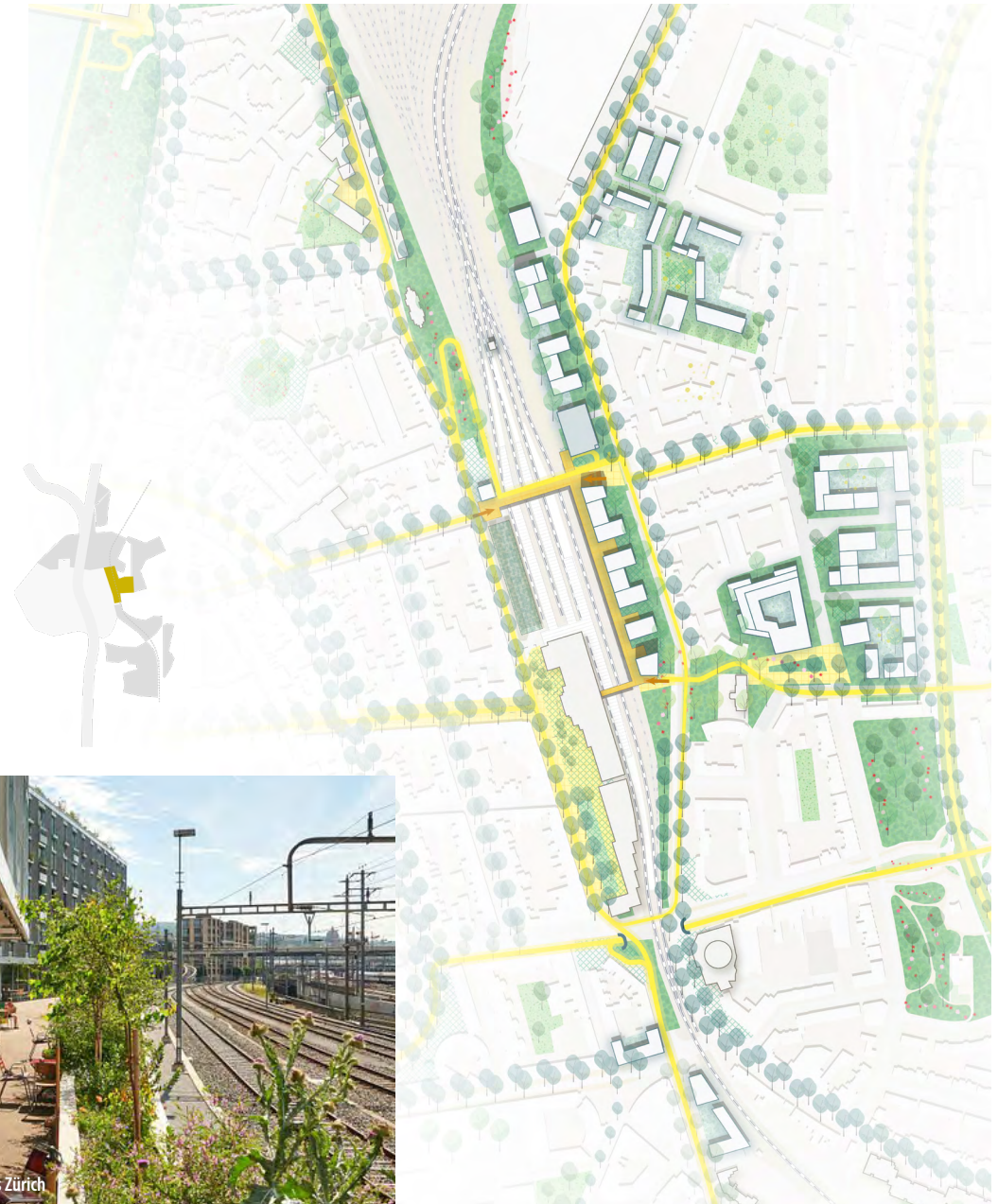


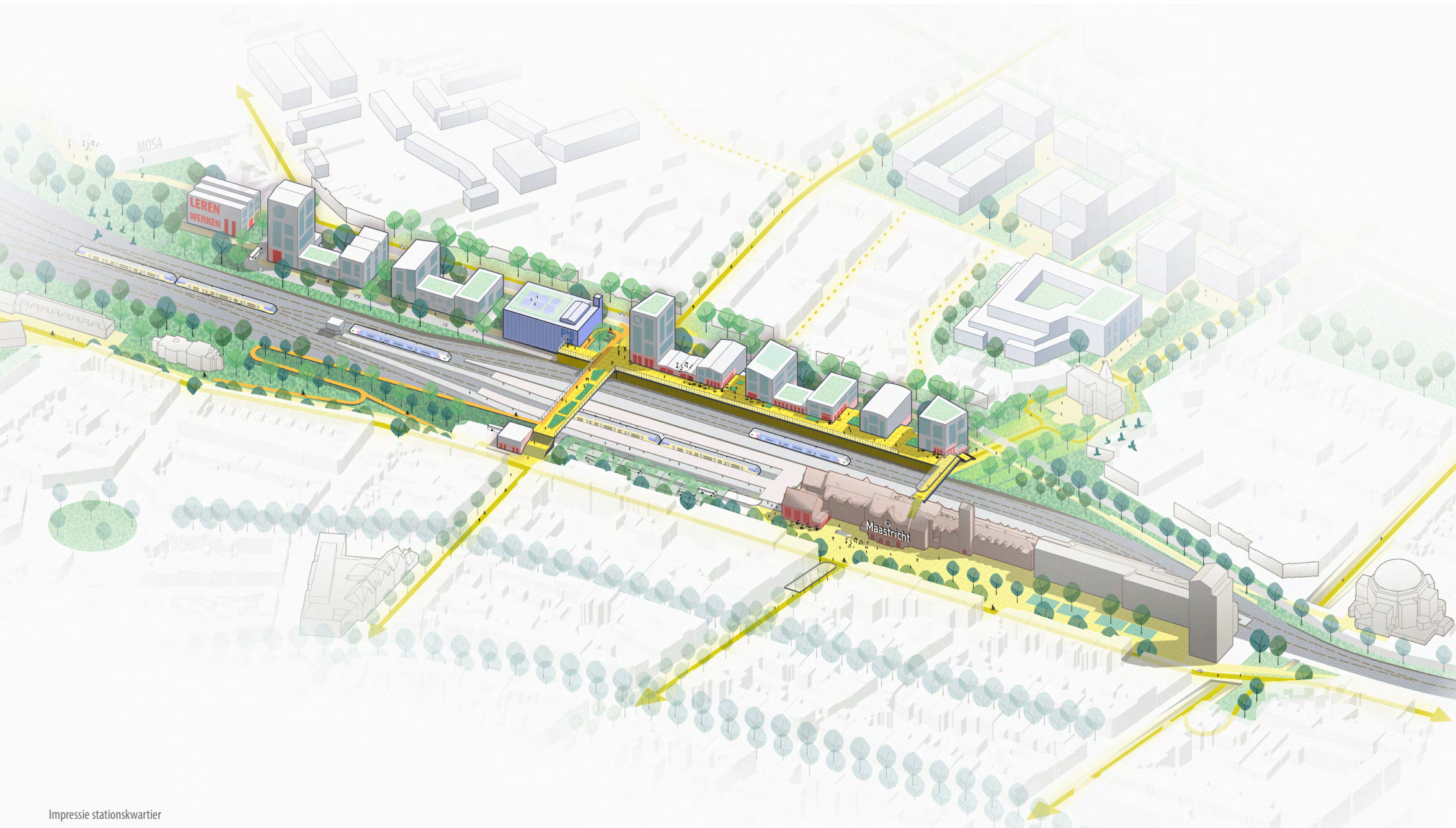
Stedenbouwkundig plan Dolmanskwartier Trega Zinkwit (Bron: ZieglerBranderhorst, 2024)

STATIONSKWARTIER

In het hart van de Spoorzone ligt het Stationskwartier. Dit stationsgebied wordt ontwikkeld tot een gemengde stadswijk met een mix van wonen, kantoren, creatieve bedrijvigheid, onderwijs en regionale voorzieningen. Een dynamisch en modern gebied met ongeveer 50% wonen en 50 werken, leren en voorzieningen (niet zijnde retail). De functiemix bevordert levendigheid, de sociale veiligheid en verkleint de afstand tussen wonen en werken. In dit levendige gebied is ruimte voor 1.100 tot 1.300 stedelijke appartementen. Het oostelijk deel van het spooreplacement vormt – na sanering – de katalysator voor het nieuw te ontwikkelen gebied. Het gebied krijgt een impuls met een aantrekkelijke entree aan de oostzijde van het station en verbeterde verbindingen met het nieuwe Gerechtsgebouw, de Groene Loper en de oostelijke wijken. De Meerssenerweg krijgt een aantrekkelijk, groen profiel, sterker gericht op verblijven en langzaam verkeer. Het Stationskwartier fungeert als schakel tussen omliggende wijken, zowel in oost-west richting – tussen de oostelijke wijken en het centrum – als in noord-zuid richting. Daarnaast verbindt het Stationskwartier het noorden van de stad met de Campus in Randwyck, waar onderwijs, zorg en internationale instellingen samenkomen. Door

deze gebieden te koppelen aan nieuwe gemengde woon-werkomgevingen ontstaat een doorlopende stedelijke structuur waarin ontmoeten, ondernemen en wonen samenkomen. Zo vormt de Spoorzone de ruggengraat die noord en zuid van Maastricht verbindt. De gebiedsontwikkelingen Centrum-Oost en de Porselein-fabriek passen naadloos in dit profiel. Ook meer ruimte voor werken, leren en wijkconomie op Mosa Zuid draagt bij aan het gemengde milieu en betekent een impuls voor de omliggende wijken.

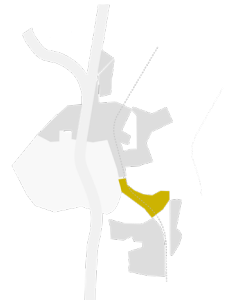




Impressie stationskwartier

SPOOR ZUID

Spoor Zuid vormt zowel de verbinding tussen het Stationskwartier/ de binnenstad en de campus, als een toekomstig modern werk-woongebied. De Bloemenweg wordt heringericht tot een hoogwaardige fietsstraat tussen het station en de Brightlands Maastricht Health Campus, met meer ruimte voor groen. Op vrijkomende percelen is ruimte voor een woon- en ondergeschikt werkprogramma. De fiets- en wandelstructuur rond de Scharnertunnel en de Duitsepoort worden verbeterd. Ten oosten van het spoor wordt bedrijventerrein Heerderweg herontwikkeld tot een gemengd werkgebied met bedrijvigheid (bij voorkeur in de vorm van bedrijfsverzamelgebouwen), wijkconomie, leren-werken en wonen. Er is ruimte voor meer wonen dan in de huidige situatie, maar het blijft overwegend een werkgebied. Voorsnog wordt uitgegaan van ongeveer 950 tot 1.100 woningen, waarvan een aanzienlijk deel ook ten westen van het spoor wordt gerealiseerd. Werkgebied Heerderweg houdt een functie voor stadsverzorgende bedrijvigheid. Door een gerichte economische ontwikkeling wordt gekeken hoe het gebied meer betekenis kan krijgen voor de omliggende buurten. Een samenwerking met het bestaande onderwijs (Vista-college) versterkt de samenhang tussen leren en werken. Het woonprogramma is sterk afgestemd op de behoeften vanuit omliggende wijken.



Wonen tegenover werken. Buiksloterham Amsterdam



Bedrijfsverzamelgebouw Bordeaux



Gestapeld bedrijfsverzamelgebouw voor IMB Cruguius Amsterdam



Mix van wonen en werken: Eindhoven NRE Eindhoven

BRIGHTLANDS MAASTRICHT HEALTH CAMPUS

De gebiedspartners UM, MUMC+, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht werken aan de ontwikkeling van de Brightlands Maastricht Health Campus, met focus op groei van R&D en het creëren van meer werkgelegenheid. De Brightlands Maastricht Health Campus is een toonaangevend ecosysteem voor gezondheid en sciences & engineering. Een belangrijke doelstelling is om wetenschappelijke kennis om te zetten in maatschappelijke en economische waarde, met een focus op medische technologie. De campus huisvest meer dan honderd bedrijven en organisaties en biedt werk aan duizenden kenniswerkers. De ambitie is om minstens 2.500 directe banen toe te voegen en in te zetten op de komst van de Einsteintelecoop. De campusvisie richt zich op het ontwikkelen van een open innovatie-

ecosysteem, waarin onderwijs, onderzoek en ondernemerschap samenkomen. Vergroening van het gebied speelt een belangrijke rol, zowel voor de leefkwaliteit als voor de klimaatbestendigheid. Wonen voor specifieke doelgroepen zoals studenten en (tijdelijke) kenniswerkers wordt mogelijk gemaakt, waardoor werken, leren en leven op één plek samenkomen. Deze gebiedsvisie biedt ruimte voor 1.000 tot 1.350 woningen, met name gericht op deze specifieke doelgroepen. De verbinding met de stad en omliggende wijken wordt versterkt, zodat de campus een vanzelfsprekend onderdeel wordt van het stedelijk netwerk van Maastricht.



R&D in een groene setting: Novartis Basel



Vergroenen en verbeteren verblijfskwaliteit



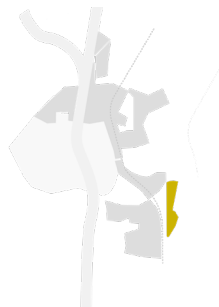
Ontmoeten in de buitenruimte: King's Cross



Studentenhuysvesting: Tietgen Dormitory Kopenhagen

CAMPUSPOORT

Campuspoort vormt op dit moment nog een weinig samenhangend gebied. In het gebied zijn nu een hotel en diverse bedrijven gevestigd. Een ander deel ligt braak. De nabijheid van station Brightlands Maastricht (per 2026) en de zichtbaarheid vanaf de snelweg biedt volop kansen voor stedelijke verdichting en functiemenging. Er wordt ruimte geboden aan een mix van economische functies aansluitend op de campus, publieke voorzieningen zoals een stadssporthal en wonen aan het buurtpark in de overgangszone naar Heer. Uitgaande van een mix van 50% wonen en 50% niet wonen is hier ruimte voor circa 500 tot 600 woningen. Vanwege de waterproblematiek in het gebied wordt in het ontwerp van de openbare ruimte en de gebouwen extra aandacht en ruimte gegeven aan waterbuffering, hergebruik en infiltratie. Zo ontstaat een levendig, toekomstbestendig stadsdeel dat de campus versterkt en beter met de omliggende wijken verbindt. Qua woonprogramma wordt goed gekeken naar de behoefte vanuit de omliggende buurten.



Wonen aan het park: Leafstreet Manchester



Sporthal aan het buurtpark: Wielsbeke België



Stationsrenovatie Nijmegen Heyendaal

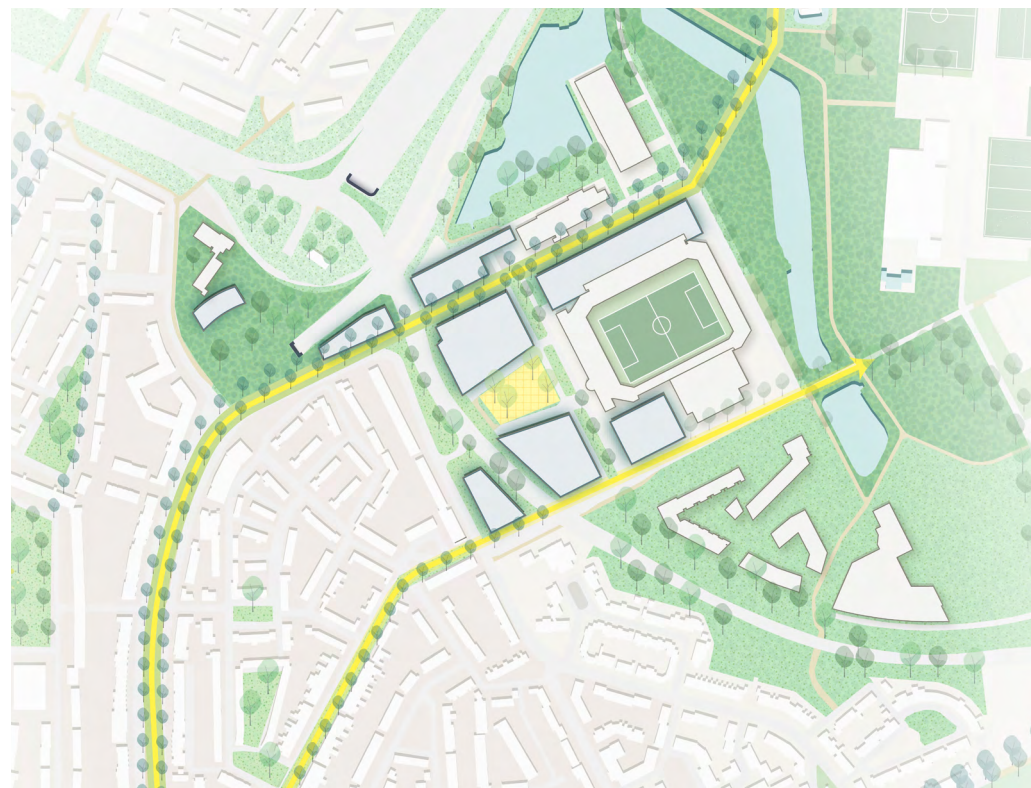
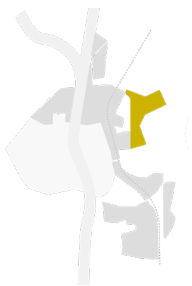


Buurtpark Groeningepark in Kortrijk



GEUSSELTkwARTIER

Het gebied rond de Geusselt en het noordelijk deel van de Groene Loper vormen samen een belangrijke entree tot de stad. Aansluitend op het Stationskwartier biedt dit gebied kansen voor stedelijke versterking. Het is de ambitie om het Geusseltkwartier te transformeren tot een levendige en herkenbare plek in de stad. Sport, bewegen en gezondheid worden centrale thema's voor de gebiedsidentiteit en vormen een sterke basis voor het woon-, werk- en voorzieningenprogramma. Er ontstaat een type gebied dat Maastricht nu nog niet heeft. Idealiter passen de ontwikkelingen voor wonen, werken en voorzieningen binnen de overkoepelende gebiedsidentiteit. Met onderscheidende woonvormen, zoals studentenhuisvesting, wordt ingespeeld op de diversiteit van de Maastrichtse bevolking. Aan de Groene Loper, vlakbij de snelweg en met de landgoederenzone in de achtertuin ontstaat hier een aantrekkelijke en dynamische buurt met stedelijke allure en een sterke eigen identiteit.

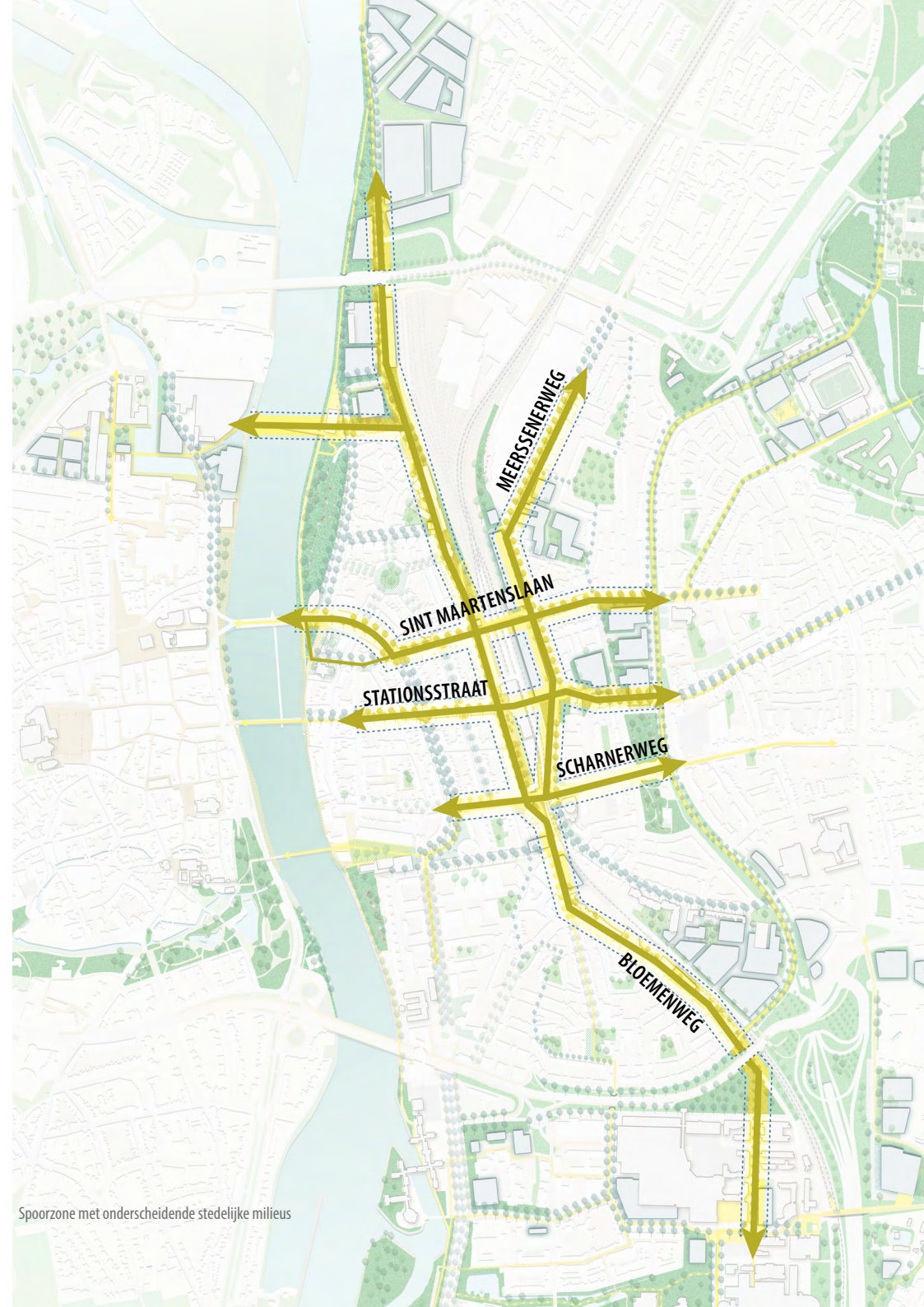


7. VIJF LANGE LIJNEN VAN DE SPOORZONE



DE LANGE LIJNEN

Vijf lange lijnen – onderdeel van het ruimtelijk-landschappelijke raamwerk - zorgen voor continuïteit en geven vorm aan de ladderstructuur. Ze rijgen de bovenstaande deelgebieden aaneen en zorgen voor verbindingen met de omliggende wijken. Het zijn doorgaande lijnen die belangrijk zijn in het fiets- en loopnetwerk van Maastricht.



Spoorzone met onderscheidende stedelijke milieus

SPOORROUTE

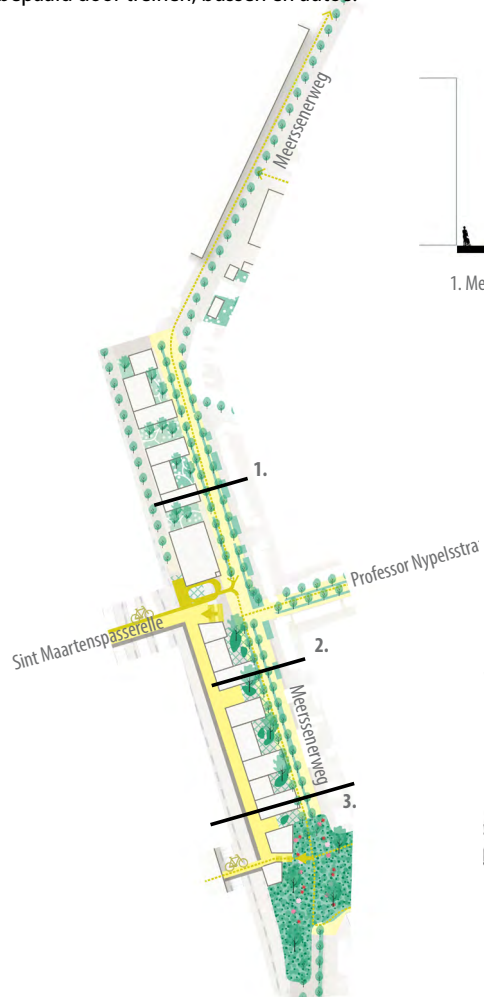
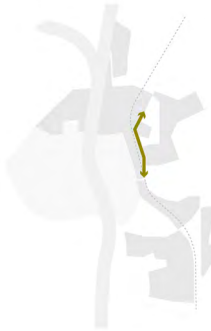


Een doorgaande fietsstructuur noord – zuid, waar de auto te gast is. Via deze lijn zijn binnenstad, Griendkwartier, Stationskwartier en Brightlands Maastricht Health Campus direct verbonden. Deze Spoorroute wordt groener; de mogelijkheden hiervoor zijn afhankelijk van de beschikbare ruimte. Ter hoogte van Griendkwartier, Botermijn en voormalige P+R is veel ruimte voor vergroening; zuidelijker zijn de opties beperkter, maar kan met kleinschalige ingrepen toch worden vergroend. Voor de voetganger tussen het station en de campus vormt de eveneens groene route via de Baron van Hovelstraat, het Kardaiaal van Rossumplein en het Dubois Domein een goed alternatief.



MEERSSENERWEG

Deze route is belangrijk voor het autoverkeer, daarnaast wordt meer ruimte geboden aan de voetganger en de fietser. Zeker ter hoogte van het station ligt de prioriteit bij langzaam verkeer. Het gehele profiel wordt groener, zodat een aangename overgang ontstaat tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe ontwikkelingen. De ruimte voor groen wordt geoptimaliseerd en het beeld wordt niet langer bepaald door treinen, bussen en auto's.



1. Meerssenerweg ten noorden van de Sint Maartenspassarelle



2. Meerssenerweg ten zuiden van de Sint Maartenspassarelle



3. Balkon aan het spoor



Trapogang bij keuze voor stationstraverse: Sund Nature Park Copenhagen



Pocketparkjes langs de Meerssenerweg: Zurich West



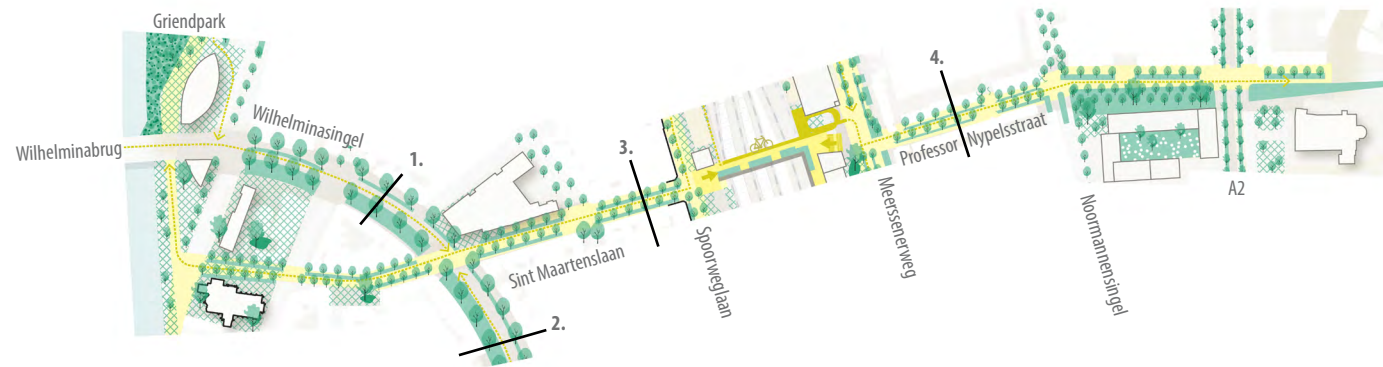
Bernhard Bangs Allé Copenhagen



Meerssenerweg groen profiel met vrijliggend fietspad: Lyon

WILHELMINABRUG- SINT MAARTENSLAAN E.O.

Deze lijn is cruciaal als doorgaande oost-westverbinding voor fietsers. Ook hier wordt ingezet op verkoeling en vergroening. De ruimte hiervoor varieert. De ambitie is om de St. Maartenslaan en het noordelijk deel van de Wilhelminasingel te vergroenen met laanstructuren conform het zuidelijk deel van Wilhelminasingel.



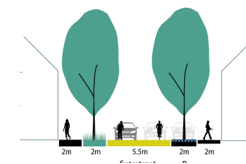
1. Wilhelminasingel tpv aanloop Wilhelminabrug



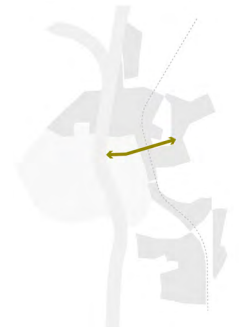
2. Wilhelminasingel



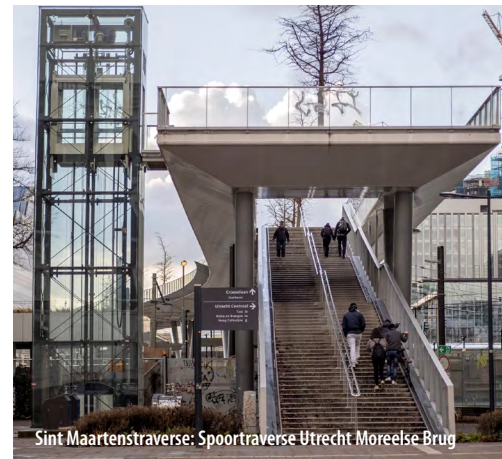
3. Sint Maartenslaan



4. Professor Nypelstraat



Sint Maartenstraverse: Spoortraverse Utrecht Moreelse Brug



Sint Maartenstraverse: Spoortraverse Utrecht Moreelse Brug



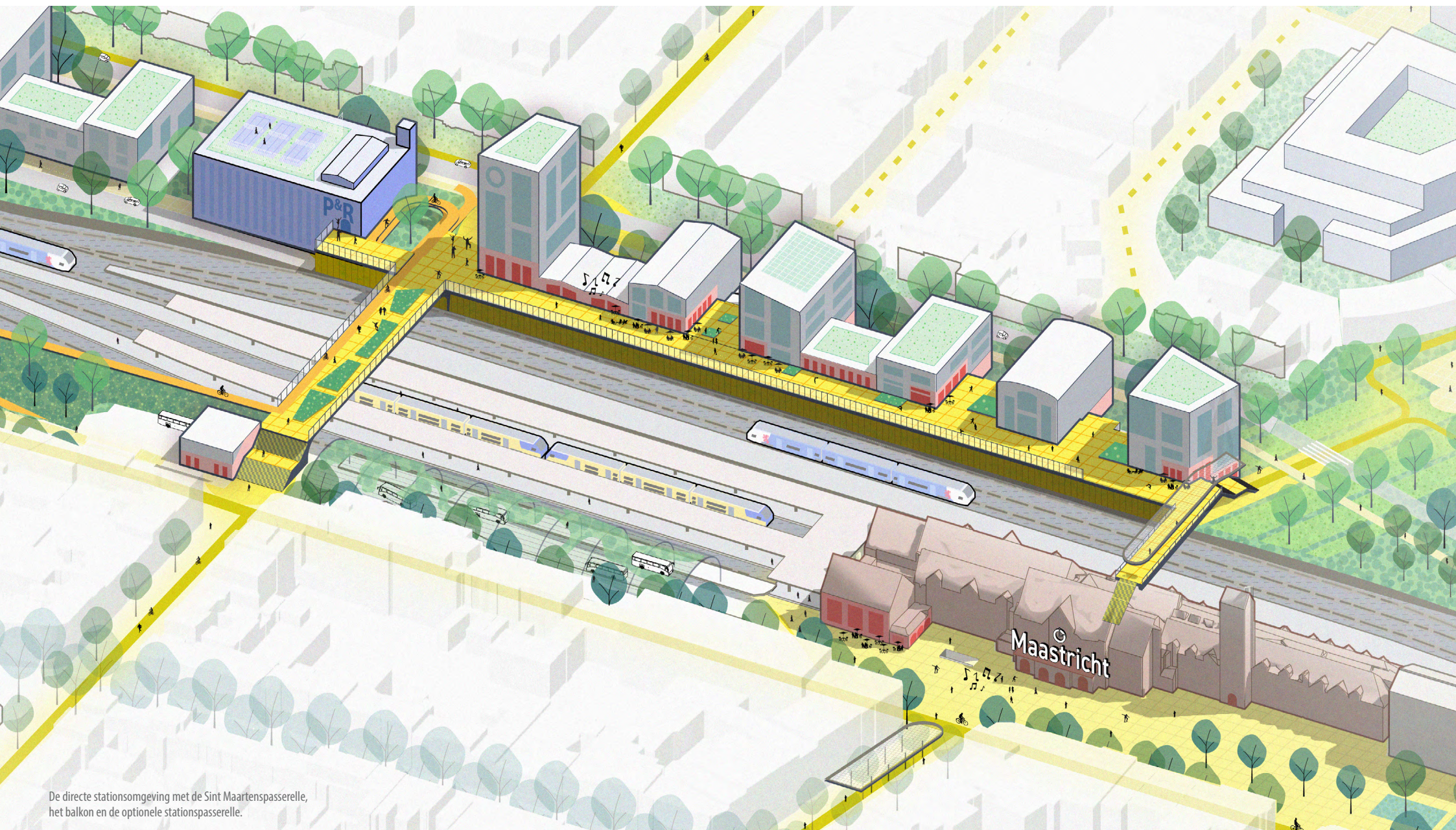
Stadige Alexander Battalaan als referentie voor vergroening Sint Maartenslaan



Stationstraverse Zwolle



Zicht op St. Maartenspasserelle vanuit St. Maartenslaan



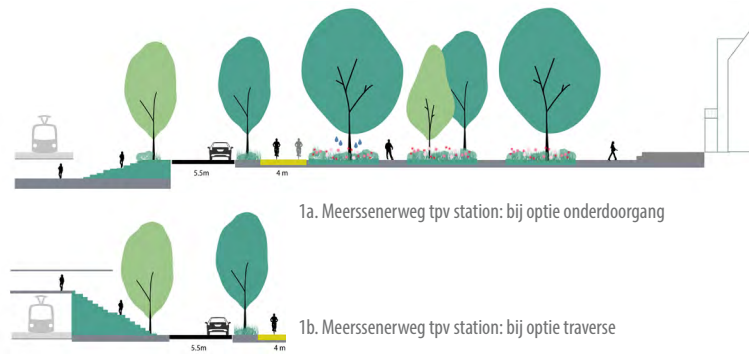
De directe stationsomgeving met de Sint Maartenspasserelle, het balkon en de optionele stationspasserelle.

STATIONSSTRAAT E.O.

Deze lijn vormt de historische verbinding tussen de binnenstad en het Stationskwartier. Het westelijk deel kent reeds een aantrekkelijk, monumentaal profiel; aan de oostzijde van het station ontstaat een aantrekkelijke parkzone die de oostentree van het station, Villa Wyckerveld, het nieuwe Gerechtsgebouw en de Groene Loper met elkaar verbindt. Het stationsplein wordt groener.



Stationsplein als verblijfsruimte: stationsplein Rouen



1a. Meerssenerweg tpv station: bij optie onderdoorgang



2. Herinrichting Koningssplein

1b. Meerssenerweg tpv station: bij optie traverse



Groen voorterrein tijdelijke rechtbank Amsterdam



Laanstructuur verbindt groene loper en station: Zwolle



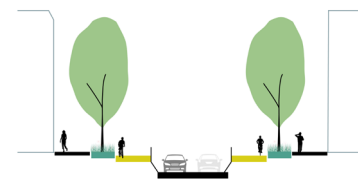
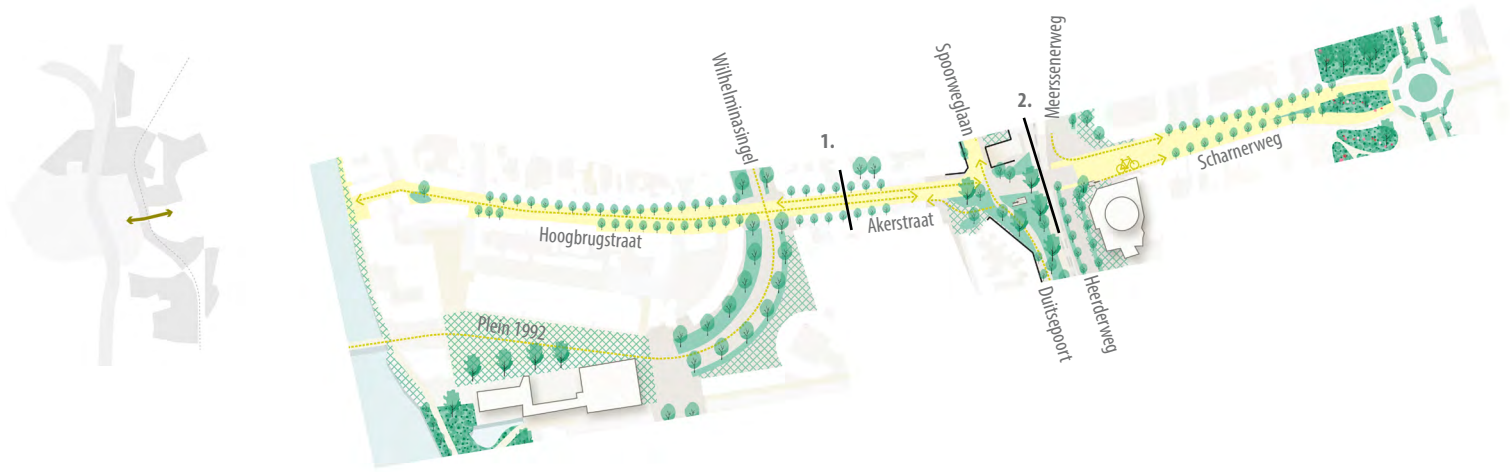
Verdiepte stationstoegang bij keuze voor perrontunnel: Harderwijk



Zicht op oostelijke entree station vanuit Meerssenerweg

SCHARNERWEG E.O.

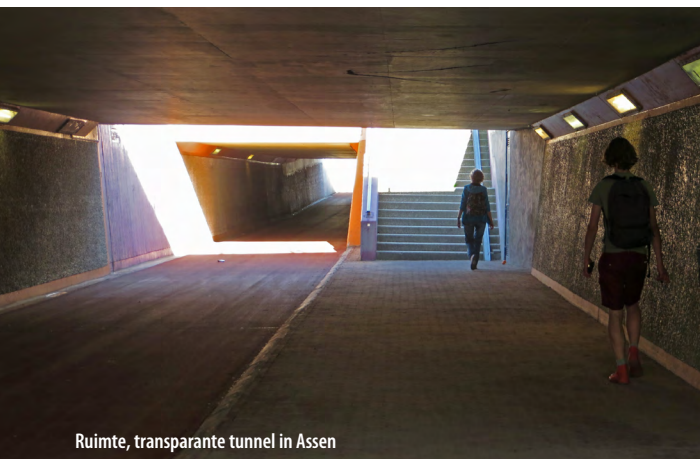
Hier ligt een grote ruimtelijke opgave. Nu wordt deze lijn ruimtelijk onderbroken door de omgeving Scharnertunnel en Duitsepoort. Een forse breuk in het stedelijk weefsel. De herinrichting en vergroening van de Duitsepoort en laanbeplanting in de Akerstraat / Scharnerweg zorgen voor meer continuïteit.



1. Akerstraat



2. Voetgangsonderdoorgang Duitsepoort



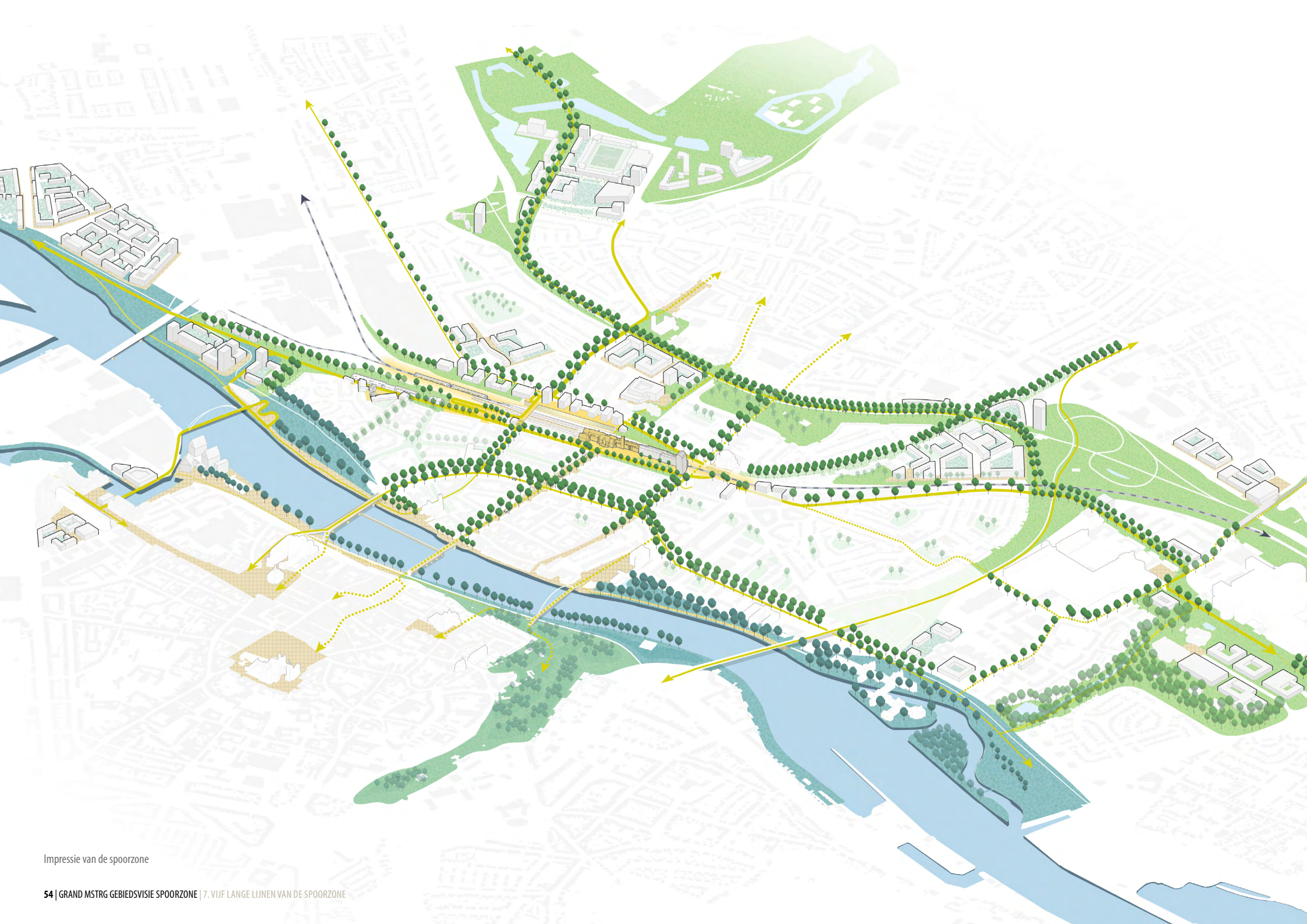
Ruimte, transparante tunnel in Assen



grote bomen aan weerszijden van de tunnel- 's-Gravendijkwal Rotterdam



Ge-landscapede spooronderdoorgang met 'vides': Assen



Impressie van de spoorzone

8. RUIMTELIJK EN JURIDISCH-PLANOLOGISCH KADER



RUIMTELIJK VERTREKPUNT

In de planvorming en uitwerking wordt onderscheid gemaakt naar schaalniveau. Op overkoepelend niveau is de Omgevingsvisie Maastricht het vertrekpunt. Deze is voor de Spoorzone nader uitgewerkt in de vorm van de Gebiedsvisie Spoorzone Maastricht. Beide documenten vormen daarmee het ruimtelijk kader voor de nadere uitwerking en ontwikkeling van de Spoorzone.

Gebiedsprogramma per deelgebied

De Spoorzone strekt zich uit van het Sphinxkwartier en Trega-Zinkwit aan de noordzijde van Maastricht tot aan de campus in het zuiden van de stad. Bij de uitwerking wordt onderscheid gemaakt in deelgebieden (zie hoofdstuk 7). De deelgebieden Sphinxkwartier en Trega Zinkwit zijn al vergaand in ontwikkeling. Voor de overige deelgebieden zullen – op basis van een stedenbouwkundige uitwerking – gebiedsprogramma's worden opgesteld. Een gebiedsprogramma wordt opgesteld voor samenhangende gebieden waar een ruimtelijke ontwikkeling is voorzien. Een gebiedsprogramma heeft dezelfde lading en werking als het instrument 'Programma' dat vermeld staat in de Omgevingswet. Het gebiedsprogramma beschrijft per deelgebied wat er vroeger was, wat er nu is en waar het naar toe gaat bij de verdere planvorming. Het gebiedsprogramma geeft een beeld van de stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten en de randvoorwaarden vanuit de omgevingsaspecten. Ook bevat het gebiedsprogramma ontwikkelprincipes. Onderdeel van de ontwikkelprincipes is een spelregelkaart met stedenbouwkundige (ruimtelijk en programmatisch) randvoorwaarden. De kaart geeft onder andere aan waar er gebouwd kan worden (inclusief zoekgebied voor hoogte-accnten) en waar niet. Ook kunnen de ontwikkelregels spelregels bevatten over uitruilen, het gebruik van collectieve voorzieningen als mobiliteitshubs en het energiesysteem.

Juridisch-planologische verankering: wijziging omgevingsplan

Om een activiteit uit te voeren die niet past binnen het omgevingsplan is een wijziging omgevingsplan nodig. Het gebiedsprogramma vormt de basis voor een wijziging omgevingsplan. Dit betreft een juridisch planologische vertaling van de belangrijkste kaders uit het gebiedsprogramma (inclusief ontwikkelregels). Het gaat om kaders voor wat betreft bouwen en gebruik (minimale en maximale) programma(mix), invulling voorzieningen per zone of op het niveau van een bouwblok, uiterste bouwcontouren, hoofdinfrastructuur, (minimale en maximale) bouwhoogten, positionering van voorzieningen, ontsluiting van verschillende modaliteiten, groene zones, beleidsmatige ambities en keuzes. De regels over het uiterlijk en de plaatsing van bouwwerken (welstand) zullen landen in de beoordelingsregels van de wijziging omgevingsplan. Als dit (deels) gebeurt met toepassing van open normen, zal de interpretatie (uitleg) van deze regels plaats moeten vinden in beleidsregels.

Als het deelgebied als één stedelijk ontwikkelingsproject kan worden aangemerkt, dan ligt het voor de hand om dit te vertalen in één wijziging omgevingsplan. Is dat niet het geval



en zijn er meerdere ontwikkelingsprojecten te onderscheiden, dan ligt het voor de hand om voor kleinere gebieden – kavels – het omgevingsplan te wijzigen. Een kavel is een locatie die in aanmerking komt voor herontwikkeling. Het gaat dan om een wijziging van de bouwmassa en vaak ook de functie. De kavels worden weergegeven op de spelregelkaart uit het gebiedsprogramma.

Met een (wijziging) omgevingsplan geeft de gemeente duidelijkheid aan initiatiefnemers hoe ze het ruimtelijk plan, programma en het kostenverhaal voorziet. Daarmee ligt de route van het toetsen van initiatieven eenduidig vast. Bij deze directe route heeft de gemeente het initiatief en creëert zij duidelijkheid omtrent de planvorming bij de voorgenomen gebiedsontwikkeling. In de figuur hiernaast is de werking van de wijziging omgevingsplan schematisch weergegeven.



Route met wijziging omgevingsplan

BOPA: vooruitlopend op wijziging omgevingsplan

Het opstellen van een wijziging omgevingsplan en de bijbehorende procedure zal naar verwachting enkele jaren in beslag nemen. Om invulling te geven aan de urgente woningbehoefte is het van belang om snelheid te maken. Voor initiatieven die niet passen binnen de huidige regels geldt dat – indien medewerking gewenst is en vooruitlopend op de wijziging van het omgevingsplan – een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) kan worden verleend. Dit kan op basis van een concreet initiatief (en/of plan) voor een kavel, waarbij met een motivering en onderzoek kan worden aangetoond dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Het helpt de gemeente, ontwikkelaars en andere betrokkenen om gezamenlijke ambities, regels en wensen voor een kavel concreet te maken. In het verlengde van een gebiedsprogramma wordt gewerkt met een kavelpaspoort. Zo'n kavelpaspoort zorgt voor duidelijkheid, samenhang en sturing als

vertaling van het gebiedsprogramma en versnelt het vergunningproces. Een kavelpaspoort kan door (een) marktpartij(en) in afstemming met de gemeente worden opgesteld. Of andersom door de gemeente in samenspraak met (een) marktpartij(en). De toepassing van een kavelpaspoort wordt opgenomen in de ontwikkelprincipes van het gebiedsprogramma. Het kavelpaspoort kan ook als basis worden gebruikt voor een anterieure overeenkomst. Daarmee kan de gemeente een kavelpaspoort gebruiken als werkwijze en 'tussenstap' in het proces van een nadere concretisering (vertaalslag) van het Gebiedsprogramma naar een BOPA en vervolgens (op termijn) een wijziging omgevingsplan. Een BOPA is een omgevingsvergunning met een juridische grondslag, waarmee kan worden afgeweken van het vigerende omgevingsplan. Een BOPA dient later te worden ingepast in het omgevingsplan, waardoor de ontwikkeling ook planologisch is geborgd. In de figuur hiernaast is de werking van een BOPA schematisch weergegeven.



Route met BOPA



9. FASERING & VERVOLGPROCES

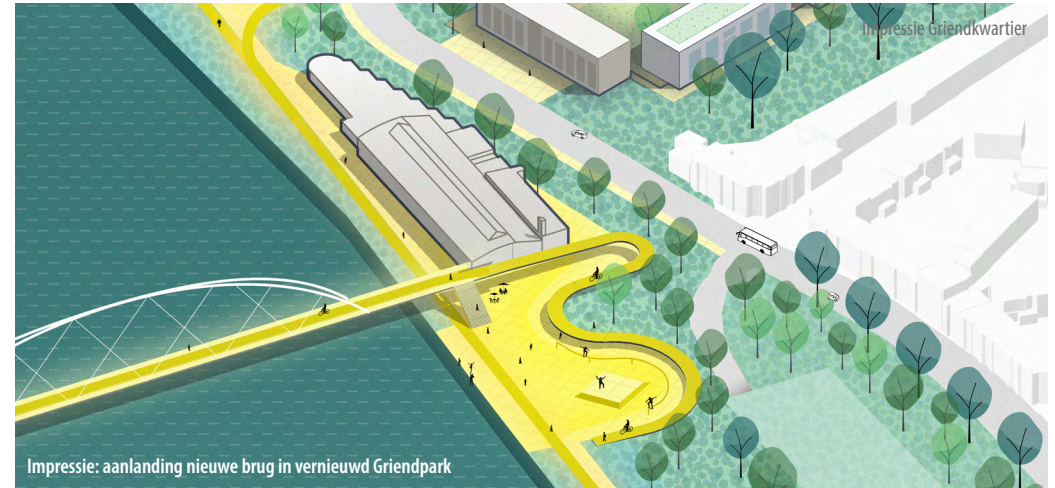


FASERING ONTWIKKELING EN DEELGEBIEDEN

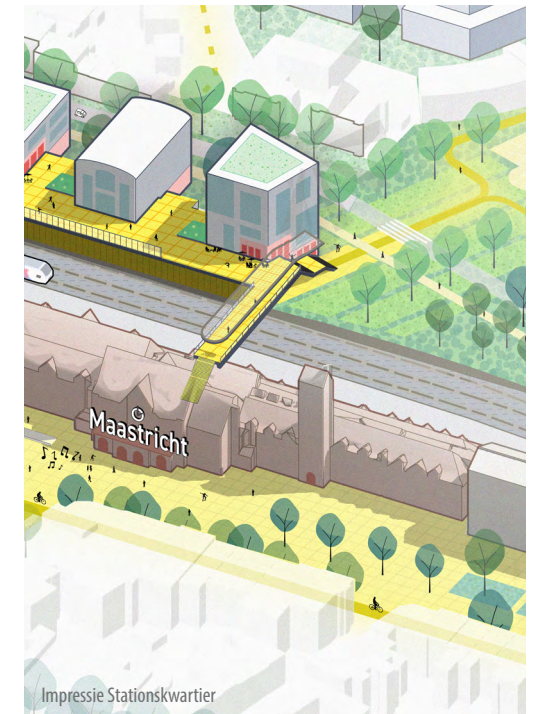
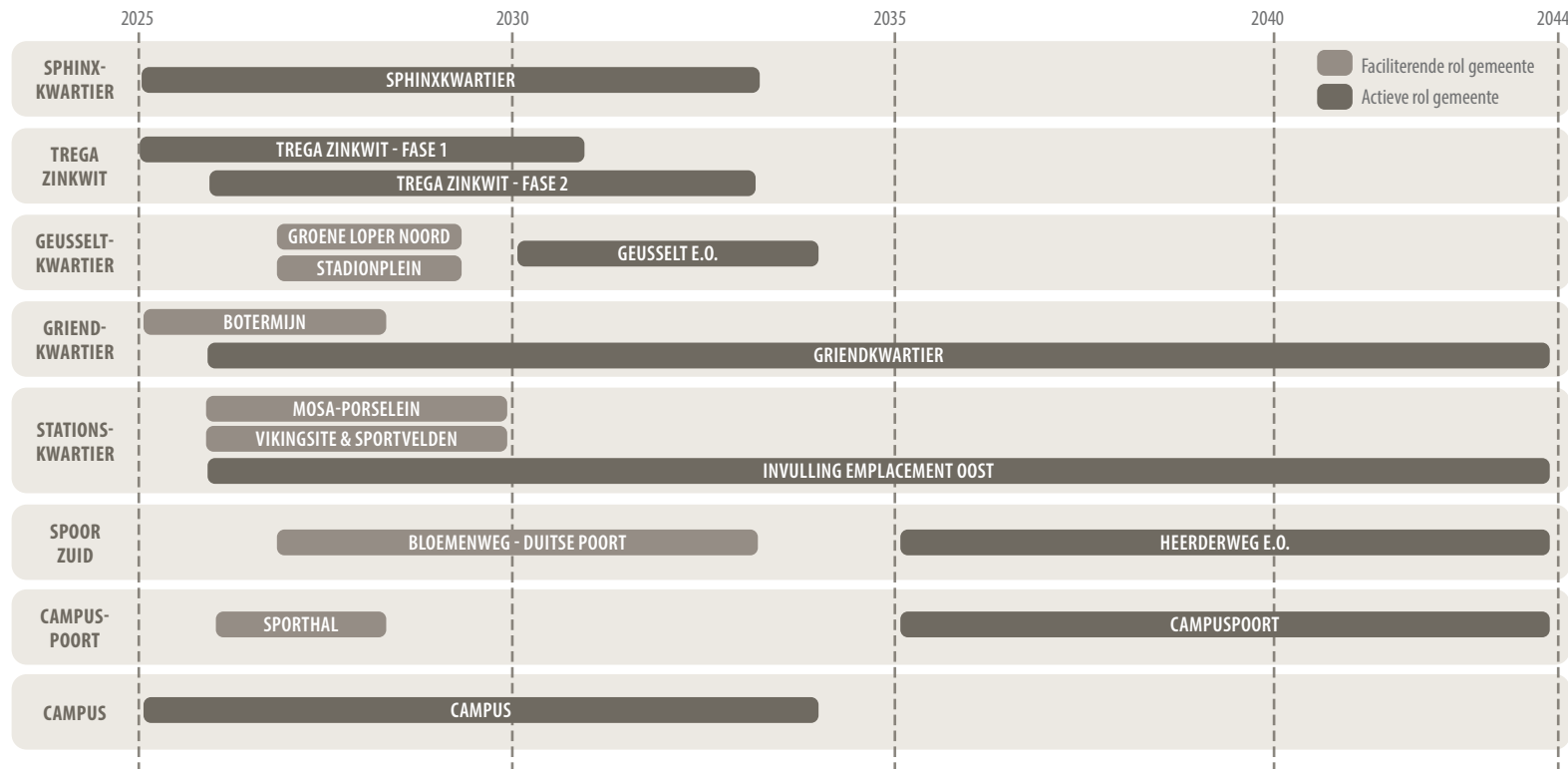
De ontwikkeling van de Spoorzone Maastricht komt stap voor stap tot ontwikkeling. Het is een traject van lange adem dat reeds begonnen is en tot circa 2045 zal duren.

Aan de noordkant zijn de ontwikkeling van het Sphinxkwartier en Trega Zinkwit al in volle gang. Datzelfde geldt voor de ontwikkeling van de campus in het zuidelijk deel van de spoorzone. En naast deze ontwikkeling van deelgebieden, lopen er ook een aantal losse initiatieven waarbij de gemeente faciliterend optreedt. De andere deelgebieden komen in de loop van de tijd geleidelijk tot ontwikkeling.

De planning van de ontwikkeling van de gebieden is schematisch weergegeven in de figuur hieronder. Bij het tot ontwikkeling brengen van de Spoorzone wordt onderscheid gemaakt in een faciliterende rol van de gemeente (licht in de figuur) en een actieve rol van de gemeente (donker in de figuur).



Fasering ontwikkeling gebieden

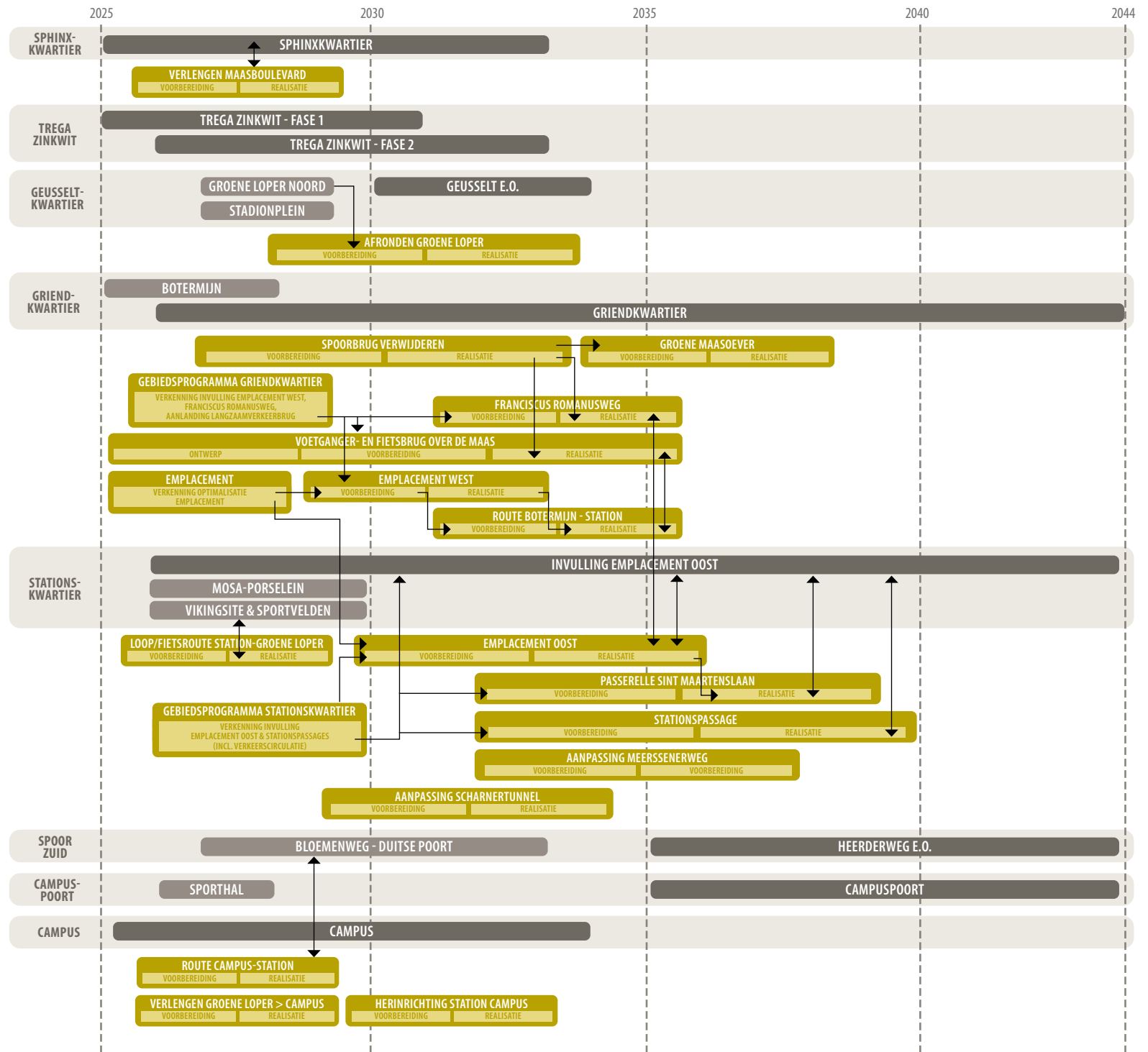


FASERING IN SAMENHANG MET PUBLIEKE MAATREGELEN

De ontwikkeling van de Spoorzone en de afzonderlijke deelgebieden, hangt samen met een aantal publieke maatregelen. Het betreft randvoorwaardelijke maatregelen als de optimalisatie van het emplacement en infrastructurele ingrepen zoals een fiets-voetgangersbrug over de Maas, de Sint Maartenspasserelle over het spoor en een nieuwe stationspassage. Er wordt in lijn met de gebiedsvisie toegewerkt naar een hoofdstructuur om verbinding te creëren en de samenhang te borgen in de Spoorzone en tussen de afzonderlijke deelgebieden. In de figuur hiernaast is de ontwikkeling van de deelgebieden in samenhang met de benodigde publieke maatregelen nader uitgewerkt.

Fasering in samenhang met publieke maatregelen

- Faciliterende rol gemeente
- Actieve rol gemeente
- Publieke maatregel



VERVOLGPROCES

Na vaststelling van de gebiedsvisie Spoorzone Maastricht ligt het voor de hand om per deelgebied de volgende stappen te zetten.

1. Voor Spinxkwartier en Trega Zinkwit geldt dat de lopende ontwikkelingen voortvarend worden voortgezet.
2. Ook voor de losse initiatieven in de Spoorzone, geldt dat het logisch is om deze voort te zetten. Waarbij de gemeente faciliterend blijft optreden om deze ontwikkeling tot realisatie te brengen.
3. Ook voor wat betreft de Brightlands Maastricht Health Campus geldt dat de lopende ontwikkeling met de campuspartners wordt voortgezet. Het opstellen van een gebiedsprogramma en bijbehorende ontwikkelstrategie vormt een logische vervolgstap. Hiermee kan de ruimtelijke ontwikkeling op de campus worden versterkt. Het is te overwegen om daar ook deelgebied Campuspoort bij te betrekken.
4. Voor wat betreft het emplacement zal een verkenning 'aanpassing emplacement Maastricht' worden opgestart. In de Verkenning worden – in samenspraak met stakeholders – oplossingen genereerd voor aanpassing van het emplacement. Vervolgens worden deze oplossingen beoordeeld, waarna eind 2026/begin 2027 een voorkeursvariant wordt gekozen.
5. Het ligt voor de hand om – gezien de interactie met het emplacement en de verkenning Zuidelijke Maasdal – de uitwerking van het Griendkwartier voortvarend ter hand te nemen. Inzet is om een gebiedsprogramma en bijbehorende ontwikkelstrategie uit te werken voor het Griendkwartier. Onderdeel van de uitwerking is omlegging van de Franciscus Romanusweg en de aanlanding van de nieuwe brug over de Maas in dit gebied.
6. Voor wat betreft het Stationskwartier dient – parallel aan de verkenning naar het emplacement – een studie te worden uitgevoerd naar de invulling van het oostelijk emplacement (incl. verbindingen oost-west). Onderdeel van deze uitwerking zijn de oostelijke entree van het station (incl. de verbinding voor voetgangers) en een te realiseren voet-fietsverbinding ter hoogte van de St. Maartenslaan. Het gaat om een gebiedsprogramma voor de invulling van het emplacement, een technische uitwerking van de spoorpassages en een financiële uitwerking van het geheel.
7. Voor het deelgebied Spoor Zuid wordt geadviseerd voorlopig geen proactieve rol in te nemen. De gemeente kan, zoals te doen gebruikelijk, bij particuliere initiatieven een faciliterende rol nemen. Eventuele vervolgstappen in het Geusseltkwartier zijn sterk afhankelijk van het onderzoek dat samen met MVV wordt uitgevoerd naar de toekomst van het stadion.



