

# Limburg Centraal

Verbinden wonen en werken

15 april, 2024

Opgesteld door:

Gemeente Venlo, Gemeente Weert, Gemeente Roermond, Gemeente Sittard-Geleen,  
Gemeente Heerlen, Gemeente Maastricht, Provincie Limburg



**GROEPSFOTO 15 APRIL**

**Voorwoord**

Met trots en ambitie presenteren provincie Limburg en Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen, Roermond, Weert en Venlo in dit document hun plan om de 6 Limburgse OV-knooppunten in samenhang te versterken en te verdichten met een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Met oog voor de unieke kracht van elke stad en de specifieke kenmerken van de stationsomgeving. Zes loten aan één stam met de naam Limburg Centraal.

Opgesteld door:



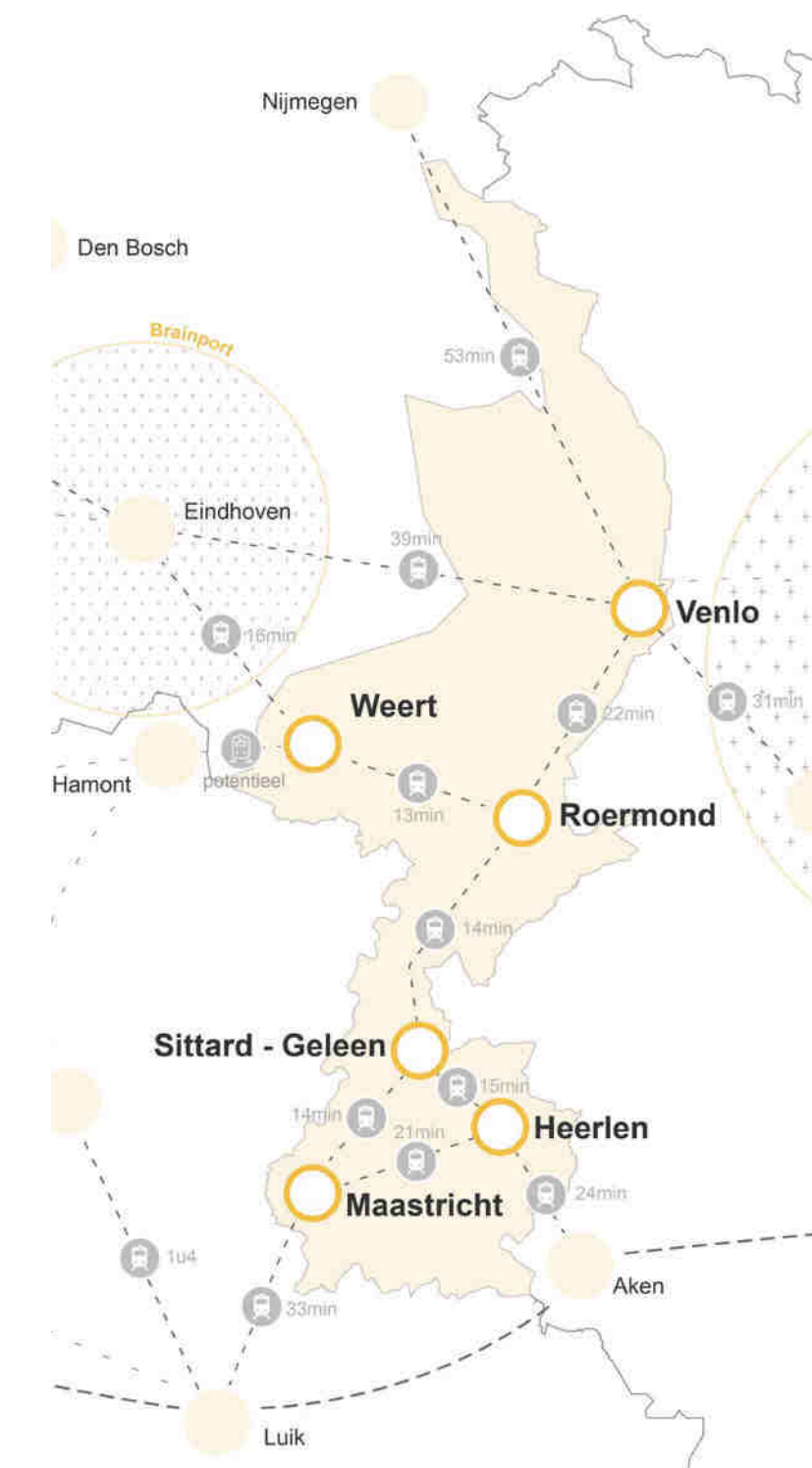
provincie limburg 



Met inbreng van:



Hoofdstuk 1	<b>Limburg Centraal</b>	4
Hoofdstuk 2	<b>Samenvatting</b>	10
Hoofdstuk 3	<b>Noord- en Midden-Limburg</b>	14
3.1	Vitale steden tussen Brainport en het Ruhrgebied	17
3.2	Venlo	18
3.3	Weert	36
3.4	Roermond	54
Hoofdstuk 4	<b>Zuid-Limburg</b>	72
4.1	Zuid-Limburg maakt Nederland groter	75
4.2	Sittard-Geleen	76
4.3	Heerlen	94
4.4	Maastricht	112







**Hoofdstuk 1**  
**Limburg Centraal**





## Limburg Centraal: verbinden wonen en werken

In de contourennota Ruimte (2023) schetst het Rijk ontwikkelrichtingen voor de toekomstige inrichting van Nederland. Een van die richtingen is het benutten van een groter deel van Nederland om de groeiopgave aan te kunnen. Dit leidt tot een verschuiving van de balans in het stedelijk netwerk Nederland. In nieuwe regio's, waaronder Zuid-Limburg en Brainport Eindhoven, ontstaan hiermee kansen voor een brede schaa sprong: 'Op basis van de al aanwezige krachten kan economische ontwikkeling gecombineerd worden met grootschalige woningbouw en gebiedsontwikkeling en daarbij behorende voorzieningen, versterking van het mobiliteitsnetwerk en groen in en om de stad' (zie pagina 37 contourennota Ruimte).

Met dit ambitiedocument bouwen Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen, Roermond, Weert, Venlo en de provincie Limburg samen voort op deze gedachte en geven ze invulling aan een bestuurlijke afspraak uit het MIRT-overleg van 2023. Want Limburg ziet zichzelf als één van die nieuwe regio's die ruimte bieden voor de groeiopgaven van Nederland en Limburg gebruikt die groei als hefboom om haar eigen steden en regio's te versterken.

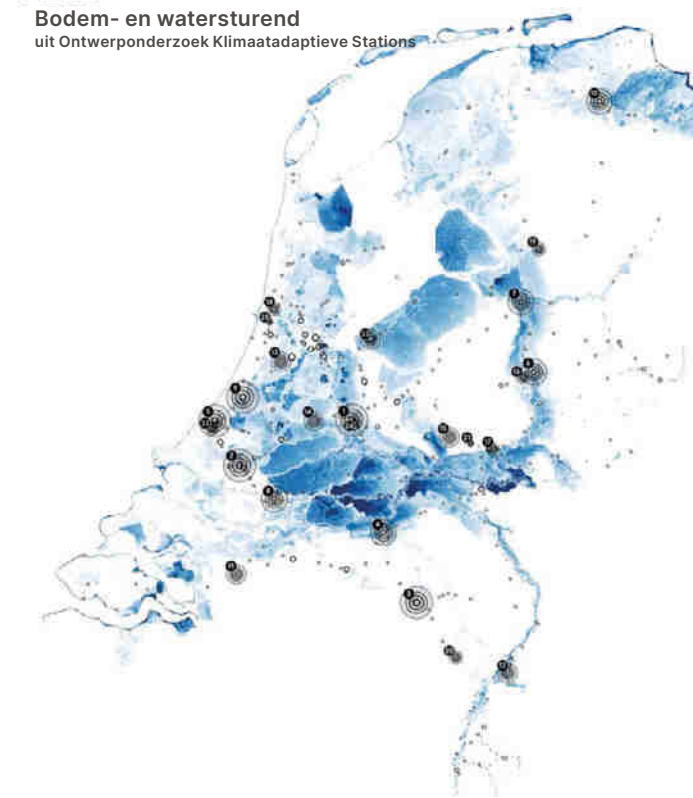
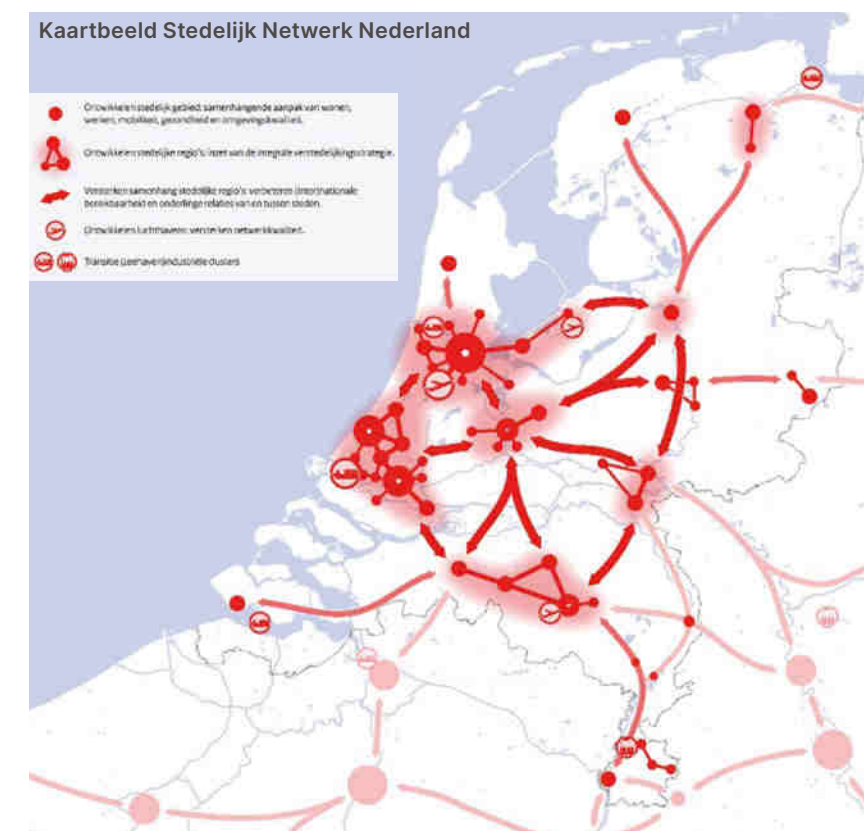
De zes Limburgse gemeenten en de provincie hebben, in overleg met BZK, daarom de handen in elkaar geslagen om te werken aan een plan voor één grootschalige woningbouwlocatie. Het gaat om ongeveer 30-35.000 extra woningen, inclusief circa 10.000 woningen uit de Woondeal, binnen een straal van 1,5 km van de zes Limburgse intercitystations in Heerlen, Maastricht, Sittard, Roermond, Weert en Venlo.

Dit document beschrijft de ambitie om de 6 uitstekend ontsloten intercitystations in samenhang te versterken en te verdichten met een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Oftewel: Limburg Centraal.

- Limburg Centraal omdat het 6 uitstekend ontsloten intercitystations betreft met ruimte in de treinen en op het spoor én volop ruimte op loop- en fietsafstand van de stations.
- Limburg Centraal omdat het Limburgse stedennetwerk uitermate centraal ligt tussen succesvolle internationale groei regio's als Brainport, Hasselt/ Luik, Aken, Düsseldorf en Arnhem-Nijmegen. Via Luik, Aken en Düsseldorf is er directe toegang tot het Europese Hogesnelheidsnetwerk. De Limburgse stationsgebieden zijn de

stapstenen tussen de Europese topregio's. Topregio's die kampen met ruimtegebrek.

- Limburg Centraal omdat de zes steden, de provincie en het Rijk de specifieke opgaven van Limburg centraal stellen. Want elke regio telt. Dit plan is geen one size fits all, maar is afgestemd op de Limburgse kansen en opgaven. Het is een verhaal van zes verbonden stationsgebieden die elkaar en hun omgeving sterker maken. Het is géén simpel verhaal van woningen oplussen maar een totaalpakket van wonen, werken, leren, recreëren en vergroenen. En het is een verhaal dat grenzen wegdenkt. Brainport houdt niet op bij de Brabantse provinciegrens en de Limburgse economie en woningmarkt houden niet op bij de landsgrenzen. Ook de grenzen tussen beleidsvelden dienen te worden geslecht: ruimtelijke ontwikkeling, economische ontwikkeling en versterken van de leefbaarheid gaan immers hand in hand. En nieuwbouw, transformatie van bestaand vastgoed en sloop dienen samen te komen in één strategie, zeker in Limburg.



## Limburg Centraal draagt bij aan meerdere beleidsdoelen

Stedelijke verdichting rondom de OV-knooppunten van Venlo, Weert, Roermond, Sittard, Heerlen en Maastricht draagt bij aan meerdere beleidsdoelen. Grootschalige woningbouw rondom de Limburgse OV-knooppunten:



3

Ondersteunt de ambities van Rijk, regio en vervoerders (Toekomstbeeld OV 2040) waaronder het versnellen tussen de landsdelen en de verdere verbetering van de internationale bereikbaarheid (Eindhoven-Düsseldorf, Maastricht-Luik, Heerlen-Aken en Weert-Hamont-Antwerpen).



6

Draagt bij aan het principe van de compacte stad. Een stad waar het aantrekkelijk is om te lopen en fietsen met alle voorzieningen nabij. Wat resulteert in gezondheidswinsten, minder hittestress en vermindering van de CO2-uitstoot ten opzichte van autogebruik.



9

Zorgt voor betere doorstroming op de regionale woningmarkt, doordat bijvoorbeeld senioren een plek vinden in de stationsomgeving waarmee hun huidige vaak grotere woning vrijkomt.



1

Versterkt het vestigingsklimaat voor talent en bedrijven, en ontsluit een euregionale talentenpool met praktisch en theoretisch opgeleide arbeidskrachten. De bereikbaarheid van banen en voorzieningen is een belangrijke vestigingsfactor. Het OV, fietsen en wandelen speelt een belangrijke rol bij dagelijkse en niet-dagelijkse verplaatsingen, zeker voor kenniswerkers en studenten.



4

Verlicht de druk op de woningmarkt, banen en voorzieningen in omliggende kennisregio's zoals Brainport Eindhoven en Aken.



7

Geeft een impuls aan de leefbaarheid in de sociaal zwakkere wijken in de buurt van het station, omdat deze gebieden beter verbonden worden met de rest van de stad en meeliften op de versterking van de stationsomgeving.



10

Is een versneller van de transformatie van leegstaand maatschappelijk en commercieel vastgoed in de Limburgse stadscentra.



2

Versterkt de business-case van het openbaar vervoer, omdat meer mensen per trein en bus reizen en laat reeds gedane investeringen in de Maaslijn, de Drielandentrein en de Intercity Eindhoven-Düsseldorf nog beter renderen.



5

Past naadloos in het rijksprincipe Bodem en Water Sturend: de stedelijke verdichting in Limburg vindt plaats op hoogwaterveilige plekken, nu en in de toekomst.



8

Versterkt het draagvlak en levensvatbaarheid van (bovenstedelijke) voorzieningen en geeft een impuls aan de kwaliteit en de vergroening van de openbare ruimte. Voor bewoners, werkers en bezoekers.



11

Leidt tot minder behoefte aan bouwen in het groen waarmee we het prachtige Limburgse landschap zoveel mogelijk kunnen behouden en verduurzamen. Het unieke landschap is immers van groot belang voor de vrijetijdseconomie, maar vooral ook de woon- en leefkwaliteit, en daarmee het vestigingsklimaat van Limburg.



## Limburg Centraal vraagt actieve en langjarige samenwerking tussen regio en rijk

In de hoofdstukken 3 en 4 staan de plannen voor het versterken en verdichten van 6 veelbelovende stationsomgevingen. Daarbij is aangegeven welke actieve samenwerking vanuit het Rijk en andere partijen noodzakelijk is om de plannen te verwezenlijken.

Venlo, Weert, Roermond, Sittard-Geleen, Heerlen en Maastricht. Elke stad heeft zijn eigen economisch profiel en woonmilieus. Elke gemeente heeft zijn eigen plan geformuleerd, passend bij het karakter en de uitdagingen van de betreffende stationsomgeving. Samen vertellen de plannen een gedeeld Limburgs verhaal en versterken ze elkaar. Ze maken samen Limburg Centraal.

### Achtergrond Woondeal

Het Rijk zet met het Programma Woningbouw in op de realisatie van 981.000 woningen tot en met het jaar 2030. Gemeenten, corporaties, provincies en Rijk maken afspraken over ieders aandeel. Hiertoe is onder meer op 9 maart 2023, de Limburgse Woondeal getekend. De gezamenlijke ambities uit de Limburgse Woondeal zijn inmiddels aangevuld. Samenvattend:

A. De Woondeal Limburg heeft betrekking op de nieuwbouw van 26.550 woningen t/m 2030 waarvan 1/3 sociaal en 1/3 betaalbaar. Limburg heeft bovendien aangegeven om 20.000 woningen boven op deze aantallen te willen realiseren;

B. De Woondeal Limburg wordt volgens afspraken tijdens het BO Woondeal van november 2023 herijkt met 3.000 woningen t/m 2030;

C. Limburg heeft tijdens het BO Mirt 2023 afgesproken om samen met het Rijk de mogelijkheden te verkennen van Limburg als grootschalige woningbouwlocatie en heeft dit in het BO Woondeal besproken. Het gaat om een combinatie van:  
 a. Grootschalige woningbouw rond OV-knooppunten na 2030;  
 b. Straatje erbij;  
 c. Herstructurering bestaande voorraad.

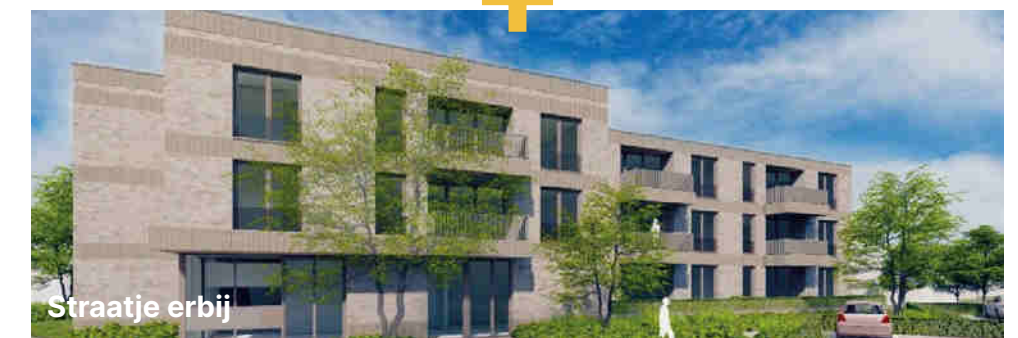
### Limburg wil groeien

Voorspellingen van krimp werden de afgelopen jaren steeds weer positief bijgesteld. Zowel in Noord als in Zuid Limburg is er sprake van groei in dynamische stedelijke gebieden dichtbij IC stations. De druk vanuit gebieden als Brainport neemt toe. Limburg wil groeien. Provincie en Limburgse gemeenten zijn zich ervan bewust dat het niet gaat om ongebreidelde nieuwbouw, maar om slimme, adaptieve kwalitatieve groei waarbij in woningen én in banen en voorzieningen wordt geïnvesteerd. De groei van de bevolking is niet een doel op zich, maar onderdeel van een strategie om de brede welvaart in de regio te versterken.

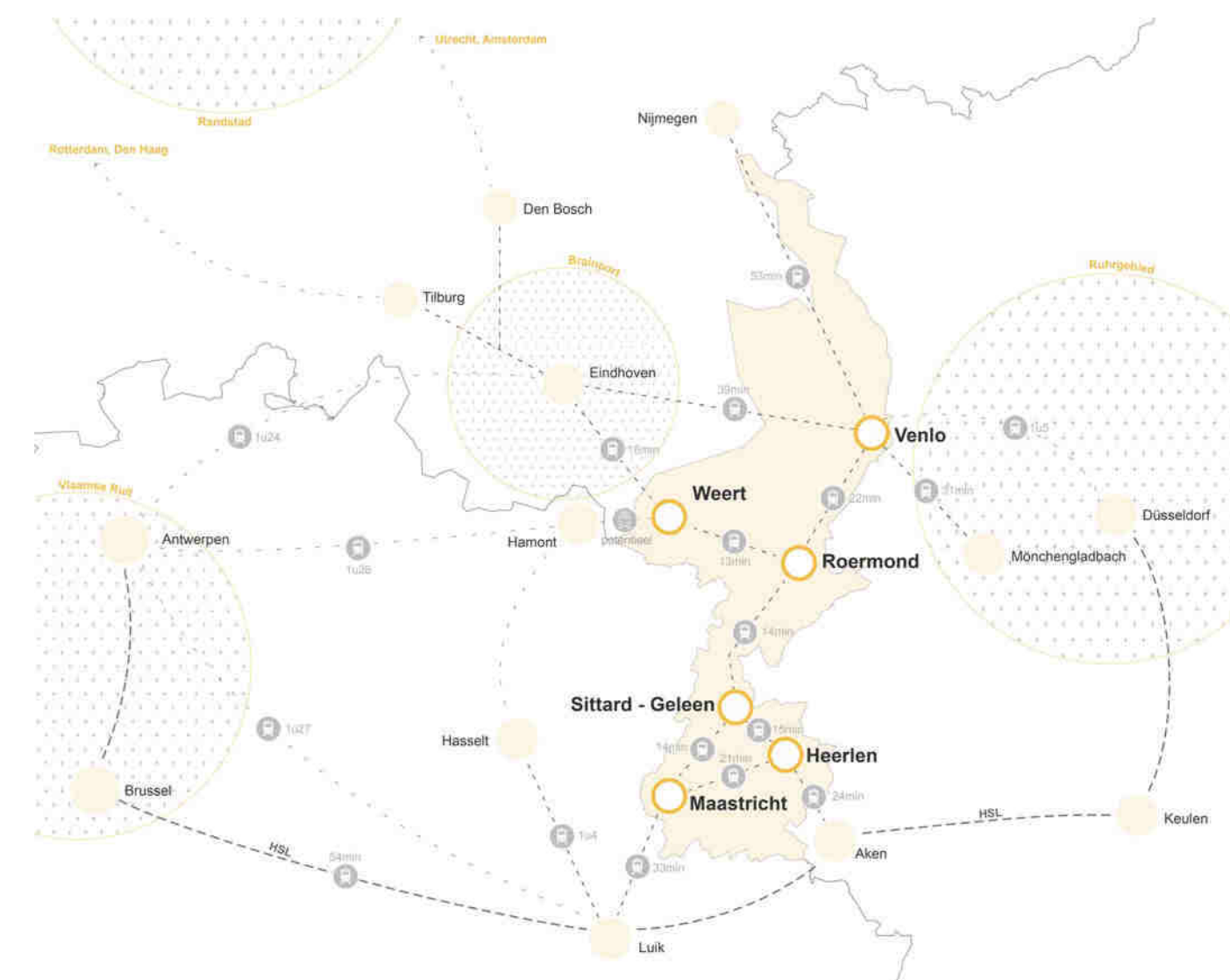


## Tenslotte: Investeren in woningbouw is in Limburg altijd een en – en – en verhaal

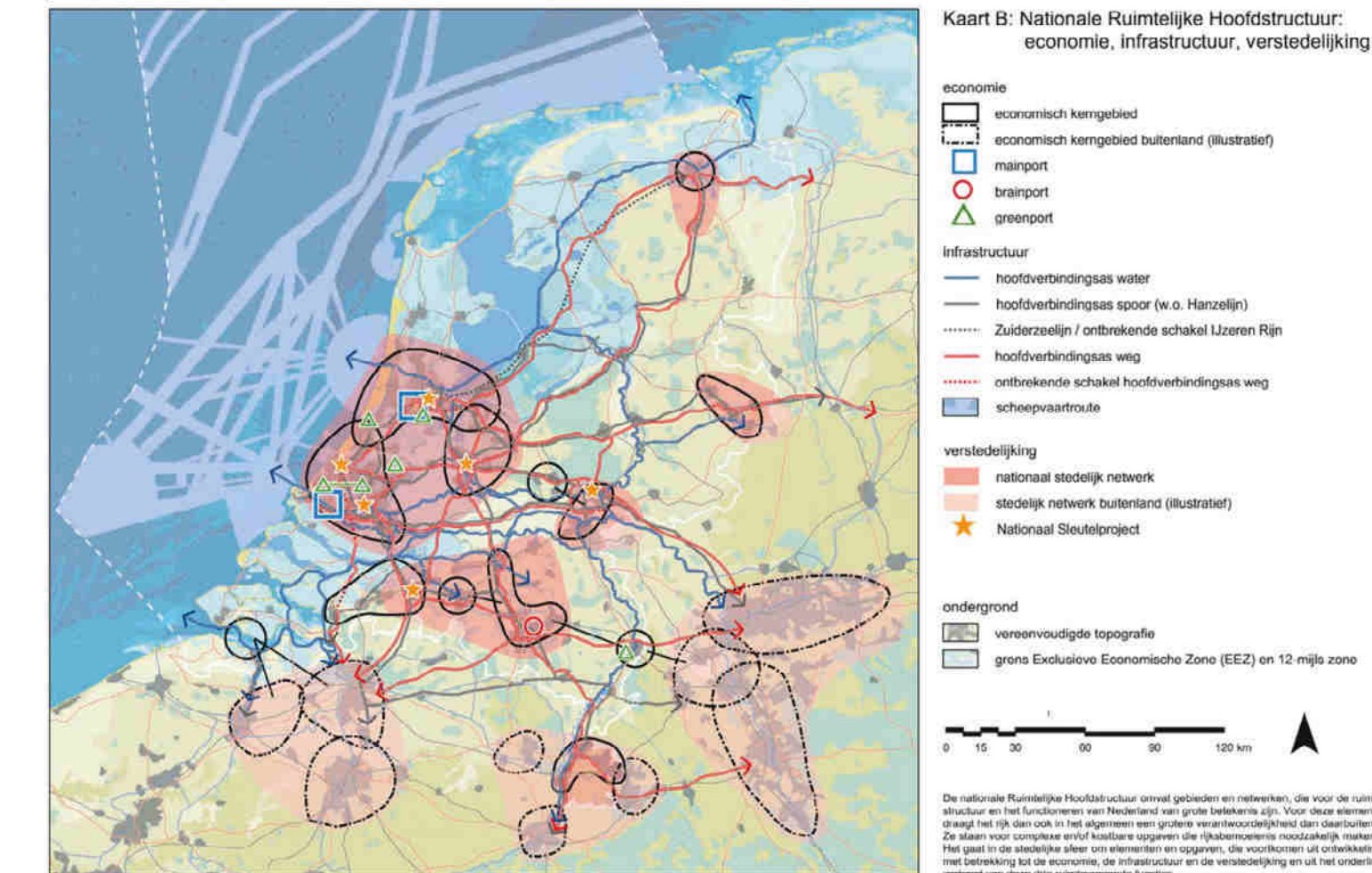
Investeren in nieuwbouw op de OV-locaties moet altijd gepaard gaan met investeren in de bestaande woningvoorraad. De grote Limburgse herstructureringsopgave vraagt blijvende aandacht. En daarnaast wordt ruimte geboden voor een straatje erbij. Die drieslag is nodig, want nu is er lokaal onvoldoende doorstroming, verduurzaming, veerkracht en veiligheid in sommige Limburgse woningen en wijken.



## Limburgse knooppunten centraal gelegen in het grensoverschrijdende spoornetwerk



## Limburg centraal gelegen tussen Europese economische kerngebieden



bron: Tweede Kamerbrief Nota Mobiliteit 28 mei 2004










**Hoofdstuk 2**  
**Samenvatting**










## Weert

'Beheerste groei in een groene thuishaven.'

-  Tot 2040 > 3804 extra woningen binnen 1,5 km
-  Wonen én werken ook voor Brainport
-  Entree zuidzijde station ontwikkelen
-  Efficiënt ruimtegebruik emplacementen
-  Beter fietsvoorzieningen, minder autoverkeer in de stad






## Sittard-Geleen

'Traditie en transitie in een circulaire productiestad'

-  Tot 2040 > 2862 extra woningen binnen 1,5 km
-  Complementair aan Heerlen en Maastricht
-  Oost en West beter verbinden
-  Tweezijdige oriëntatie station verbeteren
-  Beter fietsvoorzieningen, minder autoverkeer in de stad






## Maastricht

'Talent vasthouden in een bourgondische kennisstad.'

-  Tot 2040 > 7750 extra woningen binnen 1,5 km
-  Complementair aan Heerlen en Sittard-Geleen
-  Oost en West beter verbinden
-  Tweezijdige oriëntatie station verbeteren
-  Beter fietsvoorzieningen, minder autoverkeer in de stad






## Venlo

'Vitaal, Vergroenend, Groeiend.'

-  Tot 2040 > 6250 extra woningen binnen 1,5 km
-  Wonen én werken ook voor Brainport
-  Entree en passerelle zuidzijde station
-  Efficiënt ruimtegebruik emplacementen
-  Langzaam verkeer brug over de Maas





## Roermond

'Compact groeien en vergroenen aan de Maasplassen.'

-  Tot 2040 > 7117 extra woningen binnen 1,5 km
-  Oost en West beter verbinden
-  Stationsentree oostzijde ontwikkelen
-  Efficiënt ruimtegebruik emplacementen
-  Ongelijkvloerse spooroversteken

## Heerlen

'Oude stad met een jong hart'

-  Tot 2040 > 4126 extra woningen binnen 1,5 km
-  Complementair aan Maastricht en Sittard-Geleen
-  Centrum en Heerlen-Noord beter verbinden
-  Beter fietsvoorzieningen, minder autoverkeer in de stad



## Limburg Centraal samengevat

Dit ambitiesdocument laat de plannen zien die samen optellen tot Limburg Centraal. Venlo, Weert, Roermond, Sittard, Heerlen en Maastricht bieden zes stationsomgevingen:

- Die slechts 15-20 treinminuten van elkaar liggen. Met ruimte in de treinen en op het spoor en met volop stedelijke ontwikkelruimte binnen 1,5 km van het station;
- Die centraal liggen tussen Europese topregio's met ruimtegebrek;
- Die ruimte bieden voor de groeiopgaven van Nederland én de Limburgse steden en regio's versterken in een mix van wonen, werken, leren, recreëren en vergroenen;
- Die optellen tot een grootschalige woningbouwlocatie en die kunnen worden gezien als aanzet tot een Limburgse verstedelijkingsstrategie.

De kaart hiernaast en de onderstaande tabel geven een overzicht van woningaantallen en opgaven per stationsomgeving.

Voorlopig overzicht aantal woningen binnen 1,5km van het station

Locatie	Woondeal binnen 1,5km (t/m 2030)	Extra woningen t/m 2030	Extra woningen 2030-2040	Totaal aantal woningen tot 2040
Venlo	2.100	950	3.200	6.250
Weert	1.232	302	2.270	3.804
Roermond	2.122	1.495	3.500	7.117
Sittard-Geleen	365	747	1.750	2.862
Heerlen	1.002	834	2.290	4.126
Maastricht	2.550	1.700	3.500	7.750
<b>Totaal</b>	<b>9.371</b>	<b>6.028</b>	<b>16.510</b>	<b>31.909</b>

## Limburg Centraal vraagt actieve en langjarige samenwerking tussen regio en rijk

De zes steden bouwen niet alleen woningen voor Limburg maar ook voor omliggende regio's en de rest van Nederland. Om dat te kunnen doen is actieve en langjarige samenwerking vanuit het rijk en andere partijen noodzakelijk. Het gaat daarbij in ieder geval om drie zaken:

1. Wederkerigheid in de ontwikkeling van verstedelijking en mobiliteit
2. Evenwichtige ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen
3. Grensoverschrijdend aanpakken

### Ad 1 Wederkerigheid in de ontwikkeling van verstedelijking en mobiliteit

Om te komen tot duurzame verstedelijking is het belangrijk dat alle zes stations een tweezijdige oriëntatie krijgen en dat de barrièrewerking van het spoor zoveel mogelijk wordt weggenomen door betere ongelijkvloerse kruisingen en compacter maken of verplaatsen van binnenstedelijke emplacementen. De externe veiligheid op het spoor moet waar mogelijk worden verbeterd. Er zal verder geïnvesteerd moeten worden in fietsverbindingen en fietsparkeren om het autogebruik, dat gemiddeld hoog ligt in Limburg, omlaag te brengen.

### Ad 2 Evenwichtige ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen

Er is actieve en langjarige samenwerking tussen regio en rijk nodig om te sturen op integrale verstedelijking van niet alleen wonen maar ook werken, leren, recreëren en vergroenen. Kort gezegd: Voor elke woning een extra baan, dan ontstaat duurzame langjarige groei met een evenwichtige benutting van het OV in alle richtingen.

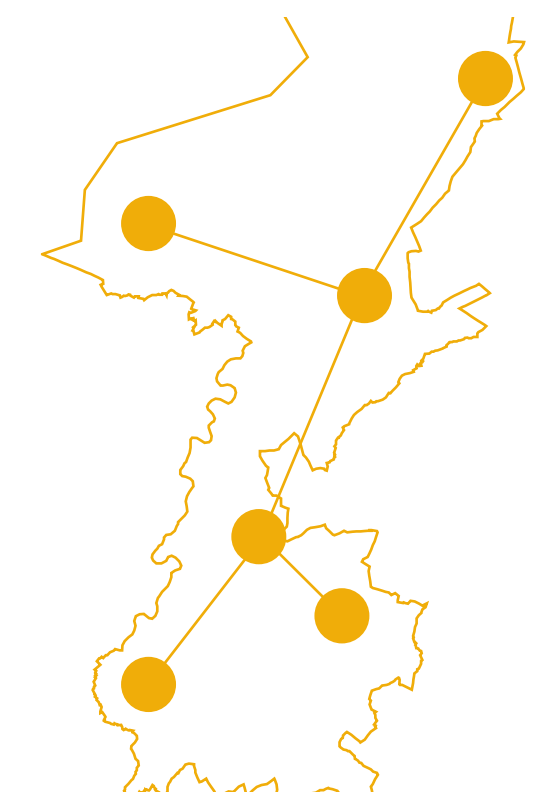
### Ad 3 Grensoverschrijdend aanpakken

De ontwikkeling van Limburg Centraal vraagt van regio én rijk dat ze grensoverschrijdend handelen. Brainport houdt niet op bij de Brabantse provinciegrens en de Limburgse economie en woningmarkt houden niet op bij de landsgrenzen. Ook de grenzen tussen beleidsvelden dienen te worden geslecht: ruimtelijke ontwikkeling, economische ontwikkeling en versterken van de leefbaarheid gaan immers hand in hand. En nieuwbouw, transformatie van bestaand vastgoed en sloop dienen samen te komen in één strategie, zeker in Limburg.

### Hoe nu verder?

Dit ambitiesdocument is in korte tijd en in goede samenwerking tot stand gekomen tussen Venlo, Weert, Roermond, Sittard-Geleen, Heerlen en Maastricht en de provincie Limburg met inbreng van de ministeries van BZK, EZK en IenW en ProRail.

Zowel bestuurlijk als ambtelijk is met enthousiasme afgesproken om de samenwerking over Limburg Centraal te vervolgen onder regie van de provincie en in nauwe samenwerking met BZK, EZK, IenW. Partijen maken in het aanstaande BOL en het MIRT-overleg in het najaar onder regie van provincie Limburg nadere afspraken over het vervolg van Limburg Centraal.







## Hoofdstuk 3

Noord- en Midden-Limburg



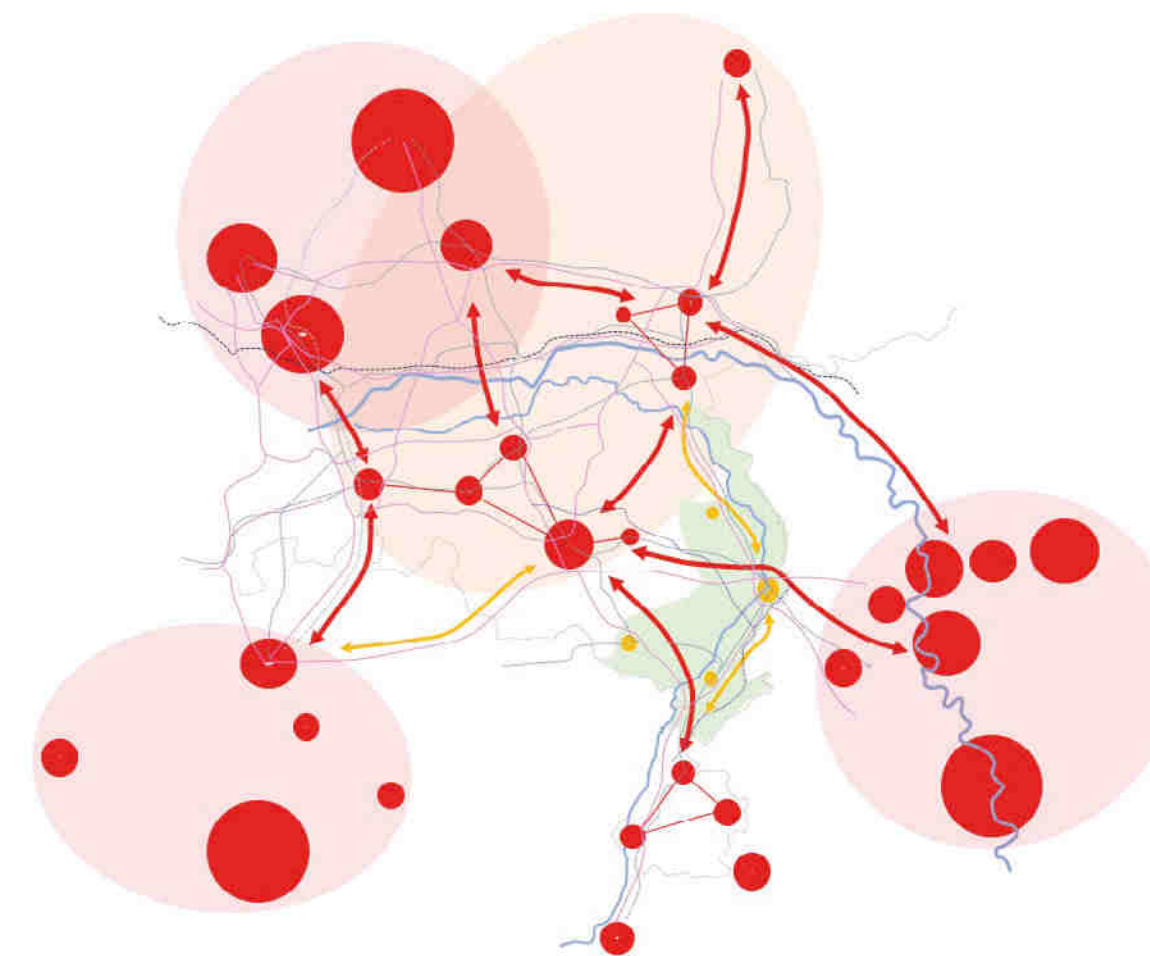
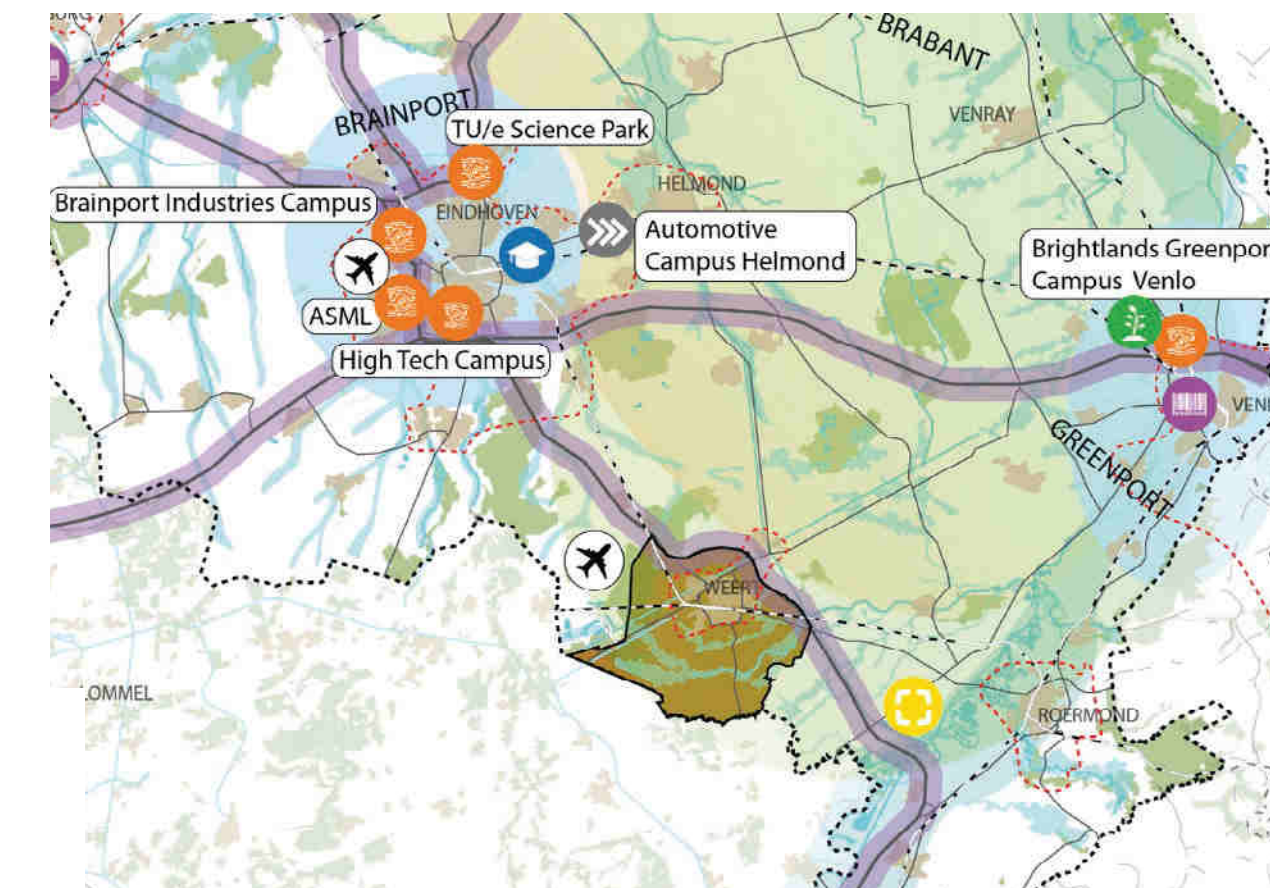




### 3.1 Vitale steden tussen Brainport en het Ruhrgebied

Met Noord- en Midden-Limburg gaat het goed. Noord- en Midden-Limburg kenmerkt zich door haar gunstige geografische ligging op de as Rotterdam, Brainport Eindhoven en Ruhrgebied. Door deze ligging is de regio aantrekkelijk voor mensen en bedrijven. Dit zien we terug in een vitale economie met veel arbeidsplaatsen. Belangrijke transportassen over wegen, spoor en water brengen mensen, goederen, energie en grondstoffen onderweg naar de plek van bestemming. Tegelijkertijd is het ook een regio met nog volop ruimte en een uniek, natuurlijk karakter met pareltjes zoals de Peel, de Maasduinen en de Meinweg. Deze unieke combinatie maakt het dat de regio in toenemende mate in trek is om te wonen. De druk op de woningmarkt is hoog en de woningprijzen zijn het afgelopen jaar in deze regio het hardst gestegen van heel Nederland.

Venlo, Weert en Roermond vormen de belangrijkste centrumsteden. Deze hebben ieder hun eigen accent en een belangrijke verzorgende functie voor de regio. In de steden is nog volop ruimte om te bouwen. Niet alleen voor eigen inwoners, maar ook voor de bovenregionale toestroom vanuit de Brainportregio en elders.







## 3.2 Venlo





### De identiteit van Venlo en de potentie van haar spoorzone

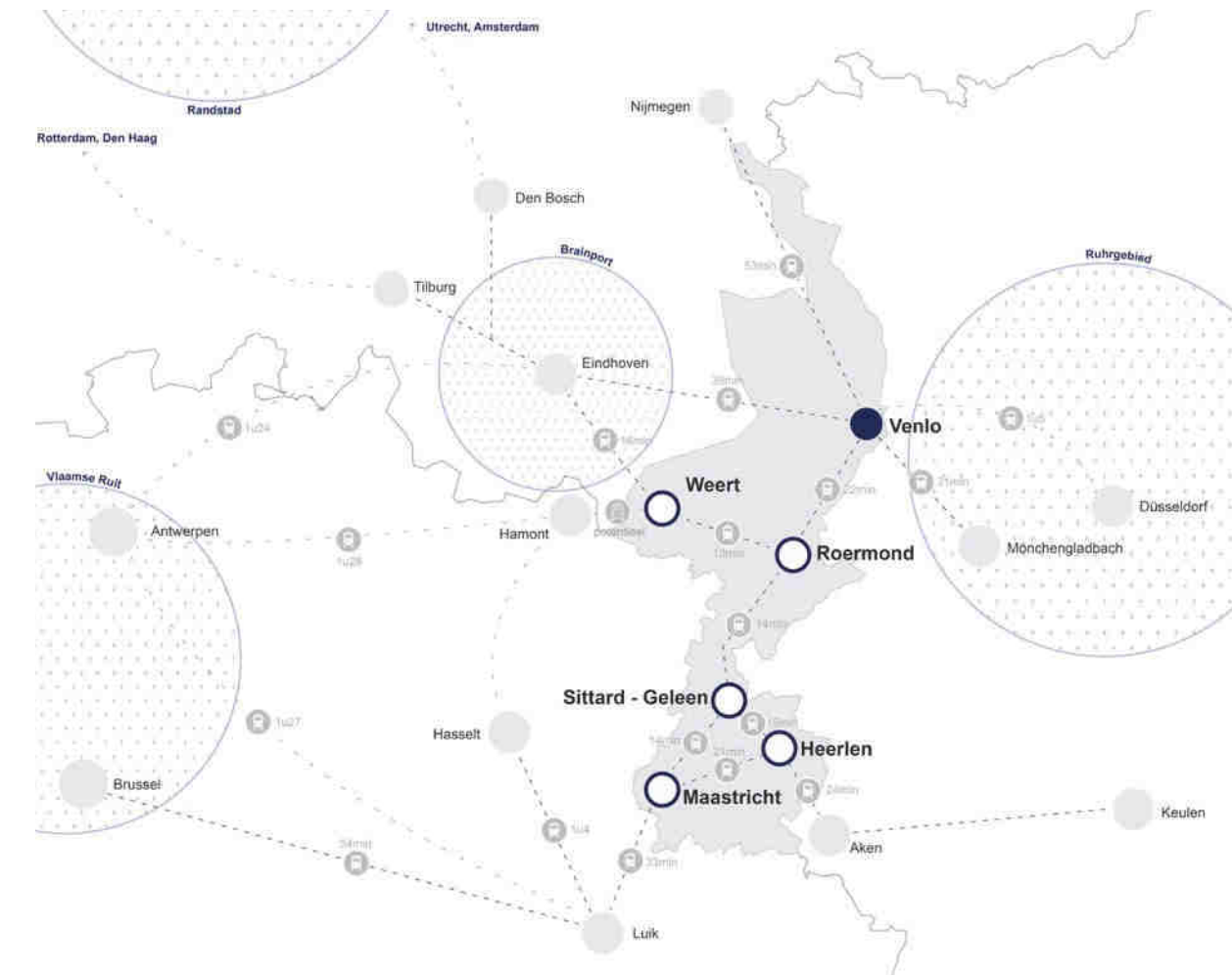
Venlo, een stad met een schaa sprong!

Anno 2023 is Venlo een gemeente met een stevige basis. Een g40-gemeente met een gunstige geografische ligging in het centrum van de Euroregio met 103.342 inwoners, maar liefst 65.000 banen, een uitstekende infrastructuur en een hoogwaardig voorzieningenniveau. Venlo heeft een groene ligging aan de Maas en is omgeven door prachtige natuurgebieden. Het Centraal stedelijk gebied bestaat uit de stadsdelen Venlo, Blerick en Tegelen en heeft maar liefst 3 stations. Hier wonen circa 80.000 mensen en zijn er ongeveer 25.000 arbeidsplaatsen, dit alles op 10 minuten fietsafstand van een station.

In de Actie-agenda OV-knooppunten (Ministerie van I&W, april 2023) hebben de stations Venlo en Blerick de status van Focusknooppunt.

Door haar gunstige ligging aan de grens met Duitsland op de as Rotterdam-Eindhoven-Düsseldorf is Venlo een stad met enorme kansen en doorgroeipotentieel. De verstedelijkingsdruk in de aanliggende regio's Zuid Oost Brabant en Arnhem-Nijmegen voelt ook Venlo. De druk op de woningmarkt en de vraag naar stedelijke woonomgevingen is groot en exclusief. En Venlo heeft binnen het centraal stedelijk gebied op loopafstand van het station de ruimte om dit te bieden.

In 2040 heeft Venlo een schaa sprong doorgemaakt en biedt de stad een kwalitatieve en aantrekkelijke hoogstedelijke leefomgeving in de nabijheid van de stations.



Station en Busstation



Stadskantoor



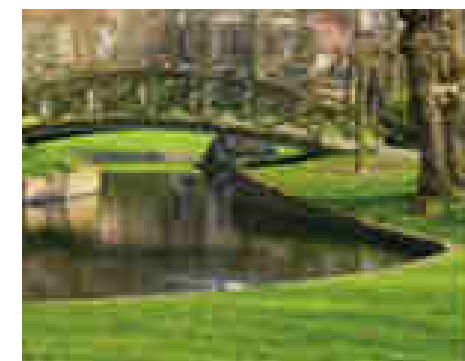
Theater



Limburgmuseum



Kazerneterrein



Wilhelminapark



Sferbeeld gegenereerd met AI



Huidige situatie

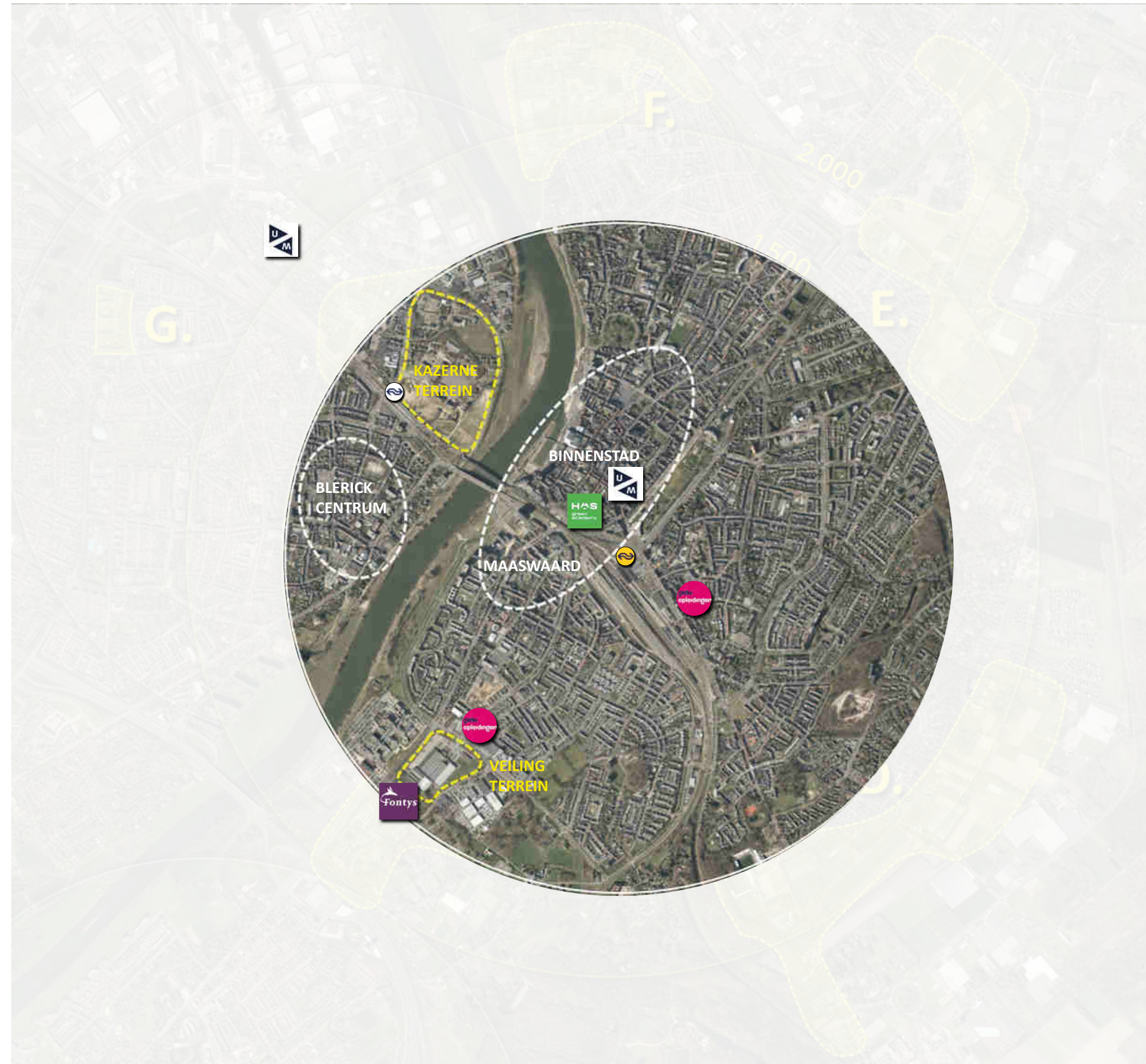
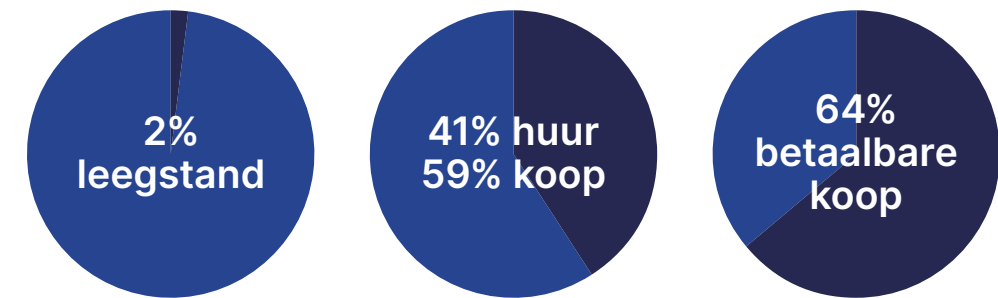
Het hart van het centraal stedelijk gebied kent een hoge bebouwingsdichtheid en de nabijheid van een volledig pakket aan stedelijke voorzieningen. Het gebied kenmerkt zich door hoogwaardige dynamische plekken (de Maasboulevard, de oude binnenstad, het Museumkwartier) in combinatie met stabiele woon- en werkomgevingen. Vele onderwijsinstellingen hebben zich hier gevestigd en willen zich hier en op de nabij gelegen Brightlands Campus verder ontwikkelen. Er is volop werkgelegenheid (25.000 arbeidsplaatsen)

Een belangrijk deel van de huidige woningbouwopgave landt in dit gebied. Venlo heeft in de woondeal afgesproken tot en met 2030 minimaal 3.795 woningen bruto te realiseren, waarvan er ruim 2000 landen binnen 1,5 km van het station. Reeds geplande en deels gerealiseerde woningbouwlocaties zijn:

- Verdichting Centrum Venlo (Stadsmuur, Weertoren, Traverse e.a.)
- Kazernekwartier (1e fase)
- Veilingterrein (1e fase)
- Verdichting Centrum Blerick

De kracht van Venlo:

- Gunstige ligging in het centrum van de Eurregio
- Vitale economie met veel arbeidsplaatsen
- Hoogstedelijk voorzieningenniveau
- Veel verdichtingsmogelijkheden in de nabijheid van een station



Potentiële situatie

Binnen het Centraal stedelijk gebied op loopafstand van station Venlo en station Blerick heeft Venlo enorme mogelijkheden om verder te verdichten in een hoogstedelijk mixed use karakter. Hierbij onderscheiden we drie grote clusters die in onderlinge samenhang verder worden ontwikkeld:

- A. Stationsomgeving Venlo, emplacement en zuidrand binnenstad
- B. Stationsomgeving Blerick en Kazerneterrein
- C. Middengebied, veilingterrein, Fontys en Hagerhof e.o.

Belangrijkste uitdaging is het verbinden van de Venlose en Blerickse stadsdelen aan beide zijden van de Maas, het beter toegankelijk maken van de stations, het opheffen van de barrièrewerking van het spoor en het emplacement en het transformeren van de stationsomgeving tot een hoogstedelijk woon- en werkmilieu.

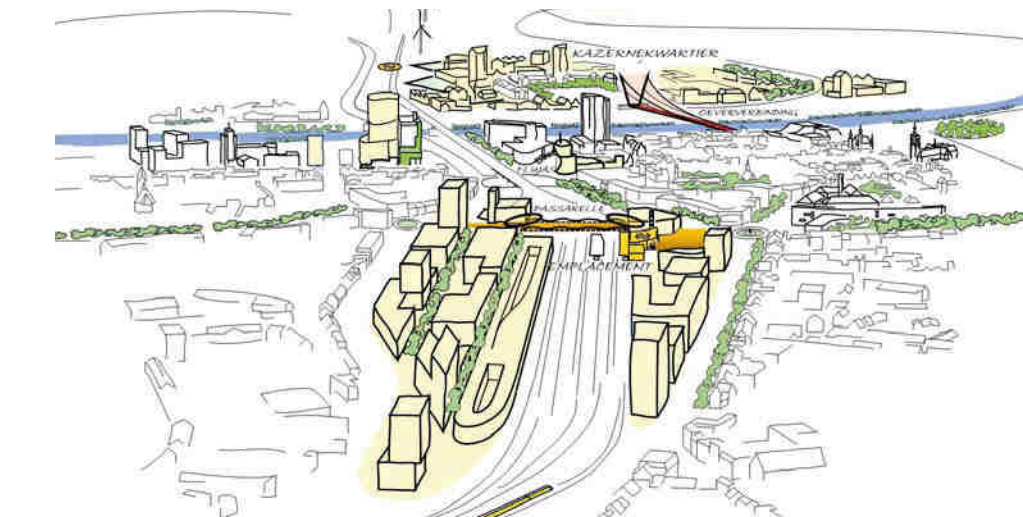
Net buiten de 1,5 km zone, maar wel nog steeds dicht bij het station onderscheiden we nog drie grote clusters die zich lenen voor een groenstedelijk karakter. Dit zijn:

- D. Zuidoost flank en Keulse Barriere
- E. 't Ven en Rijnbeek
- F. Canon en Noord



Veilingterrein

Kazerneterrein



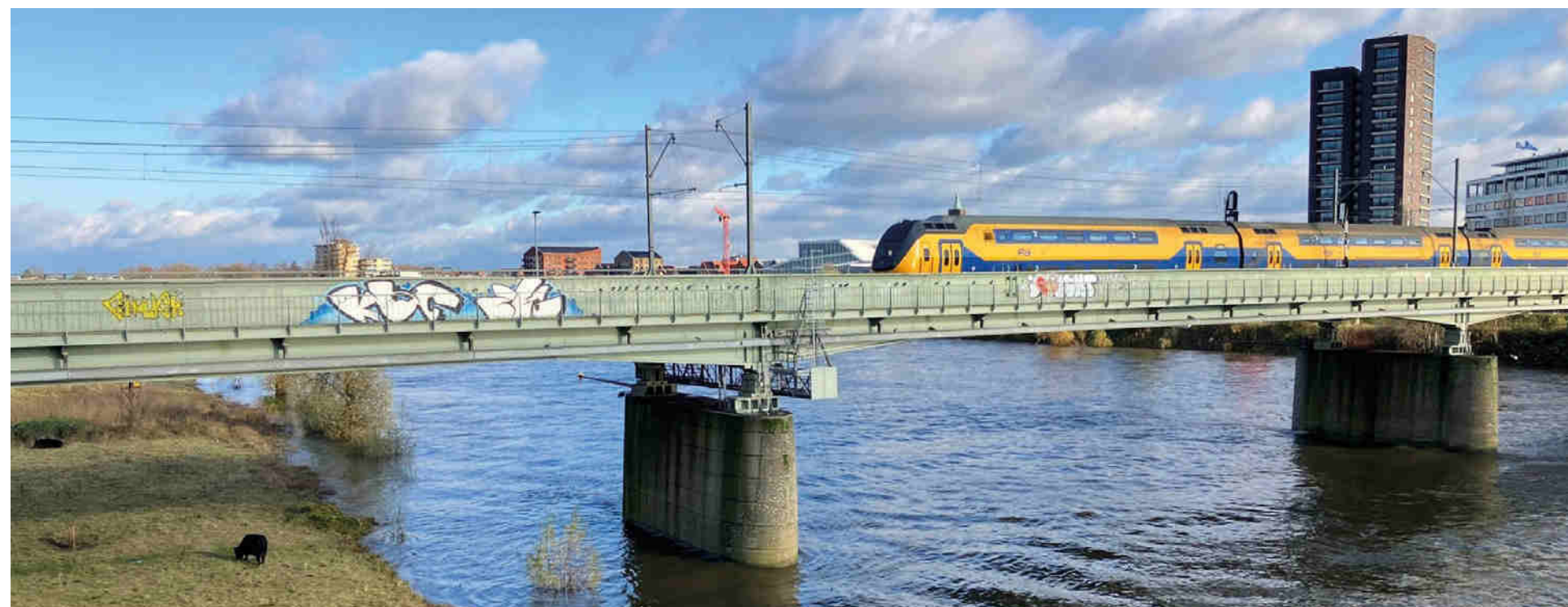
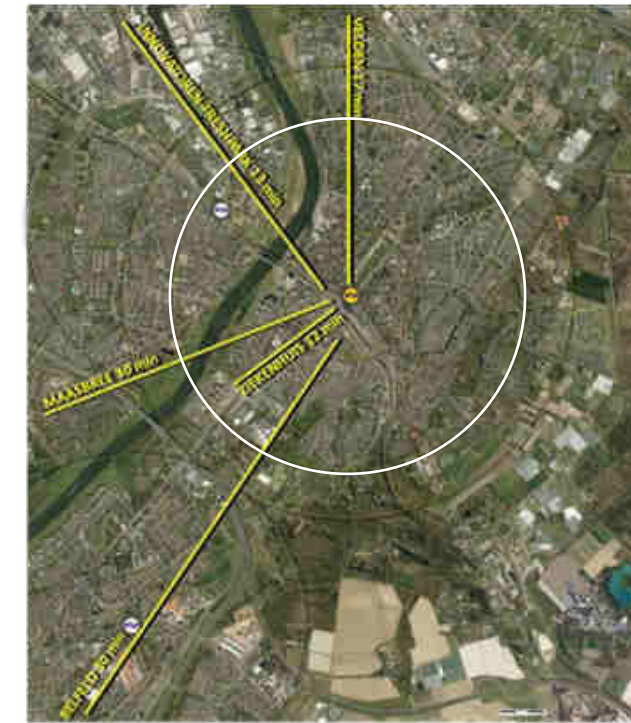
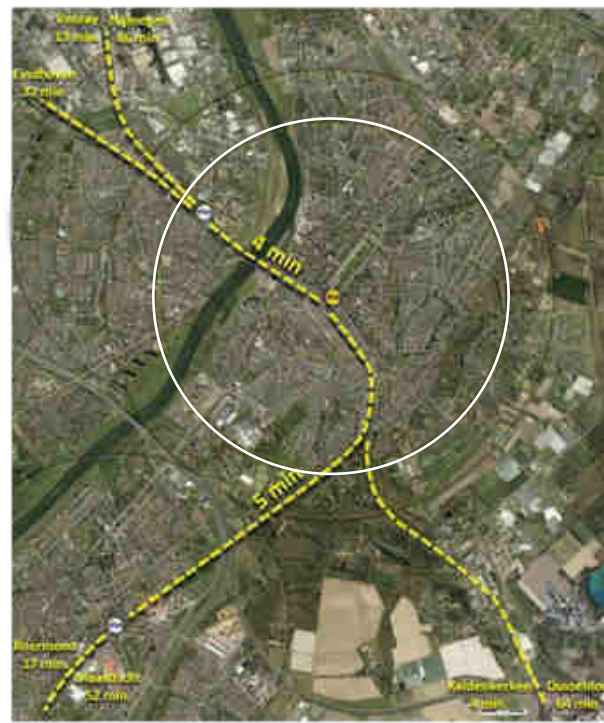
Stationsomgeving



Huidige situatie

De kernkwaliteit van Venlo is de strategische ligging op een vervoersknooppunt over de weg, het spoor het water. Dit heeft geleid tot een uitstekende bereikbaarheid huidige situatie

- Treinverbindingen:
  - Eindhoven: (2x per uur: 38 min, rechtstreeks )
    - Maastricht (2x per uur: 57 min, 1x overstappen)
    - Nijmegen (2x per uur: 53 min, rechtstreek)
    - Düsseldorf (1x per uur: 64 min, rechtstreeks)
  - Medio 2026: nieuwe intercityverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf. 1x per uur een extra verbinding met een 10 minuten kortere reisduur naar Eindhoven.
  - Medio 2027: elektrificatie Maaslijn. Kortere en kwalitatief betere verbindingen met Maastricht en Nijmegen.
- Treinverbindingen vanaf Venlo functioneren tevens als interwijkverbindingen met Blerick (4 minuten reisduur) en Tegelen (5 minuten). Daarnaast frequente busverbindingen tussen wijken, dorpen en Brightlands Campus vanaf het busstation.
- Fietsverbindingen: centraal stedelijk gebied in alle richtingen bereikbaar binnen 15 minuten



Potentiële situatie

We sorteren voor op het mobiliteitssysteem van de toekomst waarbij verplaatsing met openbaar vervoer, de fiets en te voet steeds meer leidend zijn in het centraal stedelijk gebied. Hierbij zetten we in op een autoluwe binnenstad, het beperken van het doorgaande verkeer en het realiseren van snelle fietsverbindingen. Uitdagingen zijn gelegen in het opheffen van barrières van spoor en Maas. De stationsomgeving van Venlo biedt mogelijkheden voor intensivering. Het gebied tussen de spoorlijn en de Kaldenkerkerweg (A) kan worden getransformeerd naar een mobiliteitshub en verdichting met woon- en werkfuncties.

- Uitfaseren (van delen) emplacement.
- Vele goederentreinen doorkruisen iedere dag het centraal stedelijk gebied en 'maken kop' op het emplacement van Venlo. Hiermee vormt spoorwegemplacement een belangrijke barrière in het bestaand stedelijk gebied, zorgt het voor hinder bij omwonenden en brengt het diverse veiligheidsrisico's met zich mee. Eventuele verschuivingen in het goederenvervoer leiden naar de toekomst toe mogelijk tot een extra belasting. In dit kader is het belangrijk dat de komst van de Delta Rhine Corridor bijdraagt aan het verminderen van gevaarlijke stoffen per spoor.
  - Op korte termijn zijn er plannen om de sporen op het emplacement te verlengen en centraal bedienbaar te maken. Hierbij doen zich mogelijk ook kansen voor om het braakliggende deel van het emplacement (B) te verkleinen om zodoende de ruimte vrij te spelen voor stedelijke functies waaronder wonen.
  - Op de lange termijn streeft Venlo naar een verdere uitfasering/verplaatsing van het emplacement (C-D) om hiermee de leefbaarheid van de stad fors te verbeteren en de vrijgekomen ruimte vrij te spelen voor stedelijke functies.
- Verbeteren toegankelijkheid en voorzieningenniveau station met Zuid entrée
- Om de toegang tot station Venlo voor de inwoners en bezoekers van Venlo zuid te verbeteren is het belangrijk dat er een tweezijdige toegang tot het station komt met passerelle over het spoor. Daarnaast moeten aanvullende voorzieningen, mobiliteitshubs en parkeergelegenheid zorgen dat het station zich ontwikkelt tot een hoogwaardig internationaal vervoersknooppunt. Tevens zijn er kansen om station Blerick toekomstbestendig te maken.
- Realiseren oeververbinding Maas
- Het hart van het centraal stedelijk gebied bestaat uit de historische binnenstad van Venlo, het kazernekwartier en het centrum van Blerick. Het is niet alleen het geografische centrum, maar ook het gebied met de grootste lokale en (boven)regionale aantrekkingskracht. Een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer over de Maas is noodzakelijk om deze stadsdelen beter met elkaar te verbinden.
- Aanleg snelfietsroutes naar het station en afschalen doorgaand verkeer



Passerelle Zuidentree

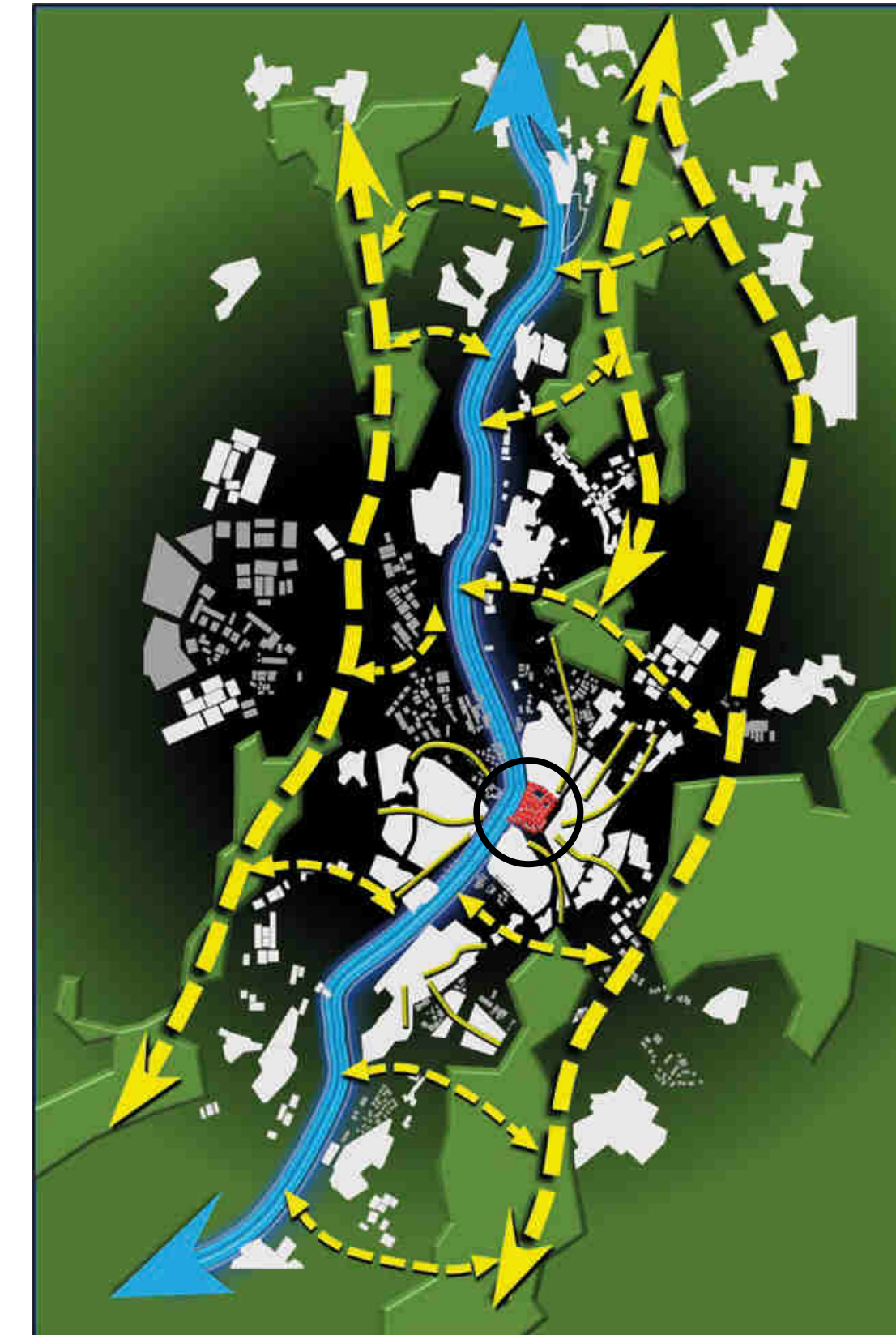


Oeververbinding



Huidige situatie

Venlo is gelegen aan de Maas die als een groen blauw lint door de stad meandert. De stad wordt omzoomd door natuurgebieden aan de westzijde en aan de oostzijde op de steilranden (Het Maasduinen gebied). Het centrum van Venlo waaronder de stationsomgeving is redelijk versteend. Dit leidt ondermeer tot hittestress. De uitdaging is gelegen in het vergroenen van de stad en de stationsomgeving en deze klimaatadaptief te maken. Dit doen we ondermeer door groenstructuren de stad in te trekken. Een andere belangrijke opgave voor de komende jaren zijn de dijkversterkingen langs de Maas om bewoners en bedrijven te beschermen tegen overstromingen.



Potentiële situatie

- We kiezen voor een (multi)functionele groenblauwe basisstructuur.
- We herkennen de economische waarde van groen en water.
- We worden klimaatbestendig.
- We zijn bestand tegen hoogwater Maas, door dijkversterking en rivierverruiming.
- We maken ruimte voor groen en water in het stedelijk gebied.
- We maken aantrekkelijke verbindingen van woonomgeving naar buitengebied.
- We versterken en bevorderen de beleving van de Maas, benutten en vermarkten het Nationaal Park De Maasduinen en maken aantrekkelijk recreatief groen in de stad.
- Doorontwikkeling industriehaven en verplaatsing jachthaven.

Onze Maas. Onze veiligheid.

Om onze bewoners en bedrijven te blijven beschermen tegen overstromingen, werken we bij Waterschap Limburg iedere dag aan sterke dijken. Om goed voorbereid te zijn op de toekomst en klimaatverandering blijven hoogwaterbescherming en sterkere dijken nodig. Ons werk is dus nooit af.



Het is de taak van het waterschap om ervoor te zorgen dat de 185 kilometer Limburgse dijken in 2050 voldoen aan de nieuwe normen voor waterveiligheid (2017). Op dit moment werken we binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP WL) hard aan het op orde brengen van 54 kilometer dijken. In de gemeente Venlo zijn dat zeven dijkversterkingsprojecten. Maar daarna is het werk nog niet klaar. Ook in de gemeente Venlo is sprake van een aanvullende opgave, die we willen realiseren in nauwe samenwerking met de omgeving. In totaal gaat het om 11,9 kilometer dijken. Een groot deel hiervan is gelegen in het centrum van Venlo en Blerick.

De opgave voor gemeente Venlo

Traject	Lengte	Periode *	Opmerking
1 Belfeld	1,0 km	Loopt	Dit traject wordt nu op sterkte gebracht. <a href="#">Meer info.</a>
2 Arcen	5,1 km	Loopt	<a href="#">Bekijk de informatie</a> over dit project.
3 Steyl - Maashoek	0,2 km	Loopt	<a href="#">Bekijk de informatie</a> over dit project.
4 Blerick - Groot-Boller	1,2 km	Loopt	<a href="#">Bekijk de informatie</a> over dit project.
5 Baarlo - Hout-Blerick	4,8 km	Loopt	<a href="#">Bekijk de informatie</a> over dit project.
6 Venlo 't Bat	0,4 km	Loopt	
7 Venlo Genooy	1,9 km	Loopt	Dit traject is onderdeel van de verkenning van <a href="#">Vierwaarden</a> .
8 Venlo - Velden	4,8 km	Loopt	Dit traject is onderdeel van de verkenning van <a href="#">Vierwaarden</a> .
9 Blerick	3,4 km	Vanaf 2026	
10 Venlo	7,5 km	Vanaf 2026	
11 Belfeld	1,0 km	Tussen 2035 - 2050	In deze periode volgt verdere ophoging.

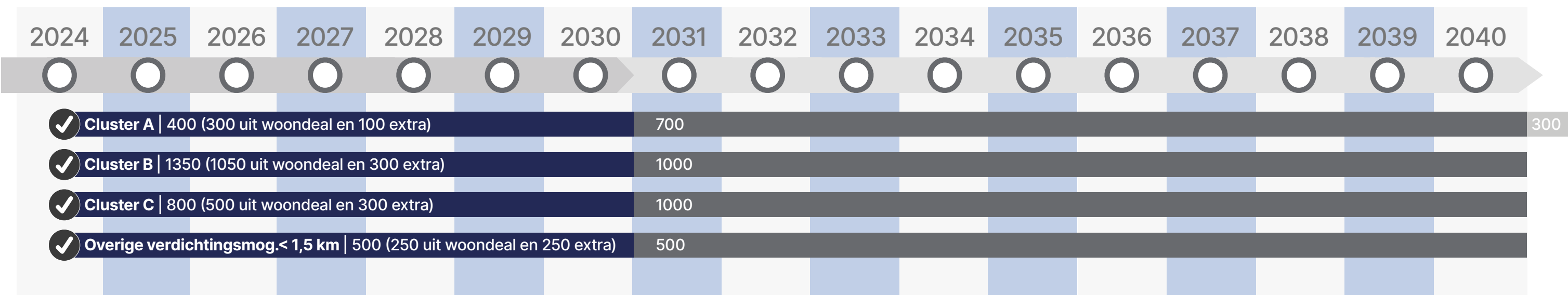


Overzicht projecten

Indicatieve geplande woningbouwaantallen binnen 1,5 km van het station

Locatie	Woondeal binnen 1,5km (t/m 2030)	Extra woningen t/m 2030	Extra woningen 2030-2040
Cluster A	300	100	700
Cluster B	1050	300	1000
Cluster C	500	300	1000
Overige binnenstedelijke verdichting < 1,5 km	250	250	500
<b>Totaal</b>	<b>2100</b>	<b>950</b>	<b>3200</b>

Beoogde planning



Venlo heeft binnen het centraal stedelijk gebied enorme potentie om te verdichten, haar woningvoorraad te laten groeien en kwaliteitsverbeteringen door te voeren toe te voegen. Door haar gunstige ligging, haar cultuuraanbod en vitale economie heeft Venlo met relatief veel arbeidsplaatsen een grote aantrekkingskracht op nieuwe mensen van buiten: gezinnen, kenniswerkers, forensen en studenten e.a. De opgave is groot en maakt Venlo steeds aantrekkelijker voor investeerders. Dat ervaren we dagelijks. Deze woonkansen zijn bovendien ook nog eens aantrekkelijk voor jonge inwoners die nu op zoek zijn naar een woning en inwoners die binnen de gemeente willen doorstromen naar een andere woning. Dat is ook nodig want deze jonge mensen willen met het oog op de demografische ontwikkelingen zowel sociaal maatschappelijk als economisch binden.

De aantrekkingskracht van Venlo wordt extra vergroot door:

- de grote verstedelijkingsdruk in de regio's Brainport en Nijmegen-Arnhem om ons heen. Hierdoor is er veel vraag naar meer stedelijke woonomgevingen in de directe omgeving van het station. Dit kan Venlo exclusief bieden.
- de doorontwikkeling van Venlo als kennisstad met daarin de prominente positie van de Brightlands campus en de verdere verbetering van de OV-verbindingen (elektrificatie van de Maaslijn en de intercity naar Düsseldorf) versterken de aantrekkingskracht van Venlo.

Venlo kent unieke en onderscheidende woonkwaliteiten, zowel in het centraal stedelijk gebied als in de dorpen. De stad vormt het centrum van de regio met een passend aanbod van stedelijke voorzieningen. Venlo is verweven met een bijzonder landschap van het stroomgebied van de Maas, steilrandzone en Maasduinen. De cultuurhistorie en erfgoed is zichtbaar en voelbaar in onder andere de Binnenstad, Kazernekwartier, Kloosterdorp Steyl en Kasteeltuinen Arcen.

Direct over de grens kent Venlo een uitstekende ligging ten opzichte van de Duitse metropolitane regio van het Ruhrgebied, met een internationale kennisinfrastructuur en voorzieningen zoals Airport Dusseldorf. In de intercityverbinding Eindhoven – Dusseldorf vormt IC-station Venlo een betekenisvolle schakel.

Venlo heeft een vitale economie met veel arbeidsplaatsen en diverse opleidingsinstituten binnen een straal van 1,5 km van het IC-station Venlo. Venlo zet in op een doorontwikkeling van de aanwezige kennisinfrastructuur

Dit maakt Venlo tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven, opleidingsinstituten, (internationale) werknemers en studenten. In het daily urban system heft het IC-station Venlo een belangrijke positie.



Ontwikkeling Kazerneterrein



Overzicht randvoorwaarden

A. Eigendommen

Eigendommen zijn in bezit van de gemeente, Prorail, projectontwikkelaars, woningbouwcorporaties, bedrijven en particulieren. Strategische aankopen vanuit de gemeente zijn nodig en behoren tot de mogelijkheid.

Voor de ontwikkeling van het Kazerneterrein (fase 1) en het Veilingterrein heeft de gemeente ontwikkelovereenkomsten met marktpartijen.

B. Bereikbaarheid

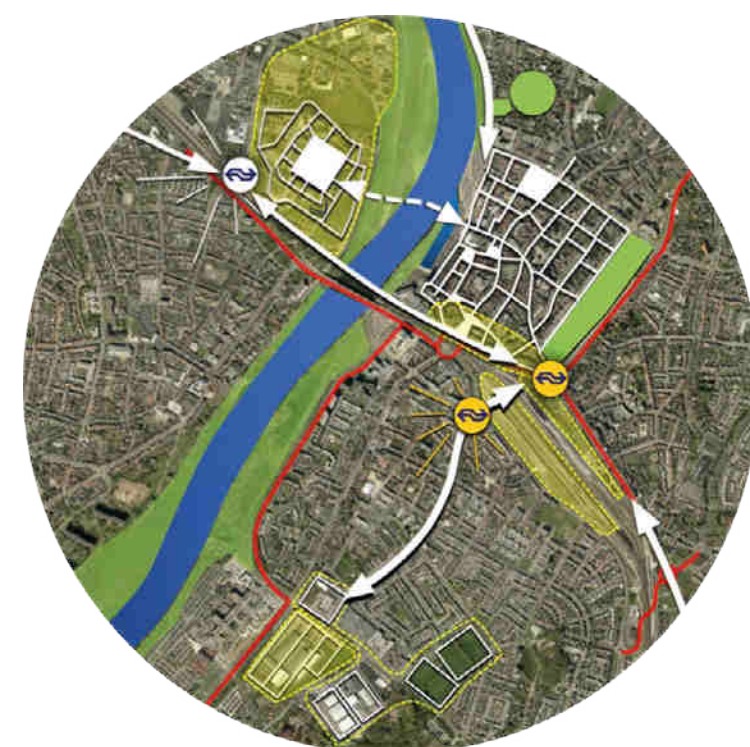
We sorteren voor op het mobiliteitssysteem van de toekomst waarbij verplaatsing met openbaar vervoer, de fiets en te voet steeds meer leidend zijn in het centraal stedelijk gebied. Hierbij zetten we in op een autoluwe binnenstad, het beperken van het doorgaande verkeer en het realiseren van snelle fietsverbindingen. Uitdagingen zijn gelegen in het opheffen van barrières van spoor en Maas. Concrete maatregelen zijn:

- Toegankelijkheid en voorzieningenniveau stations (o.a. tweezijdige toegang en passerelle)
  - Om de toegang tot station Venlo voor de inwoners en bezoekers van Venlo zuid te verbeteren is het belangrijk dat er een tweezijdige toegang tot het station komt met passerelle over het spoor. Daarnaast moeten aanvullende voorzieningen, mobiliteitshubs en parkeergelegenheid zorgen dat het station zich ontwikkelt tot een hoogwaardig internationaal vervoersknooppunt. Tevens zijn er kansen om station Blerick toekomstbestendig te maken.
- Realiseren oeververbinding Maas
  - Het hart van het centraal stedelijk gebied bestaat uit de historische binnenstad van Venlo, het kazernekwartier en het centrum van Blerick. Het is niet alleen het geografische centrum, maar ook het gebied met de grootste lokale en (boven)regionale aantrekkingskracht. Een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer over de Maas is noodzakelijk om deze stadsdelen beter met elkaar te verbinden.
- Aanleg snelfietsroutes naar het station en afschalen doorgaand verkeer

C. Hindercontouren & externe veiligheid

Vele goederentreinen doorkruisen iedere dag het centraal stedelijk gebied en 'maken kop' op het emplacement van Venlo. Hiermee vormt het spoorwegemplacement een belangrijke barrière in het bestaand stedelijk gebied, zorgt het voor hinder bij omwonenden en brengt het diverse veiligheidsrisico's met zich mee. Eventuele verschuivingen in het goederenvervoer leiden naar de toekomst toe mogelijk tot een extra belasting. In dit kader is het belangrijk dat de komst van de Delta Rhine Corridor bijdraagt aan het verminderen van gevaarlijke stoffen per spoor.

- Op korte termijn zijn er plannen om de sporen op het emplacement te verlengen en centraal bedienbaar te maken. Hierbij doen zich mogelijk ook kansen voor om het emplacement te verkleinen om zodoende de ruimte vrij te spelen voor stedelijke functies waaronder wonen.
- Op de lange termijn streeft Venlo naar een verdere uitfasering/verplaatsing van het emplacement om hiermee de leefbaarheid van de stad fors te verbeteren en de vrijgekomen ruimte vrij te spelen voor stedelijke functies.



Randvoorwaarden samengevat

Randvoorwaarde
Oeververbinding voor langzaam verkeer over Maas
Tweezijdige toegang station Venlo en passerelle
(Flankerende) maatregelen om woningbouw op en rondom het emplacement mogelijk te maken
Aanpassingen om de stations Venlo en Blerick toekomstbestendig te maken (voorzieningen, mobiliteitshubs, parkeergelegenheid, etc.)
Aanleg snelfietsverbindingen en afschaling doorgaand verkeer
Grondaankomen en uitplaatsing van huidige functies naar elders

Benodigde besluitvorming

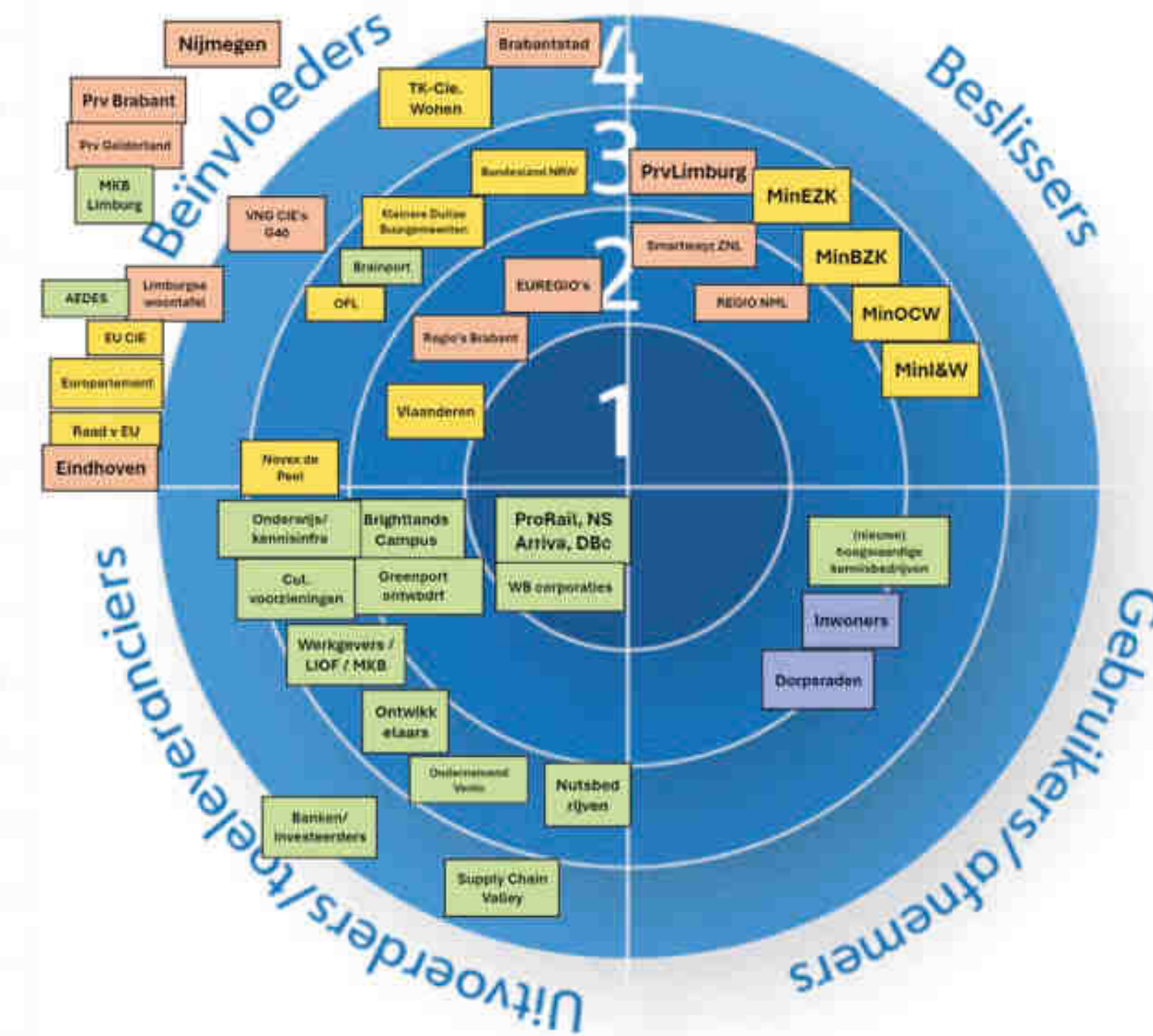
Randvoorwaarde	Besluitvorming
Omgevingsvisie Venlo 2040 (ontwikkelingsstrategie als bouwsteen)	Hoofdlijnennotitie vastgesteld
Mobiliteitsplan Venlo	In voorbereiding
Integrale Kwaliteitsvisie Binnenstad Venlo	In voorbereiding
Beschermingsplan Kazerneterrein 1e fase	Vastgesteld
Bestemmingsplan Veilingterrein	Ontwerp
Gebiedsvisie Middengebied	In voorbereiding
Overige omgevingsplannen	Nog op te starten



Acties

Wat doen we zelf?	Wat hebben we nodig van het rijk?	Wat hebben we nodig van anderen?
Beleidsmatige en planologische verankering (vaststellen omgevingsvisie, mobiliteitsplan, bestemmingsplannen)	Erkenning van het ontwikkelingspotentieel van Limburg in het algemeen en Venlo in het bijzonder in de nieuwe Nota Ruimte (loslaten van de aanduiding als krimpregio)	Ondersteuning, draagvlak, denkkraft en daadkracht om te komen tot een verdere uitwerking en realisatie.
Actief grondbeleid en inzet eigen grond	Realisatiepact om te komen tot uitfasering en op termijn verplaatsen van het emplacement.	Partijen die mee willen ontwikkelen en investeren.
Inzetten strategische reserveringen en verwerven derde geldstromen (subsidies) Inzet van capaciteit	Ondersteuning bij de maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid van de stations (extra ingang zuidzijde en passerelle station Venlo, hubs, aanvullende voorzieningen etc.)	(Internationale) steun voor het optimaliseren van het internationale treinverkeer en het nemen van spoorse maatregelen om de leefbaarheid in Venlo te vergroten.
Lobby (maatregelen emplacement en Delta Rhine Corridor)	Ondersteuning bij de realisatie van een oeververbinding over de Maas tussen de stadsdelen Blerick en binnenstad Venlo.	
Sluiten van intentie- en samenwerkingsovereenkomsten met derden.	Doorzettingsmacht om te komen tot een Delta Rhine Corridor met zoveel mogelijk buisleidingen voor gevaarlijke stoffen.	
Nemen van uitvoeringsmaatregelen (afschalen doorgaand verkeer, oeververbinding, passerelle, ingang zuidzijde station etc.)	Het realiseren van het toekomstbeeld voor de Maaslijn (dubbel spoor) en de intercity naar Düsseldorf.	
	Het verbeteren van de afrit A73 bij Venlo-Zuid.	
	Rijkssubsidies op Limburgse maat	
	Ontkokering ministeries om te komen tot een gezamenlijk wensbeeld rondom de stations.	
	Een oplossing voor de netcongestie.	

Samenwerkende partijen



Rollen: 1. meebeslissen 2. meewerken 3. meedenken 4. meeweten



Wat levert het op?

Sociaal economisch

- Betere woonkansen voor inwoners van Venlo en nieuwe mensen van buiten
- 4500 extra woningen binnen 1,5 km van het station
- 3000 extra woningen binnen 2 km van het station
- Oplossen krapte arbeidsmarkt door aantrekken van mensen voor het invullen van de vitale beroepen
- Een evenwichtige bevolkingssamenstelling, méér differentiatie en gemengde wijken
- Een betere samenhang en cohesie tussen de diverse stadsdelen aan beide zijden van de Maas
- Het leveren van een essentiële bijdrage aan de verstedelijkingsdruk in Nederland
- Doorontwikkeling en versterking beroepsonderwijs en netwerk kennisinfrastructuur

Leefbaarheid

- Een veilige en aantrekkelijke stationsomgeving en aangrenzende wijken
- Inzet op speerpunten van gezonde en vitale gemeenschappen, inclusie en bestaanszekerheid
- Betere toegankelijkheid van de stations
- Minder overlast van goederentreinen
- Minder hittestress
- Betere luchtkwaliteit door afname autoverkeer

Duurzaamheid

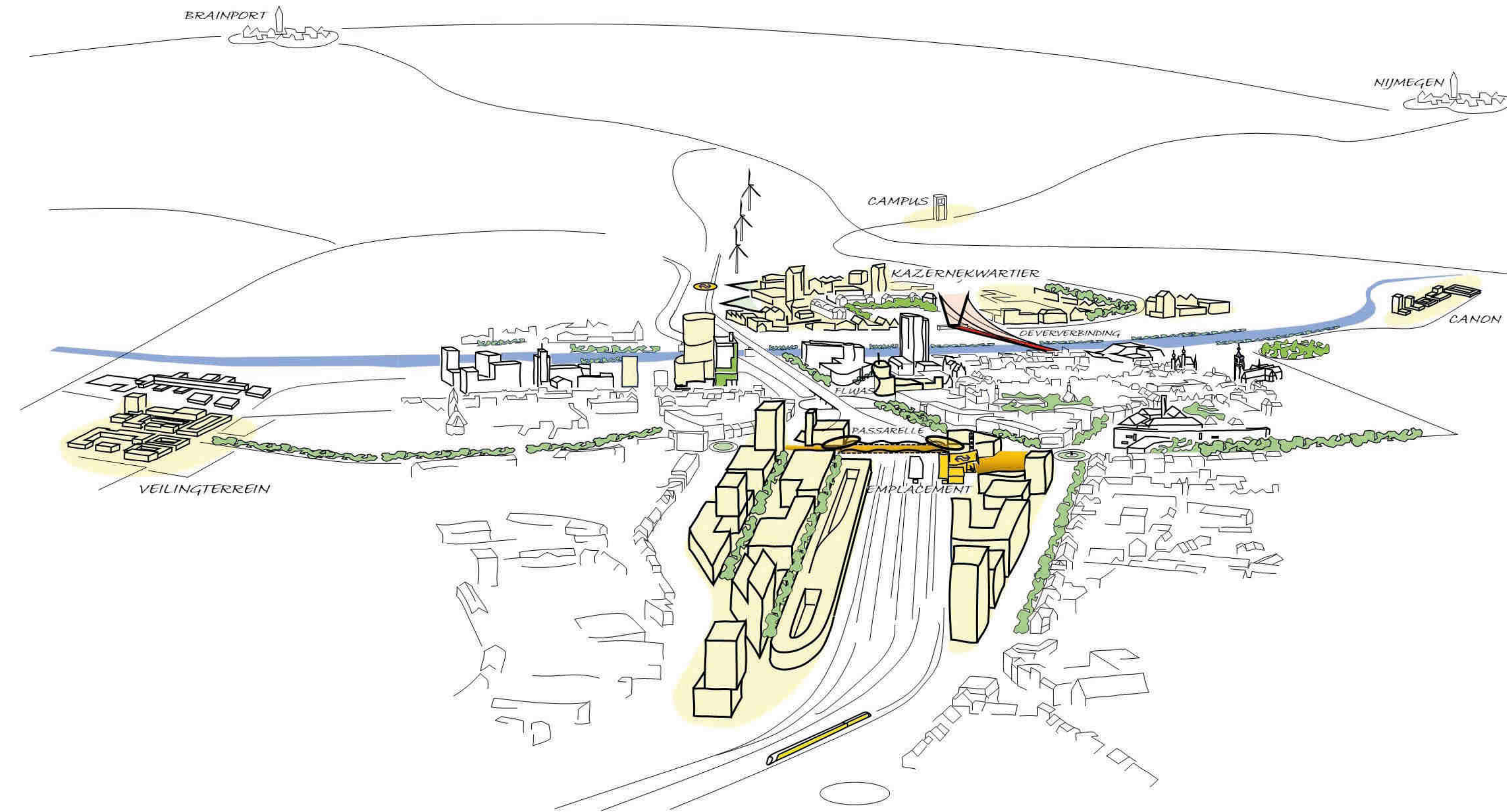
- Duurzamer mobiliteitssysteem waarbij verplaatsing te voet, met de fiets en het OV leidend is.
- Snellere en betere fiets en wandelverbindingen in het centraal stedelijk gebied
- Focus op energietransitie, mobiliteitstransitie en circulariteit

Veiligheid

- Verbeteren (externe) veiligheid en gevaar rond goederenvervoer spoor en emplacement.
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Verbeteren 24/7 sociale veiligheid

Ruimtelijke kwaliteit

- Hoogwaardige multifunctionele hoogstedelijke verdichting
- Versterking toerisme en events.
- Versterking verblijfskwaliteit
- Kwaliteitsslag openbare ruimte met een goede groen-blauwe dooradering
- Aantrekkelijke stationsomgeving
- Instandhouding erfgoed als DNA van Venlo
- Zuinig en multifunctioneel ruimtegebruik (door focus op inbreiding)
- Minder verkeersoverlast



HOUTSKOOLSCHETS VENLO 2040 GROOTSCHALIGE OV-LOCATIES PROVINCIE LIMBURG MAART 2024 EVR





## 3.3 Weert





**De identiteit van Weert en de potentie van haar spoorzone**

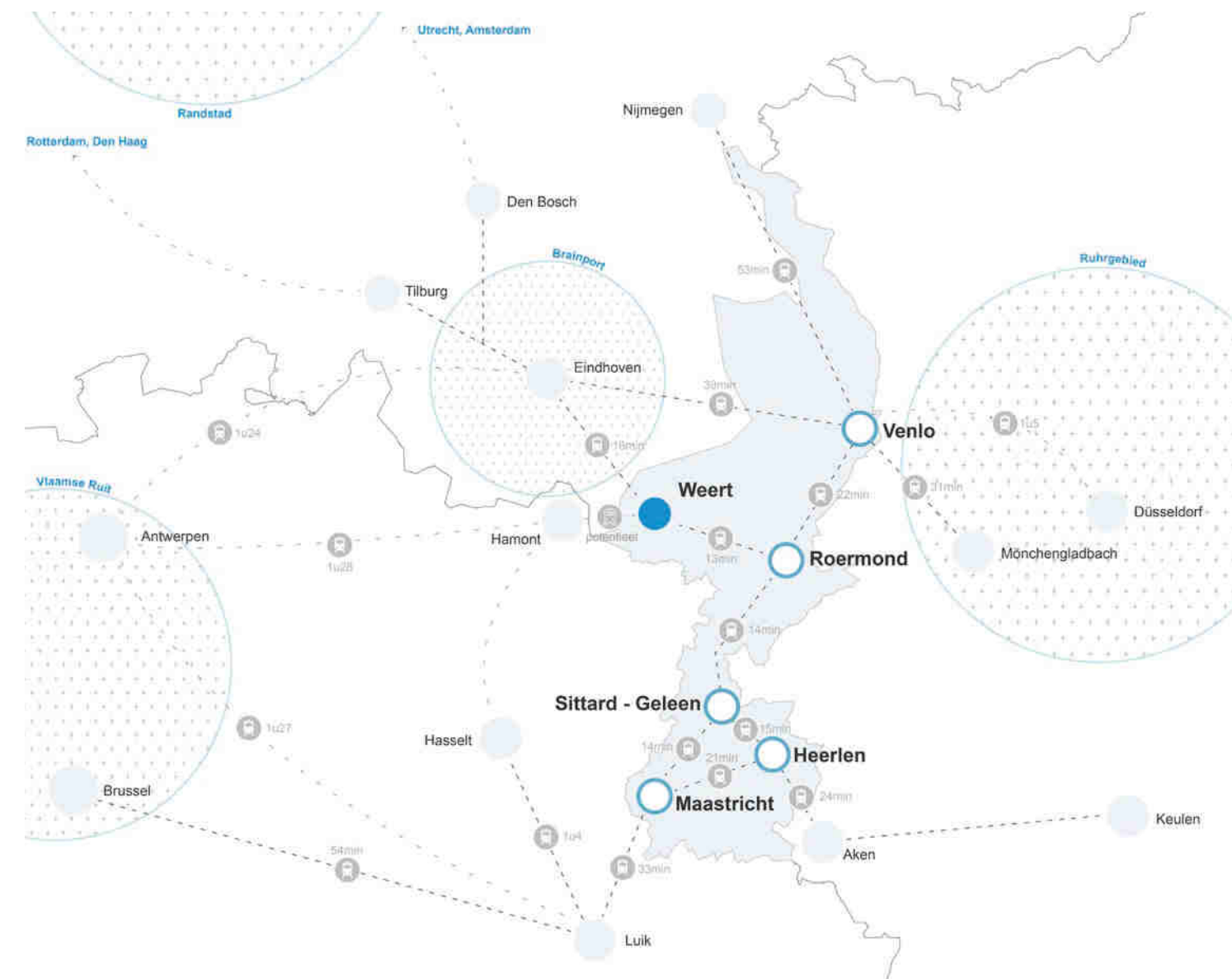
Weert is een compacte stad met een menselijke maat, veel voorzieningen en een prachtig buitengebied. Weert profileert zich als groene thuishaven voor iedereen die een plek zoekt om prettig en gezond te wonen, werken en beleven, dichtbij of in de natuur.

Weert heeft een centrumfunctie voor omliggende gemeenten. Het is een netwerkstad en een innovatieve en duurzame economische speler, gelegen in een regio met goed bereikbare aanvullende voorzieningen. Duurzaam omdat mens, natuur en economie er gezond en in balans met elkaar bestaan. Voorzieningen zijn goed bereikbaar en de afstanden zijn relatief kort.

De gemeente is gelegen op een knooppunt van transportassen (A2, Zuid-Willemsvaart, spoorlijn) en binnen de invloedssfeer van een aantal sterk economische regio's met elk hun eigen profiel: Brainport Eindhoven, Greenport Venlo, de campussen in Zuid-Limburg en de Vlaamse Ruit. Weert maakt onderdeel uit van het Daily urban system Brainport Eindhoven.

Als gevolg hiervan kent Weert een aantal grote bedrijventerreinen, waarin vooral (maak)industrie, groothandel en logistiek sterk vertegenwoordigd zijn. Voor iedere werkende inwoner is een baan te vinden binnen Weert. Het intercity station, met een metro-achtige verbinding met Eindhoven, is gelegen in het hart van de stad.

De toekomstige spoorzone is een multifunctioneel gebied voor wonen, werken, bedenken en maken. Weert zet in op wonen én werken. Voor bedrijven realiseert Weert nieuwe locaties met bijpassend economisch profiel. Het wordt daarmee een gebied voor inwoners en ondernemers. Het station wordt ontwikkeld tot internationale mobiliteitshub met een tweezijdige ontsluiting. Weert vormt daarin de verbinding tussen Antwerpen-Eindhoven en krijgt kansen voor economische versterking en stimulans van wonen in de grensstreek. Het nieuwe stationsgebied wordt daarmee dé nieuwe stadsentree van Weert.



Antje van der Statie



Monumentaal treinstation



Stadsbrouwerij in oude ijzergieterij



Weerterbergen (N2000 gebied)



Bedrijventerreinen in de spoorzone



Na oorlogse bouw aan De Dries



Sfeerbeeld gegenereerd met AI



Huidige situatie

De stationsomgeving vormt een belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en de ontwikkeling van groen/blauwe verbindingen. De huidige spoorzone snijdt de stad in tweeën en ligt op een dijk. De taluds aan beide zijden zijn groen. Ter hoogte van het station ligt een klein emplacement wat niet meer in gebruik is en een groot emplacement wat nog gebruikt wordt voor opslag door Prorail.

Aan de zuidzijde liggen de wijken Keent en Moesel waar gewerkt wordt aan grootschalige stadsvernieuwing. Méér dan 650 woningen worden gesloopt en daarvoor worden 1.056 woningen teruggebouwd. Aan de noordzijde van de wijk Moesel bevindt zich een onderwijslocatie voor het MBO.

Het voormalige kazerneterrein wordt getransformeerd tot een nieuwe woonwijk met meer dan 500 woningen. Aan de noordwestzijde is bedrijventerrein Kanaalzone I gelegen met een flinke hindercontour.

Direct ten noorden van het station vindt men een combinatie van wonen en werken terug en loopt via de binnenstad door tot aan de Zuid-Willemsvaart. Aan de oostzijde van de spoorzone zijn woonwijken en een verouderd bedrijventerrein te vinden.

- Strategisch gelegen tussen sterke economische regio's
- Goede bereikbaarheid met omliggende regio's en steden
- Verbonden met Eindhoven via een metroachtige verbinding én in 16 minuten van station naar station
- Goed voorzieningenniveau
- Rijke cultuurhistorie (deels beschermd)



Gemixt programma aan Stationsplein De Hameij aan de Passantenhaven



Potentiële situatie

De dynamische groei van de stad in zuidelijke richting wordt belemmerd door de fysieke en maatschappelijke barrière van de spoorlijn. Voor het functioneren en de verweving is het essentieel dat de barrièrewerking weggewerkt wordt. Voor de korte termijn zetten we in op het verplaatsen van het emplacement.

Onze droom is een ondertunneling van het spoor om de toenemende mobiliteit per spoor op te vangen en een nieuw stadsdeel te ontwikkelen om de groei van de stad in wonen en werken mogelijk te maken. Dit biedt kansen om het stationsgebied te transformeren en te verdichten. Daarmee realiseren we verbindingen tussen stadsdelen en spelen we in op nieuwe mobiliteitsvormen. Met de ruimte die vrijkomt ontwikkelen we een nieuw woon- en werkgebied in een parkachtige omgeving. Ruimte voor zowel wonen als voor werken. Hiermee kunnen we onze economische positie versterken, wonen en werken aantrekkelijker maken door het beter bereikbaar krijgen van voorzieningen, groen en werk.

- Verdichting biedt kansen voor herstructurering van de spoorzone
- Versterken diversiteit woningaanbod
- Verbinden noord en zuid, hiermee wordt de barrièrewerking die dwars door de stad loopt verminderd.
- Stationsomgeving versterken als belangrijke stadsentree
- We offeren niet zomaar bedrijventerreinen op voor wonen. We gaan niet alleen voor wonen, maar wonen én werken. Voor bedrijven realiseren we nieuwe locaties met bijpassend economisch profiel.



Referentie: Holland Park, Diemen



Referentie: Little C, Rotterdam



Huidige situatie

Weert is goed verbonden met de rest van het land en daarbuiten via het spoor, de A2 en de Zuid-Willemsvaart. Vier keer per uur zowel de richting van Eindhoven – Utrecht als in de richting Limburg en daarnaast twee keer per uur een sprinter naar Tilburg-Universiteit.

Er wordt gelobbyd voor de heropening van het personenvervoer Weert – Hamont – Antwerpen. Het bus Weert met haar omliggende dorpen en steden. Op dit moment is er nog een echte autostad met goede autoverbindingen in de stad. Kenmerken van Weert qua netwerken in de huidige situatie:

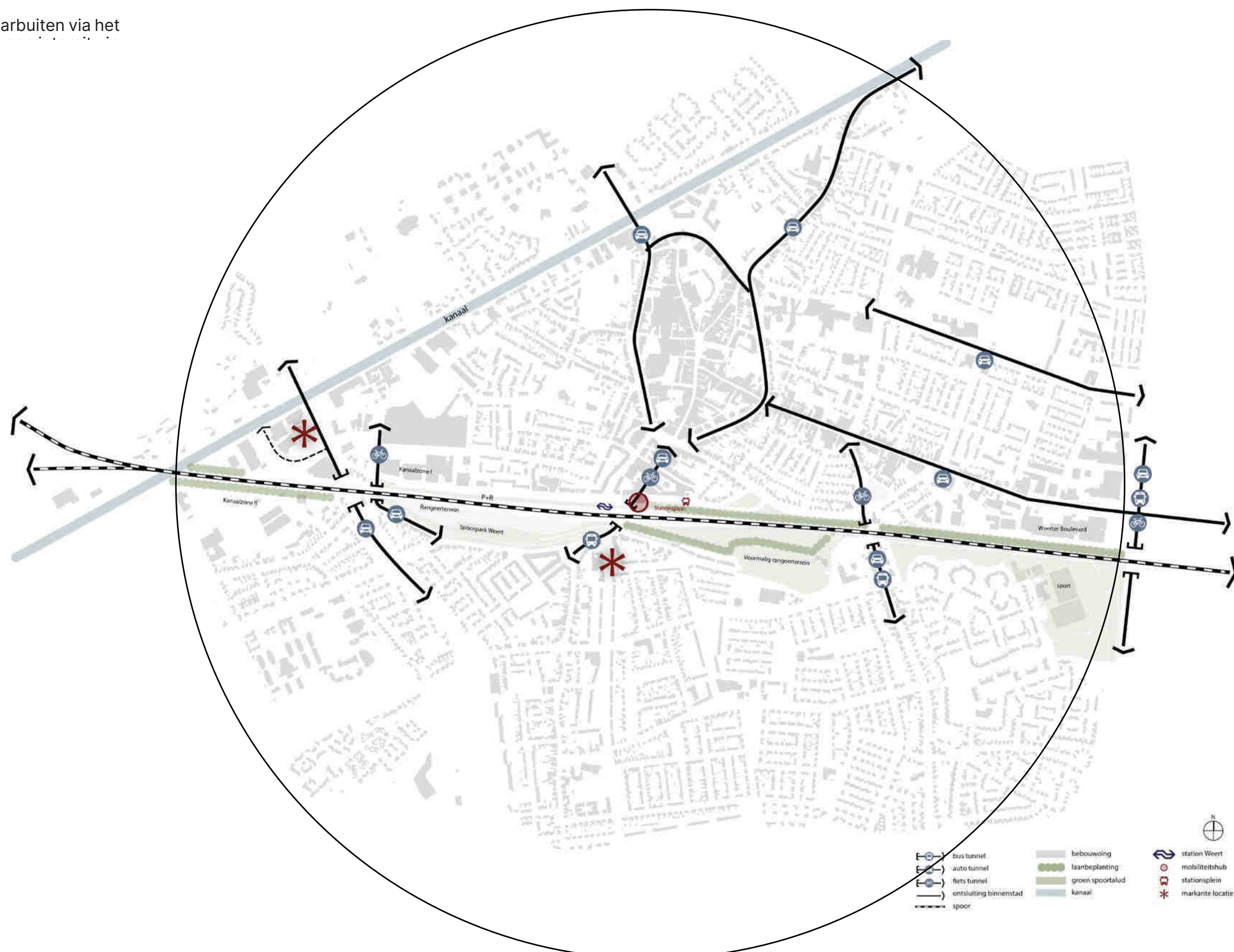
- Intercity station met metro-achtige verbinding met Limburg
- Eenzijdige ontsluiting station
- Regionaal busstation
- Zuid-Willemsvaart
- Houtstraatlossing als blauwe verbinding parallel aan de A2
- Auto is nog dominant binnen de ringbaan



Louis Regoutstraat, stationstunnel Weert (rijksmonumentaal)



Busstation Weert



Potentiële situatie

Om een deel van de woningbouwopgave te realiseren moeten bestaande bedrijven worden verplaatst. Daarvoor moet eerst een nieuw bedrijventerrein inclusief energieopwekking worden ontwikkeld vóór 2030. Op de vrijkomende locatie kan een flinke verdichtingsopgave voor wonen gerealiseerd worden. Op een aantal locaties binnen de ringbaan worden doorgaande routes opgeknipt om lopen en fietsen meer te stimuleren en de leefbaarheid te versterken. Een tweezijdige ontsluiting van het station zorgt voor een betere verbinding met de zuidzijde van de stad. Mogelijke maatregelen zijn:

- Realiseren spoorverbinding Weert-Hamont-Antwerpen
- Verplaatsen emplacement
- Realiseren tweezijdige ontsluiting station
- Realiseren mobiliteitshub (P+R)
- Bus rapid transit (busverbindingen met campussen)
- Groen/blauwe zone/dooradering realiseren
- Lopen en fietsen is leidend



Mogelijke herinrichting openbare ruimte, Gebiedsvisie Keent-Moesel (Mecanoo)



Ontwerp Station Vught (NEXT architects)



Huidige situatie

Weert is gelegen op het zogenaamde 'Eiland van Weert' een hoge en droge zandrug. Woningbouw heeft hier geen impact op het grondwater. Parallel langs het spoor loopt de Houstraatlissing van het waterschap. Een verbinding van de Zu met de Moeselpeel aan de oostzijde. Aan weerszijde liggen stevige groenstructuren.

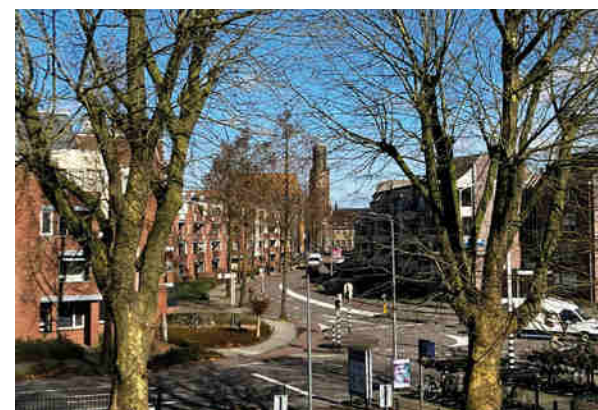
Het stationsplein is ingericht als 'shared space' met daa een busstation. Vanuit het station gaat een rechtst fietsverbinding naar het hart van de binnenstad. Aan van het spoor ligt de Dries, een troosteloze parkeer elementenverhardingen.



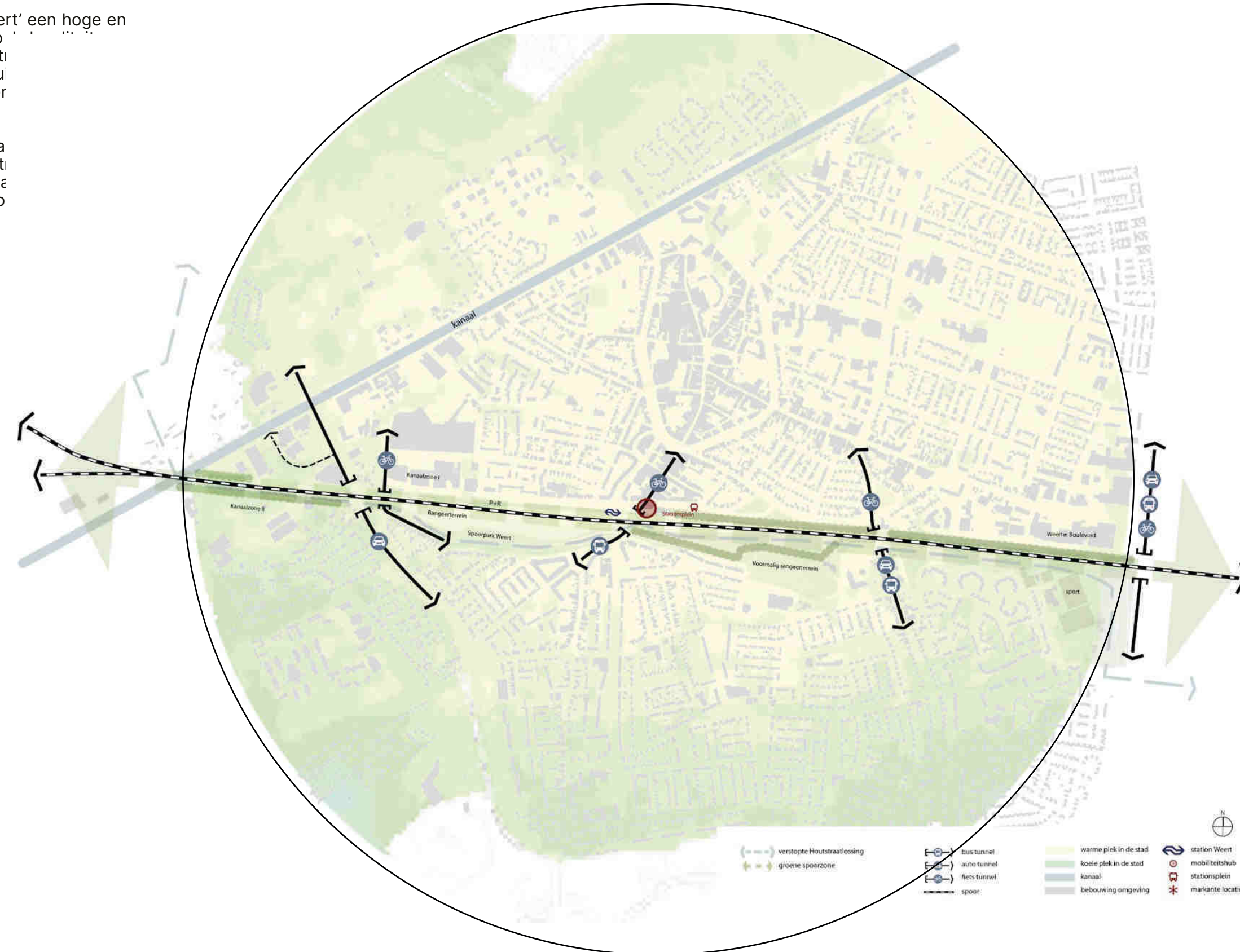
De Dries, ten zuiden van station Weert



Statieberg/Spoorpark Weert



Zicht op de Driesveldlaan



Potentiële situatie

Door het emplacement te herontwikkelen ontstaat er, naast ruimte voor wonen en werken, ook ruimte voor de groen/blauwe dooradering van de natuur. Hittestress kan daarmee aanzienlijk worden teruggebracht in het hart van de stad. De natuur, groen/blauwe dooradering, halen we hiermee van buiten naar midden in de stad. De toekomstige spoorzone vormt daarmee hét groene hart van de stad.



Referentie: Dakpark, Rotterdam



Referentie: Schets De Leye (gemeente Oisterwijk)



Weerbaar Weert, (Personal Architecture en NOHNIK architecture)

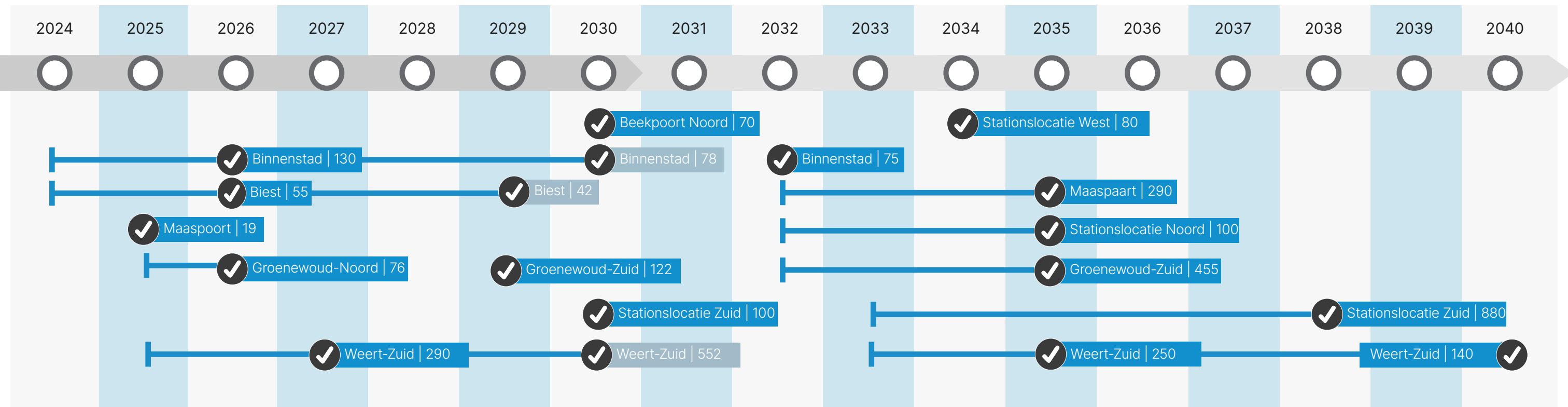


Overzicht projecten

Indicatieve geplande woningbouwaantallen binnen 1,5 km van het station

Locatie	Woondeal binnen 1,5km (t/m 2030)	Extra woningen t/m 2030	Extra woningen 2030-2040
Beekpoort-Noord	70		
Binnenstad	130	78	75
Biest	55	42	
Maaspoort	19		290
Groenewoud-Noord	76		
Groenewoud-Zuid	122		455
Stationslocatie Noord			100
Stationslocatie West			80
Stationslocatie Zuid	100		880
Weert-Zuid	660	182	390
<b>Totaal</b>	<b>1232</b>	<b>302</b>	<b>2270</b>

Beoogde planning



Voor de Woondeal Limburg draagt Weert gedurende de looptijd van de Woondeal 225 woningen per jaar bij (2025 woningen gedurende de looptijd). In haar coalitieprogramma 2022-2026 heeft het college uitgesproken 250 woningen per jaar toe te willen voegen.

De gemeente Weert werkt momenteel via diverse actielijnen aan het vergroten van de woningbouwcapaciteit. Dit doet zij in eerste instantie door binnenstedelijke verdichting. Hierin vallen de woningaantallen binnen de straal van 1,5km rondom het IC-station. Daarnaast worden woningen toegevoegd binnen de stads- en dorpsranden volgens de principes van "Het straatje erbij". Tot slot zijn er nog de ontwikkelingen welke buiten de twee genoemde Rijkslijnen vallen.

De totale ruimtelijke puzzel heeft geleid tot een potentiële plancapaciteit van 6.900 tot 2040 (460 woningen per jaar). Dit is een plus van 29% ten opzichte van de huidige woningvoorraad van 23.596 woningen (1-1-2024). Nevenstaand schema is dus slecht een deel van de totale plancapaciteit.

De Brainport regio maakt een schaaflap op weg naar 2040. Een stevige groei van meer dan 70.000 arbeidsplaatsen wordt verwacht en er komen zo'n 100.000 woningen bij. Daarnaast hebben ze 672ha aan ruimte nodig voor uitbreiding bedrijventerreinen. De groei stuipen die deze regio doormaakt, hebben nu al zijn weerslag op Weert. Weert wil verantwoordelijkheid nemen en de groei van haar stad in wonen en werken omarmen, passend bij de eigenheid van Weert.

**Limburgse stad wil meeprofiten van de groei**  
**Weert schurkt tegen Brainportregio aan**

Lucas van Houtert  
**Weert**  
 Weert streekt zijn armen uit naar Brainport. De Limburgse stad wil meeprofiten van de groei van deze regio en constateert dat het in werkelijkheid al volop voorloopt in met de noorderturen.

Lucas van Houtert  
**Weert**  
 Woerd Weert de zater gemeente in het samenwerkingsverband rond Eindhoven. Werkhouders Murrin van den Heuvel en Economisch Zaken vindt het voor de vraag nog veel te vroeg. Maar dat het hoog tijd is om toetsadering te gaan zoeken tot de Brainportregio is duidelijk, aldus de burgemeester Raymond Vlecken, die samen met het Eindhoven gemeentebestuur eind 2022 vroeg de gemeenteraad al om samenwerkingsverbanden met de Brainportregio te verkennen. Vlecken en Van den Heuvel concluderen dat Weert al Eindhoven en omstreken, dat je maar beter kunt samenwerken. Bovendien valt er ook wat te halen.

**Hofleveranciers**  
 Niet misst dat een kwart van de Westere leveringsbevoegdheid, wordt in de Eindhoven. Burgermeester in de Eindhoven. Burgermeester in de Eindhoven. Burgermeester in de Eindhoven.

**Welaert**  
 De portemonnee pas trekken als je je schterban duidelijk kunt maken dat het van belang is.

Weert staat op de 3e plek: 6.400 inwoners werken in de Brainportregio, wat overeenkomt met 25% van onze beroepsbevolking (26.000). Daarvan werken 3.100 Weerternaren in Eindhoven. Samen met Nederweert zouden we op 1 staan: 8.400 (Neder)Weerternaren reizen elke dag richting de Brainportregio. Als we het relatief bekijken (afgezet tegen onze beroepsbevolking van 26.000 personen) staan we in beide lijsten op 1.

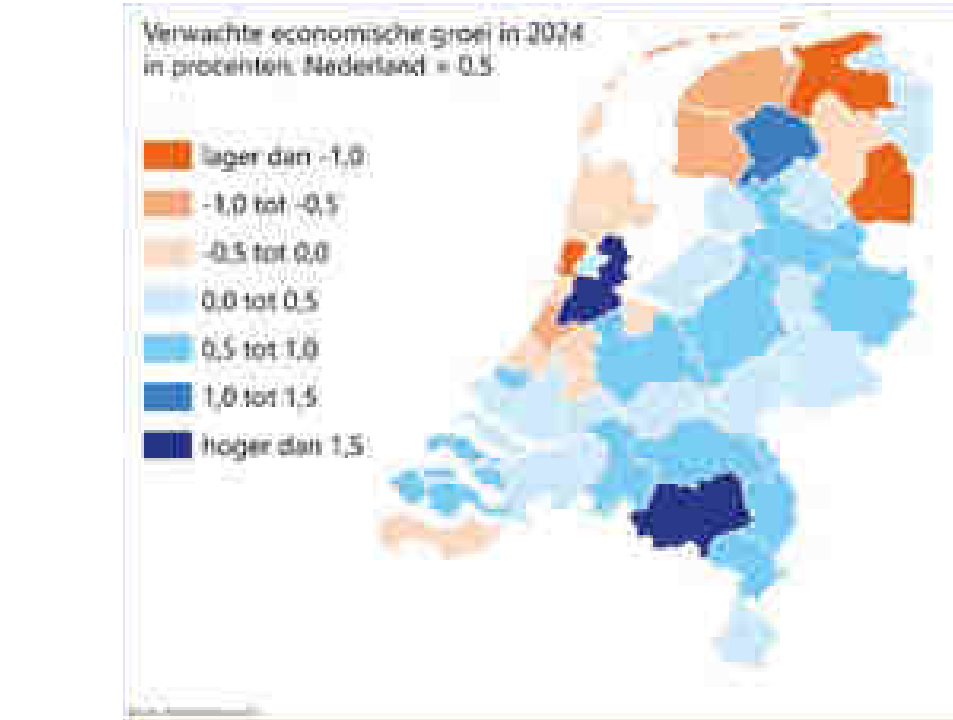
Goede verbindingen met de Brainport regio zijn essentieel. Een Bus Rapid Transit is voor de korte termijn één van de kansrijke oplossingen.

De gemeente Weert is op dit moment met de Brainportregio in gesprek om te komen tot een structurele samenwerking (op het terrein van wonen, werken, bereikbaarheid en voorzieningen).

**regio midden-limburg**  
**Buurt Weert schrijkt van plan hoog bedrijfspand**

**TUSSENAPPOSGE**  
**Hoe te profiteren van groei Eindhoven?**

**WESTERHOOFDSTAD**  
 De Brainportregio Eindhoven groeit hard. Maar er moet daarom actie ondernomen zijn (hoewel te profiteren en ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid niet in de knel komt).

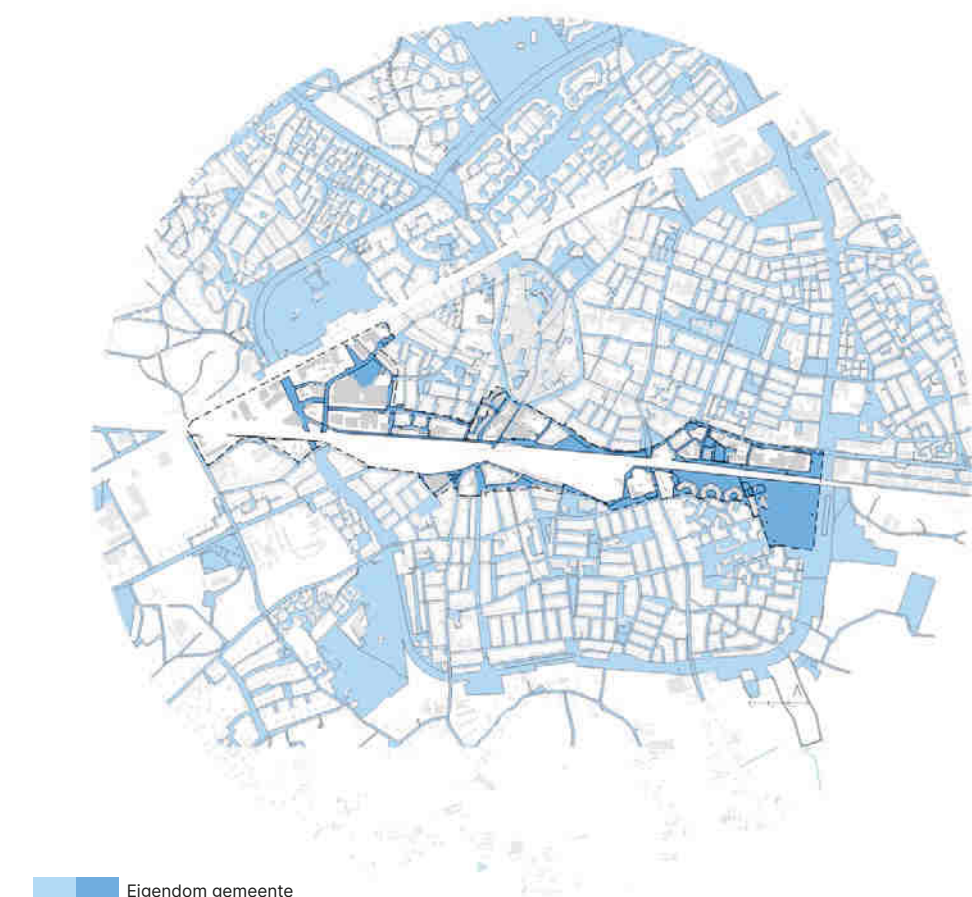


Tabel 1: Economische ontwikkeling van regio's tussen 2019 en 2023 (index, 2019 = 100 procent)

Rang	Regio	2019	2020	2021*	2022*	2023**
1	Zuidoost-Noord-Brabant	100,0	97,9	105,1	111,9	113,2
2	Midden-Limburg	100,0	102,6	105,3	109,0	109,4
3	Noordoost-Noord-Brabant	100,0	97,7	104,4	108,6	109,2
4	Flevoland	100,0	97,7	104,7	109,2	109,1
5	Twente	100,0	97,3	104,4	108,7	109,1
6	Zaarstreek	100,0	96,2	104,6	108,5	108,9
7	Utrecht	100,0	96,1	104,3	108,5	108,3
8	Zuidwest-Gelderland	100,0	99,2	106,2	108,9	108,7
9	Overig Zeeland	100,0	98,4	102,5	108,0	108,1



Overzicht randvoorwaarden



A. Eigendommen

Gemeente Weert heeft, mede door passief grondbeleid in het verleden, weinig eigendom in de spoorzone. De NS, ProRail, het Waterschap en de woningbouwcorporatie zijn vanwege hun grondposities belangrijke samenwerkingspartners. Ook particulieren hebben veel grond in eigendom, met name rond de zuidzijde van de Stationstunnel



B. Bereikbaarheid

Automobiliteit zal over de Ringbaan om de stad worden geleid om de binnenstad te kunnen onlasten. Hierdoor is investering in de Ringbaan noodzakelijk. Via specifieke inprickers (toeleidende wegen vanaf de ring) wordt de automobilist naar de desbetreffende zijde van het centrum gebracht, waarbij doorgaand verkeer maximaal wordt beperkt door het opknippen van de Singel.

Door de focus te leggen op langzaamverkeersverbindingen vanuit de stadsranden naar het centrum is het station binnen 10 minuten bereikbaar te maken.

Het ondergronds brengen van het spoor maakt de verbinding tussen de zuidelijke helft van de stad en het centrum nog vele malen beter.



C. Hindercontouren & externe veiligheid

De cumulatieve geluidsbelasting in de spoorzone is fors, door het spoor op talud en de aanwezige autoverbindingen. Er is extra geluidshinder rond Kanaalzone I en aan de Ringbaan Oost door de concentratie van bedrijvigheid daar.

Het ondertunnelen van het spoor en het aanpassen van de (auto)bereikbaarheid zal een sterke afname in geluidsproductie bewerkstelligen. Dit komt de leefbaarheid ten goede. Door beperktere milieueffecten van het spoor zijn deze gebieden beter ontwikkelbaar voor grootschalige woningbouw.

Kanaalzone I is een gezonde industrieterrein met bedrijven van maximaal milieucategorie 5. Uitplaatsen van deze bedrijven, of het strategisch combineren van werken en wonen in dit gebied kan oplossingen bieden.

Over het spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Ondertunneling zal derhalve bijdragen aan het verkleinen van de externe veiligheid.

Randvoorwaarden samengevat

Randvoorwaarde
Nieuwe locatie emplacement buiten de stad
Autovrij maken stationsplein
Herontwikkelen voormalig emplacement tot woongebied
Herontwikkeling huidig emplacement tot woon-werk gebied
Heractiveren personenvervoer Antwerpen-Hamond-Weert
Tweezijdige ontsluiting station
Halte Bus Rapit Transit nabij station
Uitbreiden fietsparkeervoorzieningen
Ingrepen Ringbaan om doorstroming te bevorderen en terugdringen autoverkeer in de stad
Aanpassen wegnnet naar binnenstad om wandel en fietsverkeer te stimuleren (doorknippen Singel)
Aankoop panden in Spoorzone

Benodigde besluitvorming

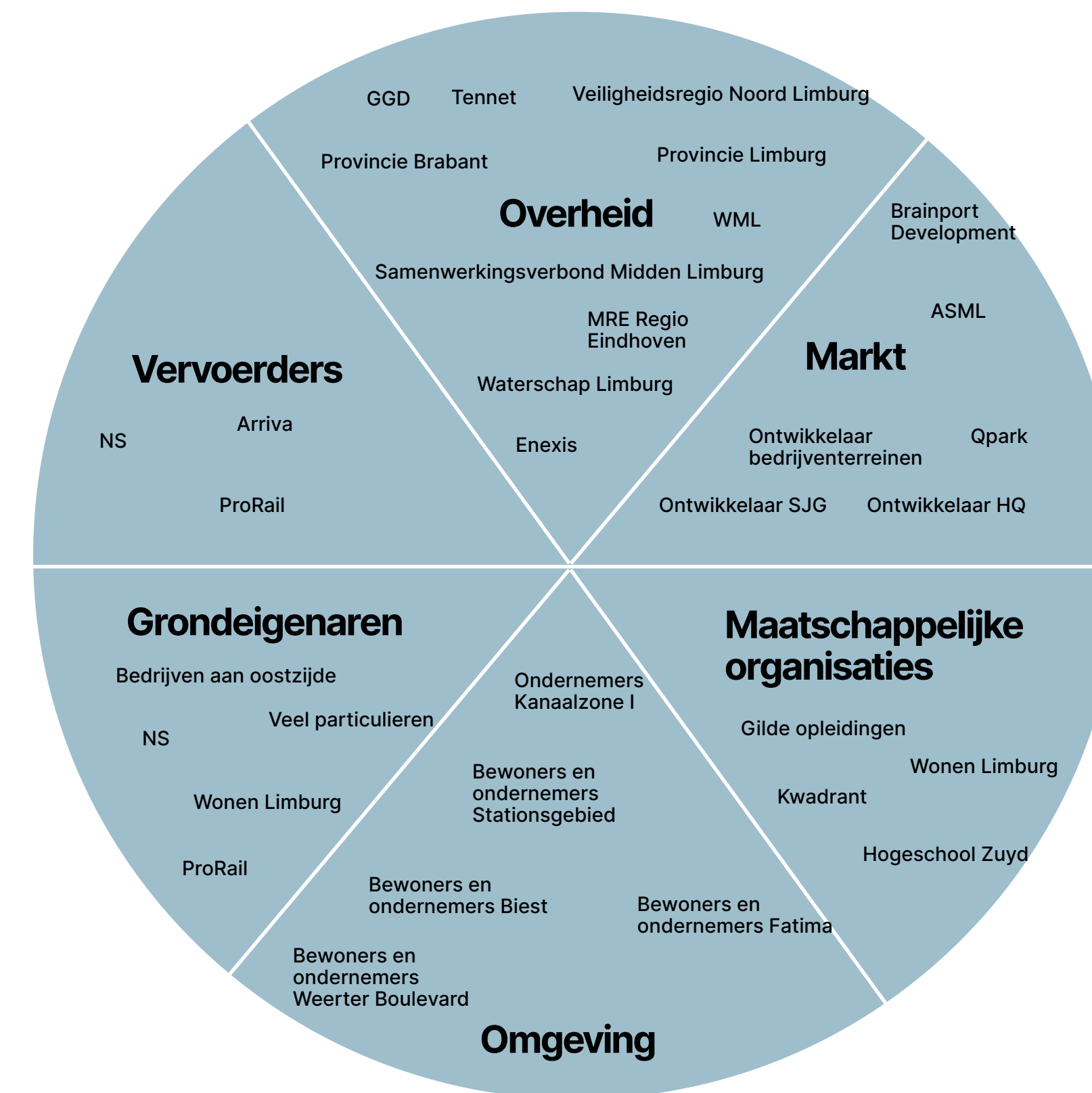
Randvoorwaarde	Besluitvorming
Omgevingsvisie Weert	
Visie op Spoorzone Weert	
Startbeslissing MIRT	
Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Weert	
Erkenning als groeigemeente door Provincies en Rijk	
Vaststellen Omgevingsplannen diverse ontwikkelgebieden Weert	



Acties

Wat doen we zelf?	Wat hebben we nodig van het rijk?	Wat hebben we nodig van anderen?
Doelgerichte groei: praktisch opleiden, circulariteit, wonen, werken (maakindustrie)	Rijksvastgoed in relatie tot versnellen woningbouw Hornekwartier	NS inzake ontwikkeling P+R strook
Budget Versnelling Woningbouwopgave	Rijk en Prorail irt verkennen vrijmaken rangeerterreinen	NS inzake ontwikkeling op beide (voormalig) emplacement
Budget Strategische verwerving Grondaankoop	Ministerie I&W ivm Bus Rapid Transit vanuit Weert CS - High Tech Campus Eindhoven - Vliegveld Eindhoven	NS inzake tweezijdige ontsluiting station
Wet Voorkeursrecht Gemeenten vestigen	Inzetten op spoorverbinding Antwerpen - Hamond - Weert	Woningbouwcorporaties inzake volkshuisvestelijke invulling
Omgevingsvisie vaststellen	Regie op Brainport samenwerking, provinciegrensoverstijgend denken	Federale regering België inzake spoorverbinding Antwerpen - Weert
Ruimtelijke Ontwikkelstrategie vaststellen	Erkenning als groeigemeente (NOVEX-gebied)	Brainport samenwerking versterken
Actieve lobby Antwerpen Hamond Weert		Provincie inzake risicodragen en financiële garantstelling (ontwikkelbedrijf)
Actieve lobby Eindhoven Weert		Provincie Noord-Brabant en Limburg ivm provinciegrensoverstijgend denken en ontwikkelen
Activeren (boven)lokale vastgoedmarkt		Rijks subsidies/ financiële compensatie
Gebiedsgerichte parkeernorm		
Lokale Model Shift (verandering verkeersmodaliteit)		

Samenwerkende partijen





Wat levert het op?

Sociaal economisch

- Werkgelegenheid
- Opleidingsniveau (MBO campus, focus op zorg, economie en techniek)
- Versterken positie Hogeschool Zuyd
- Groei in arbeidsplaatsen
- Ruimtegebrek Brainport oplossen (wonen en bedrijfsruimte)
- 'Wat in Eindhoven wordt bedacht, wordt gemaakt in Weert'
- Sterkere binnenstad, behoud van voorzieningen voor meer draagkracht van het kerwinkelbestand.

Leefbaarheid

- Gezondheid
- Diversiteit & inclusiviteit
- Sterke ruimtelijke koppeling tussen historisch centrum met voorzieningen en de wijken aan zuidzijde
- Afkoelen van de leefbare gebieden rond het stationsgebied (afname hittestress, toemenen vasthouden hemelwater)

Duurzaamheid

- Modal shift
- Energie

Veiligheid

- Sociale veiligheid
- Verkeersveiligheid
- Externe veiligheid
- Uitplaatsen van bedrijven uit stedelijk gebied

Mobiliteit

- Ontlasten A2 knelpunt
- Beter benutten van de capaciteit per spoor

Ruimtelijke kwaliteit

- Beeldkwaliteit
- Voorkomen verloedering
- Aantrekkelijk om tijd te besteden
- Versterken karakter van de binnenstad
- Verstopte lossing en onleefbare groene as als kernkwaliteit meenemen in transformatie. Daarmee leefbaarheid van groen en blauw in de stad te versterken.



Collage toekomstige spoorzone





## 2.4 Roermond





De identiteit van Roermond en de potentie van haar spoorzone

De verstedelijking sinds de opening van het spoor in 1865 heeft anno 2024 geleid tot **een gesplitste stad met grote sociale tweedeling, leefbaarheids- en mobiliteitsproblemen**. De historische stad, met toen ruim 8000 inwoners werd hiermee ingeklemd tussen spoor, Roerdal en Maas. Roermond werd door het spoornet gekoppeld aan Zuid- en Noord Limburg maar voor de stad werd een sociale en ruimtelijke tweedeling ingezet die nu tot zeer grote problemen leidt voor haar 60.700 inwoners.

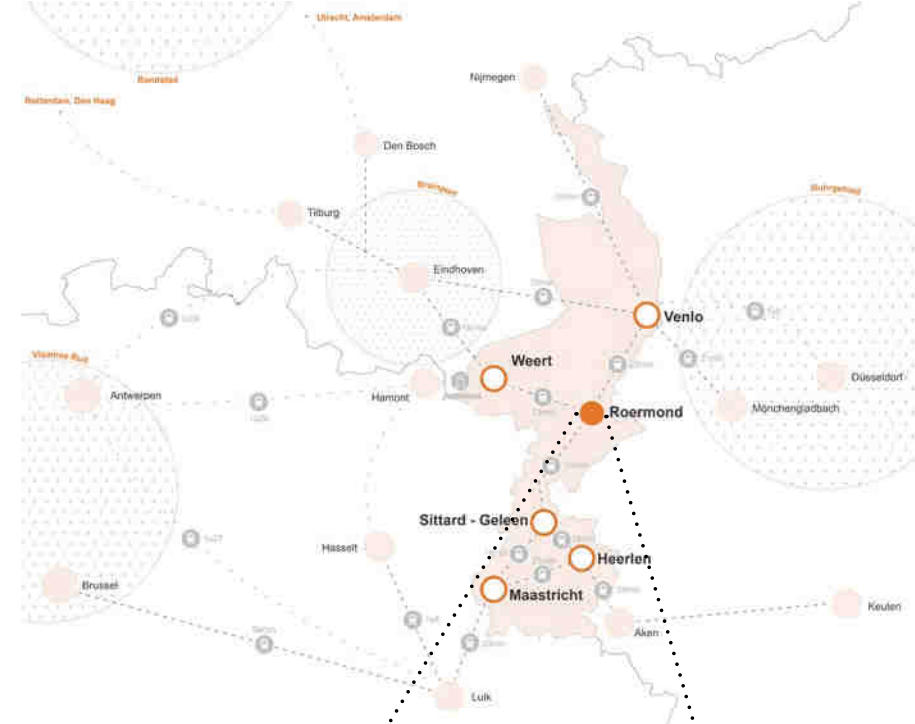
Strategisch gelegen tussen Duitse en Vlaamse steden, was Roermond een belangrijke schakel in het regionale handelsnetwerk. Eeuwenlang is de stad Roermond middels de Maas, Roer, Swalm, Maasnielderbeek en het Meinweg gebied verbonden met haar omgeving. Het Limburgse landschap is in belangrijke mate gevormd door de Maas en de Roer. De relatie met de Roer is het meest evident bij de Roerkade waar de rivier de binnenstad aanraakt en aan de zuidzijde bij de Kapellerlaan. In de Voorstad Sint Jacob bevinden zich de oudste percelen en de historische brugverbinding over de Roer naar de huidige binnenstad. Het Roerdal, een natura 2000 gebied is als rivierdal een belangrijke drager van de groenstructuur voor de stad en regio. Via de wijk Kapel in 't Zand stroomt de Roer binnen via de flanken van Herten, de ECI en de Voorstad om vervolgens in de Maas uit te monden. Met de komst van het spoor in de negentiende eeuw werd de relatie van de stad verlegd van de Roer en de Maas naar het station. Roermond met de historische binnenstad vervult zowel op het gebied van werkgelegenheid als op het gebied van onderwijs, zorg, winkelen, horecavoorzieningen, cultuur- en recreatie een centrumfunctie voor haar omgeving. 'Roermond is een echte werk- en handelsstad'. De jaarlijks 10 miljoen (inter)nationale bezoekers aan de stad komen voor ruim 60% uit Duitsland. Ten opzichte van ontwikkelingen

als Brainport Eindhoven en de Brightlands in Limburg (Venlo, Chemelot) ligt Roermond heel gunstig voor forenzen die in deze gebieden werken. De A73 en A2 zijn goede connecties in het landelijk wegennet. Het intercity station van Roermond is het drukste (overstap)station in Limburg (12.000 reizigers) en door de centrale ligging een waardevolle verbinding en een zeer goed alternatief voor de N280 - A2 richting Eindhoven en de A73 naar Nijmegen. De huidige spoorzone is goed bereikbaar en kan door een compacte verstedelijking uit te groeien tot een hoogwaardig OV-knooppunt in het hart van Roermond en Limburg.

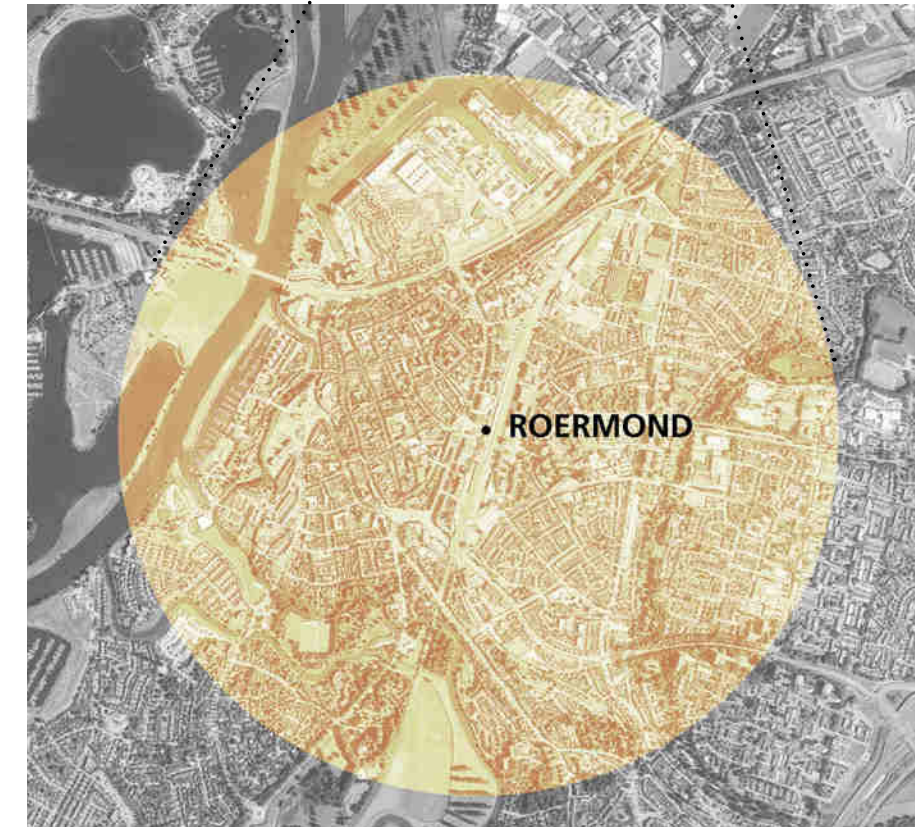
**Er is een grote noodzaak om de mobiliteits-, 'klimaat' problematiek en de leefbaarheid te versterken.** Dit betekent stedelijke hittestress voorkomen en lucht-, geluids-, geur-, verblijfs- en beeldkwaliteit versterken. **Er is een hoge ambitie om de mobiliteit, het groen en de natuur in de stad structureel te versterken om de huidige problemen op te lossen en grootschalige woningbouw mogelijk te maken.** Om een duurzame stedelijke- en groenstructuur in de stad te realiseren is er een enorme ruimtelijke potentie om de (ongebruikte) spoorzone en het stationsgebied hiervoor te benutten en te vergroenen. Hierdoor worden huidige problematische verbindingen (o.a. mobiliteit, openbare ruimte, -stedelijke structuren-groen) tussen de 'compacte' binnenstad en Roermond-Oost mogelijk gemaakt.

**Een grootschalige stedelijke transformatie is mogelijk op basis van een visionaire en daadkrachtige stedenbouwkundige en infrastructurele aanpak.** In deze Spoorzone visie wordt dit plan verbeeldt en beschreven.

De spoorzone verbindt de stromen naar de toekomst en transformeert Roermond van 'een gesplitste stad' naar 'de verbonden stad'!



Roermond in (eu) regio



Roermond - IC station in het hart van de gedeelde stad (1,5 km rond station)



Impressie bestaand Stationsplein met op de achtergrond een potentieel 'frontrunners'-project aan de oostzijde spoor rondom Stationspark.

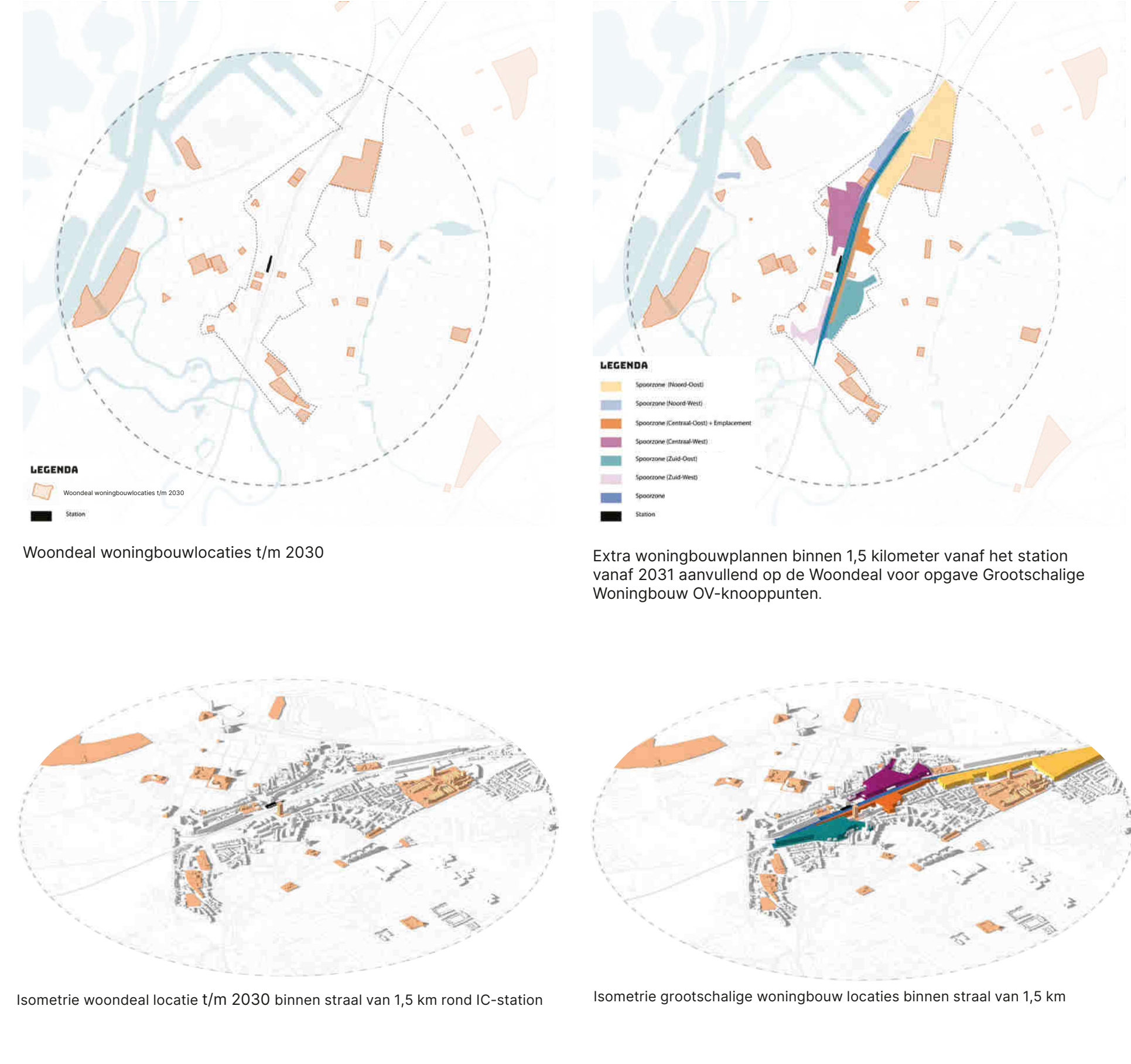
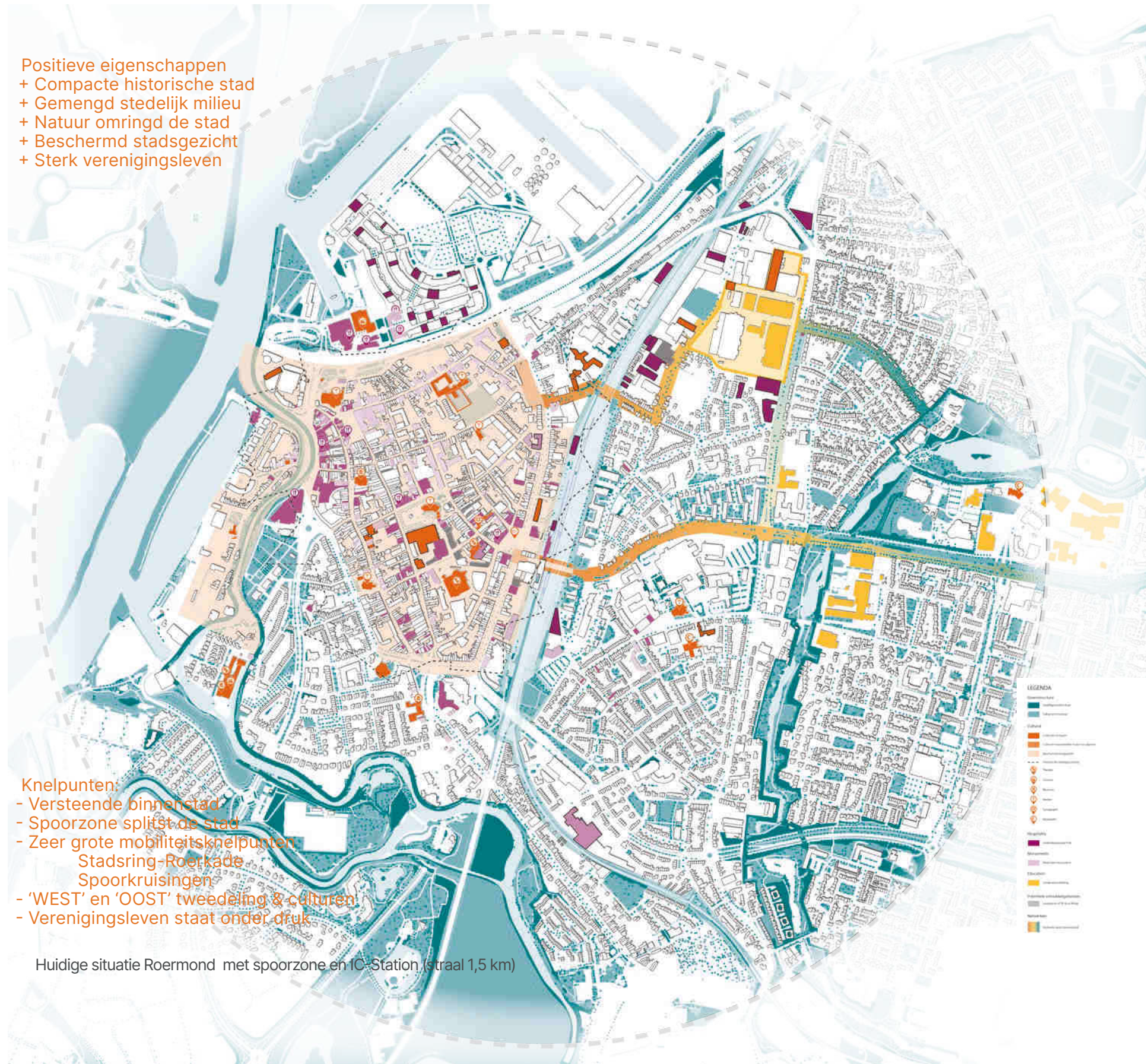
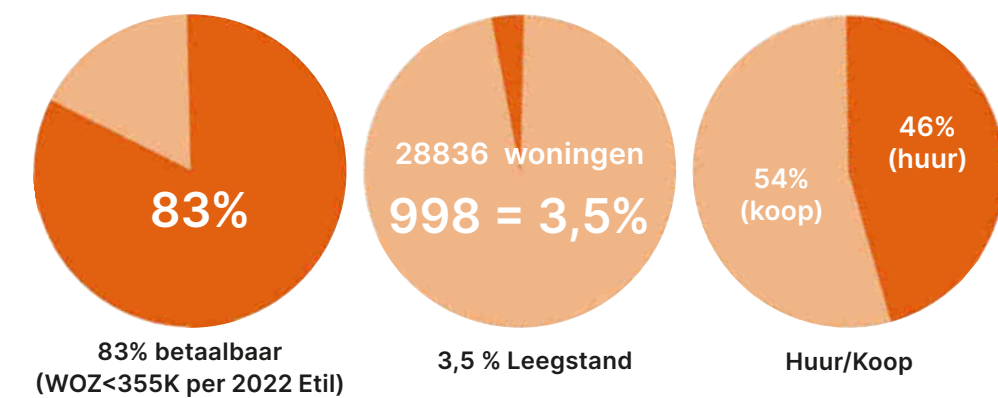


### Huidige situatie

Roermond is een compacte en historische Hanzestad. De stad is omringd door een unieke 'groene en blauwe gordel' met het Roerdal, het Maasplassengebied, het grootste aaneengesloten watersportgebied van Nederland, Nationaal Park de Meinweg, het Swalmdal en het Maas-Swalm-Nette natuurgebied. De ruim 60.700 inwoners wonen in circa 29.000 woningen. Roermond wil en moet ruimte bieden aan circa 10.000 inwoners, dus 4.000-5.000 woningen extra. In de spoorzone ligt veel ongebruikte en slecht benutte binnenstedelijke ruimte. Tegelijkertijd veroorzaakt de spoorzone een enorm leefbaarheids- en mobiliteits- en veiligheidsprobleem. West- en Oost Roermond staan los van elkaar. Zoals 160 jaar geleden de spoorlijn een "Grand Projet" was zo dient nu de stad met spoorzone en de natuur- en klimaat opgave opnieuw integraal aangepakt te worden. De maatschappelijke baten, een verbonden en leefbare stad zullen de kosten van een visionaire aanpak snel overstijgen. Een win-win situatie die de culturele en economische kansen in de Zuid-Oost regio van Nederland sterk vergroot en een hoogwaardige bijdrage levert aan het oplossen van de wooncrisis.



Roermond oost en Spoorzone vanuit het noorden.



### Potentiële situatie

Toevoegingen aan de Roermondse woningmarkt moeten van de juiste soort zijn. Enerzijds voldoen aan de specifieke lokale woningbehoefte en tegelijkertijd kunnen er nieuwe doelgroepen bediend worden, zoals studenten en Brainport-forenzen. De spoorzone en het stationsgebied hebben een centrale positie in het bestaande stedelijk weefsel. Tevens een unieke positie in het lokale, regionale en landelijke OV-netwerk. Met deze kwaliteiten kan de ontwikkeling van de spoorzone de hele Roermondse woningmarkt, het woonklimaat, de ecologie en fysieke en sociale leefbaarheid versterken. Door de veranderende landelijke demografische situatie waarin elke regio telt, er een lokaal, regionaal en landelijk schreeuwend tekort is aan woningen én door een urgente economische vraag vanuit Eindhoven en de Brainport regio is naast transitie en verduurzaming van de bestaande voorraad ook nieuwbouw nodig. Samen met de nieuwe woningbouw dient ook het voorzieningen niveau verder uitgebouwd te worden voor de nieuwe inwoners van de stad. Transitie en groei van de bestaande en nieuwe woningmarkt (de plancapaciteit) is vereist voor Roermond. In de spoorzone gebieden kan de unieke binnenstedelijke kwaliteit van Roermond doorgetrokken worden in een verhoogde dichtheid en met groene buitenruimten. Tegelijkertijd kunnen de mobiliteitsknelpunten structureel worden opgelost voor de komende 50 jaar. De maatschappelijke en economische waarden die hiermee gerealiseerd worden zijn vergelijkbaar met de aanleg van het spoor en het station in 1865 en nu zelfs groter omdat de mobiliteitsproblemen voor alle 60.000 inwoners integraal opgelost worden. Dit vraagt een stedelijke regie met ondersteuning van regio, provincie en rijk.

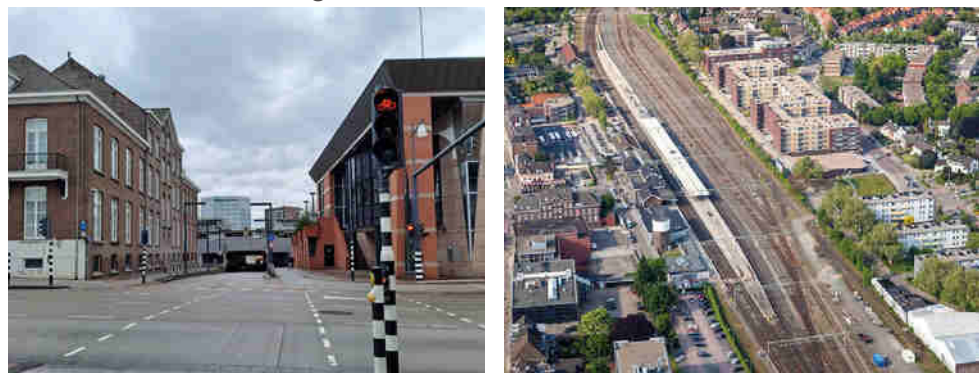




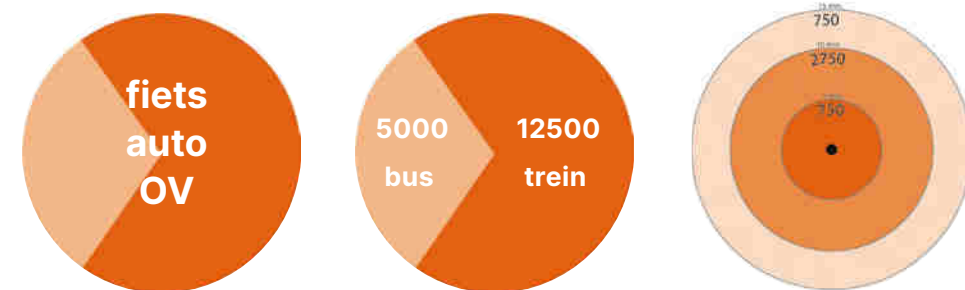
Huidige situatie

De spoorzone en het stationsgebied hebben een centrale en cruciale positie in het stedelijk mobiliteitsnetwerk. Het station is gelegen aan de binnenstedelijke singelstructuur die een essentiële positie inneemt in de lokale en regionale verkeersafwikkeling. Het station van Roermond lag sinds de opening in 1865 tot aan het midden van de jaren 50 van de 20e eeuw aan de oostrand van de stad. Met de komst van de spoortunnel in 1954 werd de stad direct met oostelijk gelegen plaatsen verbonden doordat ook daar woningbouw en voorzieningen werden gerealiseerd. Dit zorgde ervoor dat het station midden in de stad kwam te liggen. Het spoor vormt anno 2024 een zeer grote barrière tussen Oost- en West-Roermond. Het station heeft alleen aan de westzijde een toegang, aan de rand van de historische binnenstad. Tijdens de ochtend- en avondspits moet het verkeer bij de overwegen wachten, en staat het verkeer in de smalle spoortunnels, op de overwegen en op Singelringstructuur (o.a. Roerkade) vast. De zes oost-west verbindingen over of onder het spoor met elk hun eigen problematiek in de stad en de aangrenzende wijken zijn hiernaast aangegeven: N280, Venloseweg viaduct, de Robert Regoutstraat (langzaam verkeer), de Oranjelaantunnel, Koninginnelaan (tunnel) en de Kapellerlaan.

Ruimtelijke ontwikkelingen aan oost- en westzijde gaan individueel door zonder dat er een overkoepelend masterplan is voor de stad. Zoals aan de oostzijde van het station in 2012 een appartementencomplex en (deels) openbare parkeergarage zijn opgeleverd: het project Stationspark op de hoek Oranjelaan-Maria Theresialaan. De laatste fase van het stationspark, de bouw van de Roertoren (110 woningen) staat gepland in 2025 zonder dat er een integrale afstemming is met een toekomstige oostelijke toegang van het station. Extra grootschalige woningbouw rond het station vraagt om een lange termijn visie voor de infrastructuur van de gehele stad.



Mobiliteitsknooppunt Oranjelaan tunnel 'niet in gebruik' zijnde sporen, oostzijde



Gebruik fiets/auto/OV, trein- en busreizigers vanaf station (pre corona), Parkeerplaatsen op loopafstand van station



Huidige situatie Roermond mobiliteitsnetwerk met urgente knelpunten

1. Een aansluiting van de stad op de N280 om het autoverkeer naar oost, west en noord Roermond te verbeteren. Hiermee wordt de druk op de Singelringstructuur en de Roerkade sterk gereduceerd.
2. Knelpunt viaduct Venloseweg op maaienveld (noord en zuid fietsroutes en spoor) en op plus 1 (auto en oost en west fietsroutes) oplossen en onderhoud constructieve staat.
3. De overweg tussen de Robert Regoutstraat en de Slachthuisstraat is een van de twee nog overgebleven gelijkvloerse overwegen met elektrisch bediende overwegbomen in Nederland. Omdat de overweg voor 7 sporen meer dan 40-50% van de tijd gesloten is staan voetgangers en fietsers soms langer dan een kwartier te wachten. Autoverkeer is hier sinds 2020 niet mogelijk. Opties voor een spoortunnel, brug of permanente afsluiting zijn verkend en dienen met urgentie nader uitgewerkt te worden.
4. Stationsentree oostzijde met reizigersvoorzieningen realiseren met o.a. fietsparkeerplaatsen, P&R, Taxi, Bus, Oranjelaan tunnel (1954) verkeers- en sociale veiligheid vergroten. Niet gebruikt spooremplacement en sporen benutten. P&R terreinen optimaliseren.
5. P&R terreinen optimaliseren en fietsroutes N-Z inpassen
6. Koninginnelaan tunnel optimaliseren
7. De gelijkvloerse overweg Kapellerlaan met elektrisch bediende overwegbomen opheffen door spoortunnel, brug of permanente afsluiting.

Nieuwe situatie Roermond mobiliteitsnetwerk met oplossingsrichtingen voor opheffen spoorbarrière en urgente veiligheids knelpunten

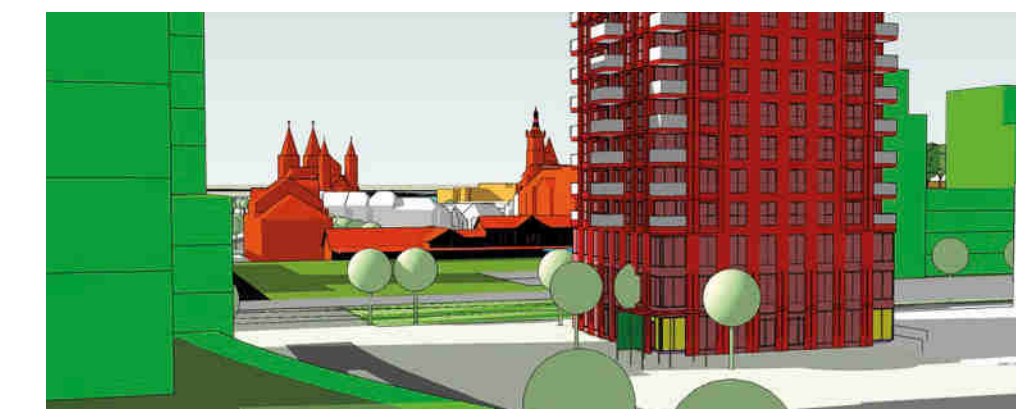


Potentiële situatie

Om de huidige tweedeling van de stad structureel op te lossen is het noodzakelijk om de barrière van de sporen tussen oost en west te slechten. Om toekomstige binnenstedelijke verdichting met grootschalige woningbouw en voorzieningen mogelijk te maken is er een dubbele urgentie. Hiermee ontstaat er een enorme WIN-WIN situatie die de knelpunten voor integrale mobiliteit en leefbaarheid gaat oplossen.

Het mobiliteitspatroon zal in de toekomst zonder spoorbarrière, met als hart een tweezijdige stationsentree aan west- én oostzijde, structureel gaan veranderen. Het stedelijk netwerk van Roermond kan goed verbonden worden waardoor de mobiliteitsproblemen voor heel Roermond opgelost kunnen worden. De bereikbaarheid van het station en het stationsgebied wordt zeer sterk vergroot.

- Hoofdonderdelen zijn:
- Essentiële randvoorwaarde is het benutten van de gronden met decennia lang 'niet in gebruik' zijnde sporen. De gemeente stelt nu voor het rangeerterrein integraal te saneren en de gronden te verwerven zodat de mobiliteits- en stedelijke transformaties op die locatie en aangrenzende spoorzones mogelijk is.
  - een oostelijke toegang voor het IC station
  - alle gelijkvloerse spoorwegovergangen opheffen.
  - alle huidige tunnels en viaducten over het spoor verbreden
  - aansluitingen op de N280 aan de noordzijde van de stad
  - versterken fietsverbindingen (N-Z en O-W)
  - integrale leefbaarheid en (sociale)veiligheid vergroten



Impressie oostelijke Stationsentree bij project Stationspark richting binnenstad



Optie spoorbarrière 'overbruggen' bij Robertus Regout voor langzaam verkeer



Huidige situatie

Roermond heeft een unieke blauwe, groene- en natuurkwaliteit. De stad op de Maas- en Roeroevers is omringd door een 'groene gordel'. In de stad bevinden zich een beperkt aantal parken. De binnenstad heeft relatief weinig groen en daardoor een klimaatproblematiek met o.a. hittestress in verband met het versteende karakter. Het gebiedsprofiel binnenstad, 2023 heeft de ambitie geformuleerd om de binnenstad te vergroenen. Waar de omgeving van de stad uitblinkt in groenkwaliteit is het hart van de stad doorsneden door een brede versteende spoorzone. De binnenstad is versteend en in Roermond zijn de woonwijken met de grootste hittestress van Nederland. Een groot deel van de spoorzone en het emplacement zijn al decennia lang in onbruik en zijn net zoals veel van de aangrenzende gebieden verwaarloosd. Deze binnenstedelijke gebieden maken geen gebruik van de nabijheid van het IC-station en de bestaande stedelijke voorzieningen. Als het om waterveiligheid gaat is de spoorzone het hoogst gelegen deel van de stad klimaatbestendig om te bouwen. **Het is de ambitie om de natuurkwaliteit tot in het gehele stedelijk gebied van Roermond, van oost tot west en van noord tot zuid door te trekken om welzijn en gezondheid van de inwoners en bezoekers van Roermond te vergroten.** Dit kan mogelijk waar gemaakt worden door de spoorzone, een grote versteende zone van Roerdal tot N280 op een andere wijze in te richten met behoud en versterking de van bestaande infrastructurele functies. Een structurele transformatie waarin ongelijkvloerse oplossingen en dubbel ruimtegebruik langjarig waarde kunnen toevoegen voor ecologische verbindingen, hoogwaterbescherming, verbeterde water- en groenstructuren en klimaatadaptatie.



Het Roerdal, met Roer en Hambeek, een natura 2000 gebied, Nationaal Park de Meinweg, het Swalmdal, en het Maas-Swalm-Nette gebied bieden een prachtige omgeving voor de veel soorten natuurliefhebbers. En dat geldt zeker ook voor het uitgestrekte Maasplassengebied, ontstaan door grootschalige grindwinning na de oorlog, waar de natuur in harmonie samengaat met leisure, recreatie en vermaak. Door Roermond-Oost stroomt de Maasnielderbeek en vormt een langgerekt groen-blauw 'stadspark'.

Huidige situatie Roermond ondergrond met water- en groenstructuren



'niet in gebruik' zijnde sporen 'verwaarloosde' spoorzone noord-oost



emplacement t.p.v. Regoutstraat emplacement Z-O zijde: 'niet in gebruik'



Nieuwe situatie Roermond ondergrond met verbonden water- en groenstructuren

Potentiële situatie

Voor de spoorzone zijn een aantal cruciale en randvoorwaardelijke stappen op korte termijn mogelijk. Dit om de 'leefbaarheids ambitie' te realiseren en duurzaam waarde toe te voegen. Deze 'quick wins' zijn:

- Het saneren van alle ongebruikte sporen op het emplacement.
- Het vrijspelen van deze ruimte vergroot de oplossingsruimte voor de noodzakelijke infrastructurele en ruimtelijke bouwopgaven. Dit planproces kan in 2024 gestart worden als de stakeholders dat willen en start van de uitvoering is in 2025 mogelijk. In eerste gesprekken met de stakeholders is deze bereidheid uitgesproken.
- Het realiseren van een verbeterde oostelijke station toegang aansluitend op het project Stationspark met de laatste fase, de Roertoren. Dit kan parallel met de sanering van het emplacement.
- Het benutten van de Stationsparkgarage aan de Oranjelaan door de slecht gebruikte NS P&R terreinen aan de westzijde uit gebruik te nemen. Dit kan in 2025 gerealiseerd zijn als de stakeholders dat willen!

De wijze van invulling van het vrijgekomen gebied, PLACEMAKING kan direct starten door met tijdelijk of definitief groen de spoorzone te verduurzamen. Zo ontstaat een Spoorpark van 1,5 tot 2 km lengte. Vervolgens kan een gedragen gebiedsontwikkeling voor de grootschalige woningbouw opgestart worden voor de gehele spoorzone. Dit wordt in een ambitiedocument door de gemeente uitgewerkt. Deze drie eerste stappen getuigen van duurzaam en slim ruimtegebruik na jaren van stedelijke en infrastructurele verwaarloozing. In 2025 kan het versteende spoorbed (tijdelijk) vergroend worden om de leefbaarheid te vergroten.



Stedelijke ecologische woningbouw Direct 'vergroenen' spooremplacement



Transformatie spooremplacement 'Groene loper' boven infra Maastricht



## Overzicht projecten

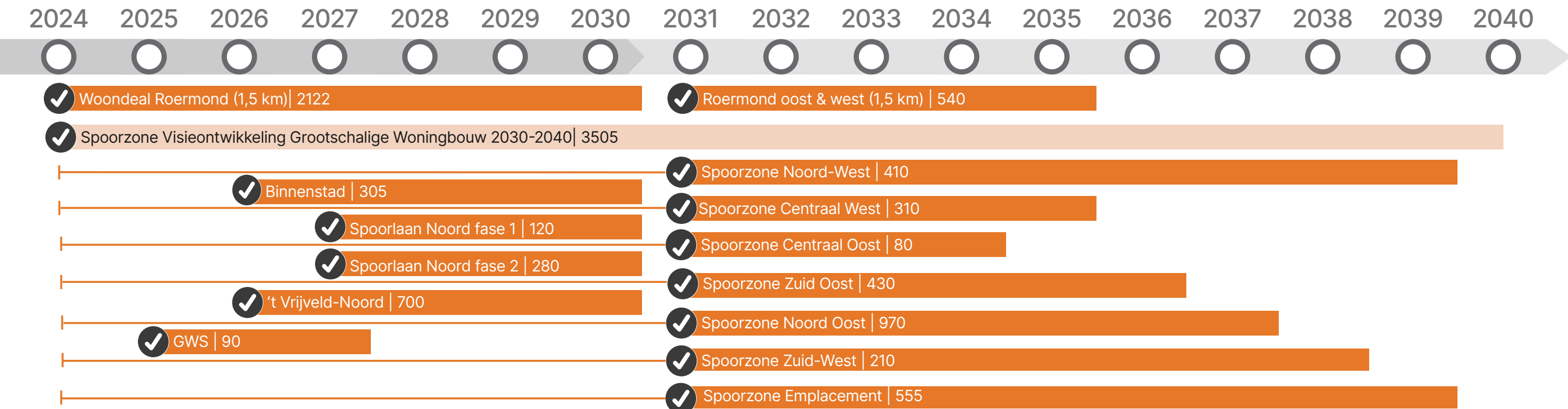
Indicatieve geplande woningbouwaantallen binnen 1,5 km van het station

Locatie	Woondeal binnen 1,5km (t/m 2030)	Extra woningen t/m 2030	Extra woningen 2030-2040
Woondeal gehele stad (binnen 1,5 km)	2122		
Frontrunners: o.a. Spoorlaan Noord-'t Vrijveld		1495	
Roermond-west (niet spoorzone)			420
Roermond-oost (niet spoorzone)			115
Spoorzone noord-oost			970
Spoorzone noord-west			410
Spoorzone centraal-oost			80
Spoorzone centraal-west			310
Spoorzone zuid-oost			430
Spoorzone zuid-west			210
Spoorzone + emplacement			555
<b>TOTAAL</b>	<b>2122</b>	<b>1495</b>	<b>3500</b>



Frontrunners: o.a. locatie Spoorlaan Noord, zuidzijde (links) en Vrijveld-Noord (rechts)

## Beoogde planning



De demografische prognoses en marktontwikkelingen geven voor Roermond aan dat de stad met al haar kwaliteiten bewoners/ woningzoekenden en bezoekers trekt en zal trekken uit Roermond zelf, de regio en ook nadrukkelijk van buiten de regio (starters, creatieve jonge ondernemers, studenten, jonge ouderen, empty nesters, gezinnen, alleenstaanden, forenzen). Tussen 10-15% van alle verhuizingen naar Roermond was in de periode 2011-2023 van buiten Limburg.

Met name de spoorzone rondom het IC-station zal naast de vaste bewoners uit de buurt, en de stad, dus ook in hoge mate bewoners uit de regio en daarbuiten aantrekken, zoals de brainport medewerkers maar ook de randstedeling die rust en (buiten) ruimte nabij de natuur en het water zoekt en het bourgondische goed leven.

De nationale wooncrisis wordt (deels) veroorzaakt door een tekort aan aanbod in met name de goedkope betaalbare sector, dus geldgebrek bij een deel van de toekomstige bewoners, grondgebrek in de randstad, verkeerde prioriteiten voor beschikbare grond, trage bouwmethoden, langdurige provinciale en gemeentelijke vergunningstrajecten en slechte samenwerking tussen partijen. In deze spoorzone visie worden deze oorzaken weggenomen door:

- meer regie van de gemeente en een focus op de realisatie van woningbouw in samenwerking met corporaties en initiatiefnemers en door sterke participatie met buurten;
- een verstedelijkingsopgave en verdichting, met minder nieuwbouw van traditionele eengezinswoningen, Roermond heeft een sterke 'magic mix';
- compacte woningen, met gedeelde voorzieningen in gezonde leefomgeving;
- betaalbare woningen in huur en koop;

Als er vanaf 2031 per jaar 350 woningen gebouwd gaan worden, komt de toevoeging in de periode 2031-2040 uit op 3500 woningen voor circa 5000 nieuwe Remunjers en groeit Roermond tot circa 70.000 inwoners. Dit samen met circa 3000 woningen die tot 2031 worden gebouwd conform de planlijst. Deze ambitie is voor Roermond realistisch en geeft een structurele invulling aan het aanvullende gewenste woningbouwprogramma. Het gebiedsprofiel voor de spoorzone formuleert deze gewenste organische transformatie van zo'n 25 tot 30 hectare aan weerszijden



CITY-ERFGOED



CITY-NATURE



CITY-HORECA



CITY-SPORTS



CITY-CULTUUR



CITY-LIFE

van het spoor. De visie voor de 'Gezonde Stad' is hierin leidend. Een fiets- en voetgangersvriendelijke stad met gezonde gebouwen en met extra ruimte voor 'spontaan' gebruik. Dit naar aanleiding van de wens van de inwoners, de gemeente en lokale stakeholders en grondeigenaren om dit binnenstedelijke gebied in Roermond te benutten en te transformeren tot een levendig stadsdeel.

De huidige kwaliteiten van Roermond vormen samen met de belangen van de stakeholders (omwonenden, toekomstige bewoners en andere belanghebbenden) de basis om deze cruciale zone te transformeren in de verbindende schakel tussen Oost- en West. In een intensieve participatie met de omgeving zullen de ambities nader uitgewerkt gaan worden. Een gemengd stedelijk programma, waaronder de noodzakelijke culturele, maatschappelijke voorzieningen en hoogwaardig stedelijk groen samenkomen in een hoogwaardig en veelkleurig woonklimaat.

Doel is een groen gemengd stedelijk woonklimaat met een energiezuinige, duurzame en groene mobiliteit gekoppeld aan de OV-knoop. Deze behoeften en de belevingswerelden sluiten aan bij de 'rode en gele' doelgroepen. In de stedelijke transformatie zijn de leefstijlen van deze doelgroepen (Rood-Geel-Acqua) met een avontuurlijk en jong karakter leidend.

Deze doelgroepen zijn in Roermond en de regio bovengemiddeld vertegenwoordigd (conform onderzoek Gemeente/Motivation) en dit zijn ook de doelgroepen die van buiten de regio hun nieuwe woonbehoeften invullen. Als het gaat om leefstijlen, ruimtelijke inrichting, programmering en architectuur wordt de transformatie op deze groepen afgestemd. Hierdoor voelen mensen een sterke persoonlijke affectie voor de woonomgeving en wordt de basis gelegd voor een duurzame betrokkenheid bij de plek. Deze bewoners vormen gemeenschappen en verbinden de stad.

De projecten in de 'Frontrunners' categorie, circa 1500 woningen zullen deze doelgroepen bedienen. Voor deze woningen zal in Roermond de prijsstelling variëren tussen €200-800K voor koop en tussen €400-1400 huur per maand.

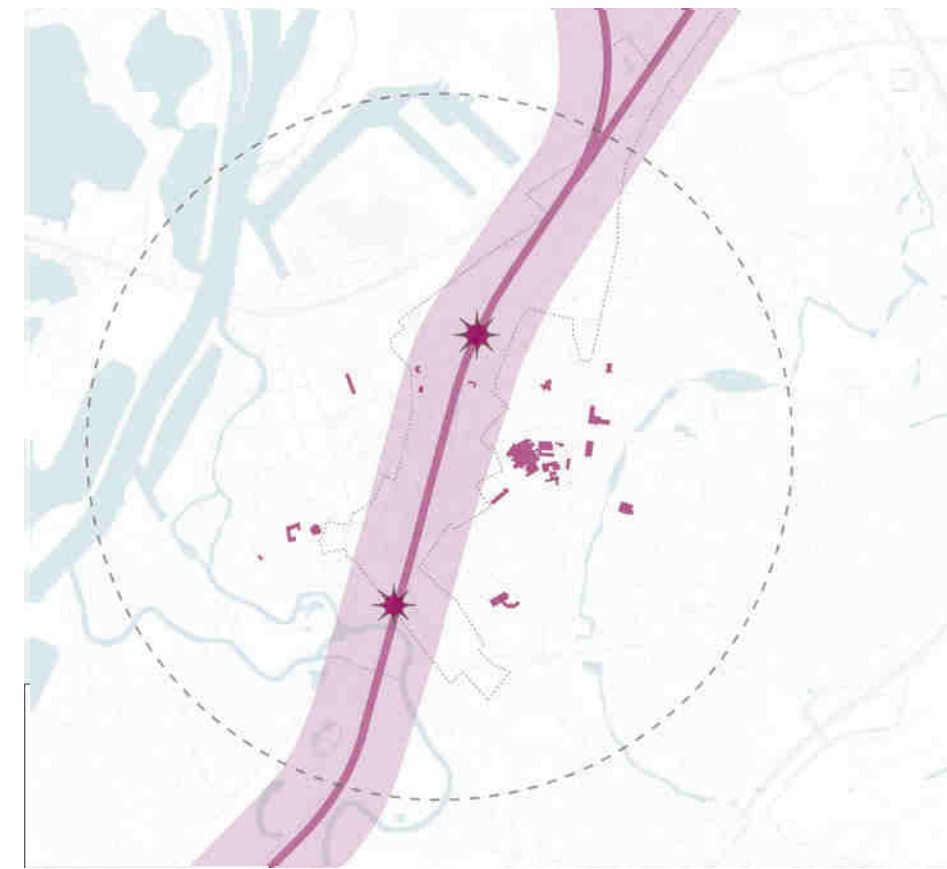
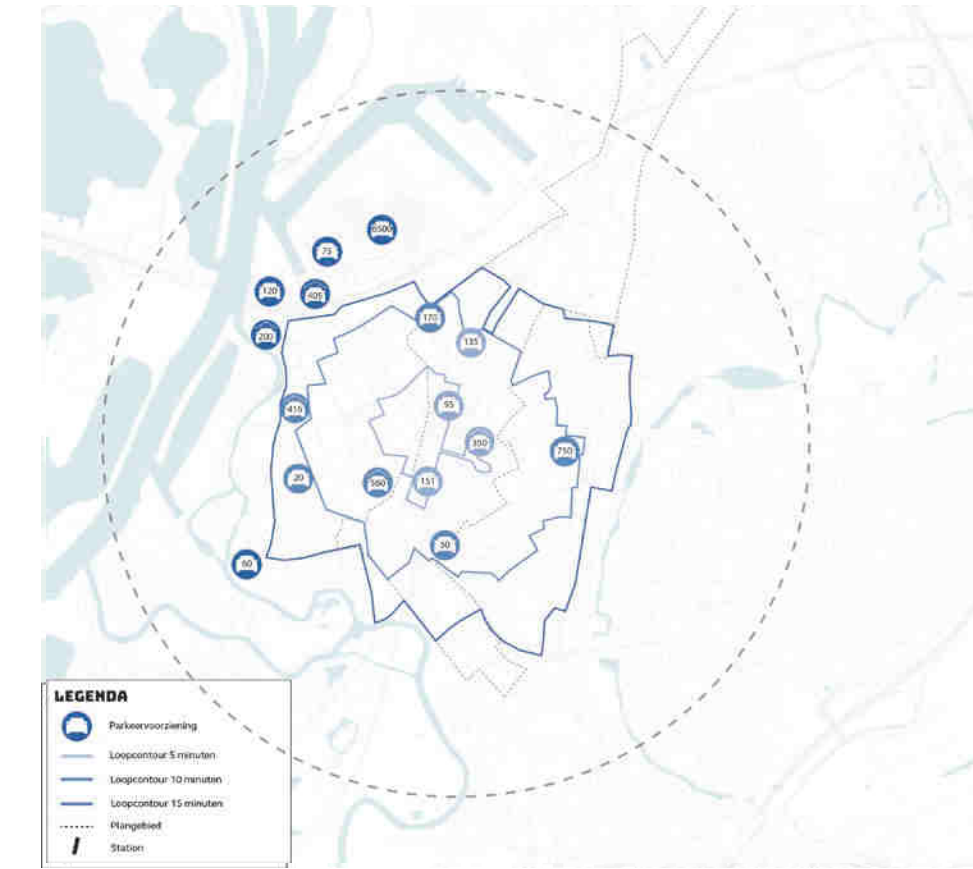
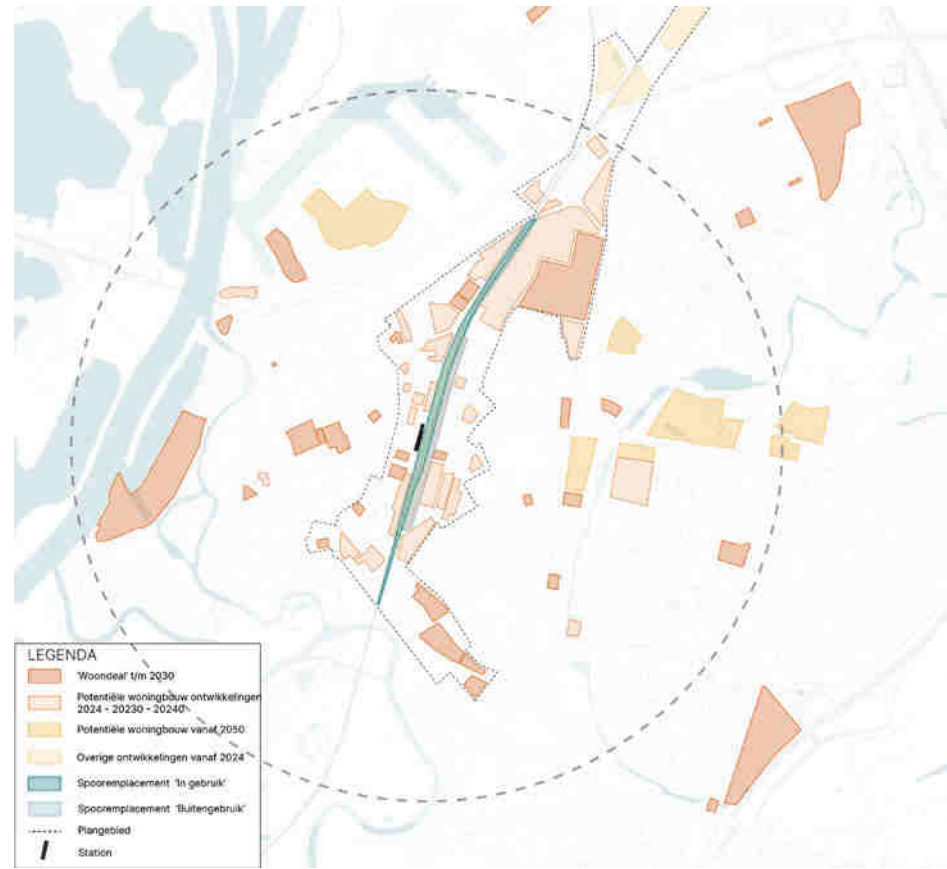
Doelgroepen Frontrunners



Doelgroepenonderzoek gemeente/Motivation



Overzicht randvoorwaarden



A. Eigendommen

- De eigendomssituatie in de spoorzone ligt bij een aantal stakeholders.
- ProRail (o.a. spooremplacement)
  - Rijksvastgoedbedrijf
  - NS (o.a. Station en P&R terreinen)
  - Gemeente (o.a. voorpleinen en parkeergarages)
  - Waterschap
  - Corporaties ( Wonen Limburg- Wonen Zuid-Nester)
  - derden (o.a. JPO-Sijben-Reel bv)

Met deze partijen dient op basis van het gebiedsprofiel een coalitie gevormd te worden om een vervolgplanproces in te richten.

B. Bereikbaarheid

- bereikbaarheidscontouren voetgangers 2024
- P&R locaties
- openbare P-garages
- opheffen barrières spoor door middel van tunnel(s) en bruggen
- realiseren van een oostelijke stationsentree

C. Hindercontouren & externe veiligheid

- tot 7 m vanaf eigendomsgrens Prorail bij voorkeur geen bebouwing
- contour plaatsgebonden risico tot 10 m afstand vanaf buitenste spoorstaaf (vanaf 10 m. woningbouw mogelijk)
- contour woningbouw zonder zelfredzaamheid kwetsbare groepen tot 200 m vanaf buitenste spoorstaaf (ziekenhuizen etc)

Randvoorwaarden samengevat

Randvoorwaarde
1. Oostelijke Stationstoegang (doortrekken stationstunnel-brug-verlaagd spoor)
2. Spoorwegovergang Robertus Regoutstraat (tunnel-brug-verlaagd spoor)
3. Oranjelaan tunnel verbreding en stationstoegang (tunnel-verlaagd spoor)
4. Bushalte & K&R & Taxi oostzijde
5. Fietsenstallingen oostzijde i.c.m. stationstoegang (maaveld-gebouwd-verdiept)
6. Spoorweg overgang Kapellerlaan (tunnel-brug-verlaagd spoor)
7. P&R terreinen westzijde optimaliseren in locatie en capaciteit
8. Infrastructuur aanpassingen westzijde (auto-fiets-voetganger netwerk)
9. Infrastructuur aanpassingen oostzijde (auto-fiets-voetganger netwerk)
10. N280 extra op- en afritten op stedelijk netwerk
11. sanering emplacement & spoorbarrière integraal opheffen

Benodigde besluitvorming

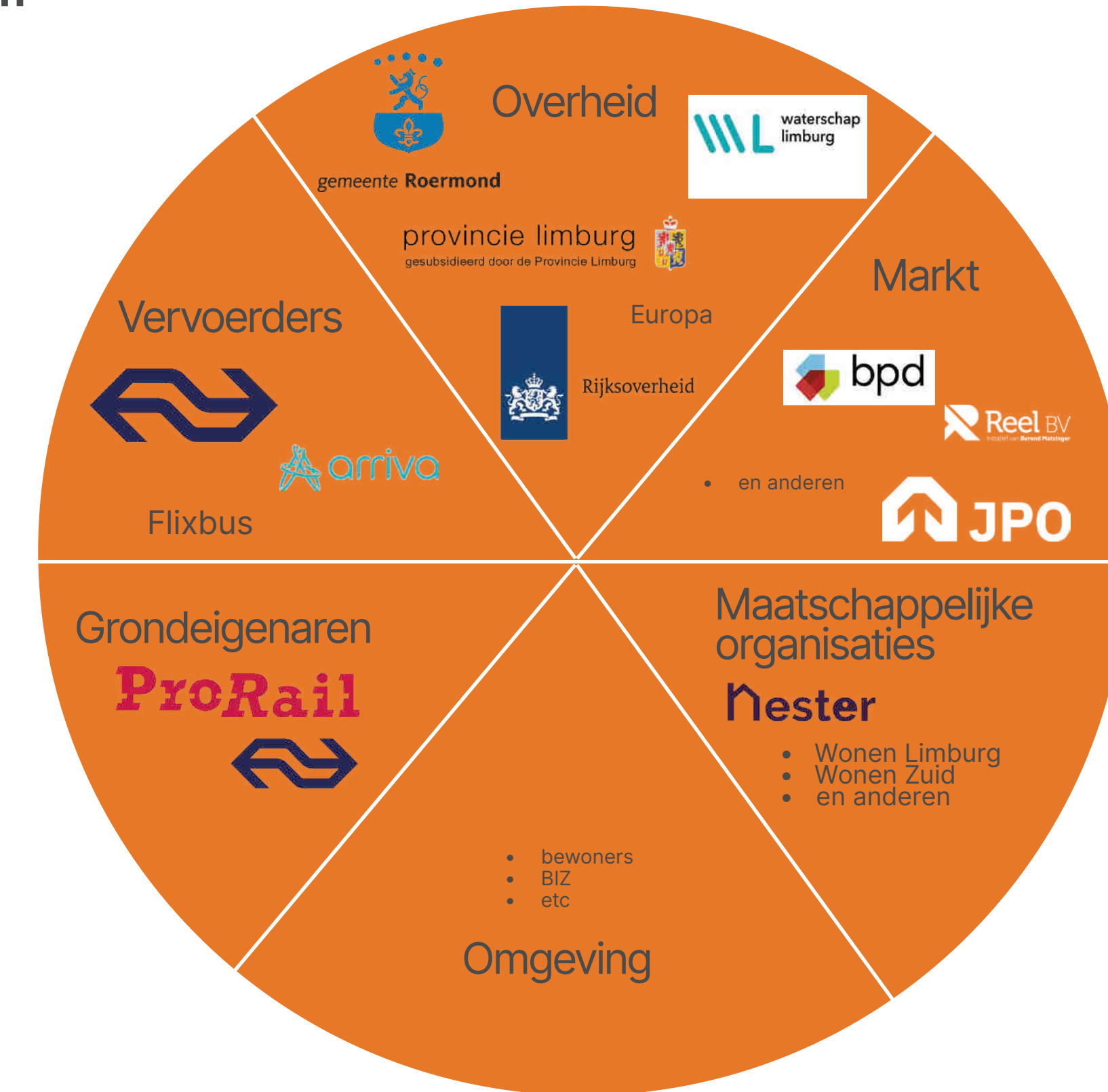
Randvoorwaarde	Besluitvorming
bestuursopdracht formuleren uitwerking Bidbook-ambitie (spoorzone en extra woningbouw)	college- en raadsbesluit
integrale gebiedsontwikkeling met opheffen spoorspoorbarrière	MIRT startbeslissing
commitment overheden (Europa-Rijk-Provincie-ProRail/NS)	intentieovereenkomst
commitment marktpartijen	intentieovereenkomst
oprichten P.P.S.	samenwerkingsovereenkomst
BOL/MIRT voorbereidingen opstarten	collegebesluit
natuurversterkingsplan natura 2000 gebieden	college- en raadsbesluit
participatieproces voorbereiden en omgevingsplan	college- en raadsbesluit
mobiliiteitsplan	college- en raadsbesluit



Acties

Wat doen we zelf?	Wat hebben we nodig van overheid ?	Wat hebben we nodig van anderen?
Spoorvisie / masterplan ontwikkelen	commitment, gespreks- en sparringspartner	
Coalitie met de stakeholders opbouwen mbt spoorzone		Deelname en commitment <ul style="list-style-type: none"> <li>• vervoerders</li> <li>• Marktpartijen</li> <li>• eigenaren</li> <li>• ProRail</li> <li>• NS</li> <li>• RVB</li> <li>• ondernemers</li> <li>• Bewoners</li> </ul>
Initiatief richting Provincie voor regionale mobiliteit N280-fietsroutes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N280 - Bredeweg aansluiten</li> <li>• noord-Zuid fietsroute</li> <li>• toeristische netwerken</li> </ul>	Overleg Provincie
Initiatief richting RVB voor vastgoed transformatie	Gebouw RWS beschikbaar (RVB) + RVO	Overleg RVB
Initiatief richting netbeheerders	Elektriciteit op orde (netcapaciteit)	
	Verlegging K&L (milieuwetgeving)	
Initiatief richting ProRail inzake spoorgerelateerde onderdelen (emplacement)	ProRail: Niet gebruikte sporen aanbieden aan gemeente Algemene uitgangspunten definiëren : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toekomstbeeld OV en Maaslijn Express</li> <li>• Geluid-Trillingen-Externe Veiligheid</li> <li>• grondeigendom contour (7m) ProRail &amp; NS Stations</li> <li>• toekomstvastheid station (4 perronsporen, 3e perron)</li> <li>• veiligheid op de overwegen dient gewaarborgd te zijn</li> </ul>	Er heeft een 1e overleg met ProRail (Public Affairs) plaatsgevonden. Vervolgoverleg noodzakelijk.
Initiatief richting Waterschap	commitment, gespreks- en sparringspartner	
Initiatief natuurversterking Natura 2000 gebieden	commitment, gespreks- en sparringspartner	Deelname belangenorganisaties

Samenwerkende partijen





Wat levert het op?

Sociaal economisch & Sociaal Domein

- De fysieke barrière die de spoorzone vormt wordt vervangen door een bruisend leven in spoorpark dat oost- en west verbindt middels een woningaanbod voor alle lagen in de samenleving. Welzijn en gemeenschapszin in oost- en west Roermond kan door opheffen fysieke barrières sterk vergroot worden.
- Wonen dichtbij het infrastructurele hart van de stad creëert een hoogwaardig sociaal economisch klimaat, dat in optimale verbinding staat met omliggende steden.
- Kans op 1500 tot 5000 extra woningen in stedelijk groen.
- Ruimte voor voor stedelijke voorzieningen, onderwijs en kantoren.
- een bijdrage aan het oplossen van de wooncrisis door grootschalige woningbouw in de binnenstad.
- Versterken participatie processen en verenigingsleven.

Leefbaarheid

- Het vergroenen van de spoorzone biedt nieuwe kansen voor sport & recreatie en een verbetering van welzijn en gezondheid.
- Aanpak van hittestress door vergroening emplacement verbindt mens met natuur in het hart van de stad én draagt bij aan een gezondere luchtkwaliteit en vergroting van de biodiversiteit.
- ... aantal woningen binnen een straal van 10 minuten dat toegang heeft tot alle voorzieningen in de binnenstad.
- Directe fietsverbindingen vanuit het hart van de stad naar omliggende groene, blauwe recreatie- en Natura 2000 gebieden.
- Optimale verbindingen tussen oost- en west-Roermond. De stad vormt zo een verbonden fysiek en sociaal netwerk zonder verdeeld te worden door het spoorzone.

Duurzaamheid

- Maximaal vergroenen en optimaal verdichten brengt hoogwaardige en langdurige toekomstbestendigheid voor zowel mens als natuur.
- De biodiversiteit krijgt een boost door het uitnodigen van de natuur binnen het stedelijk weefsel van Roermond en in Natura 2000 gebieden.
- Investerings op sociale cohesie versterken de Roermondse identiteit voor de toekomstige generaties.
- Energie
- Waterbergingen

Veiligheid

- De verwaarloosde binnenstedelijke (bedrijfs)gebieden langs (en op) de spoorzone worden vervangen door sociaal veilige en levendige plekken. De sociale veiligheid en controle rondom de spoorzones zal toenemen.
- Tunnels creëren beperkend zicht op het mobiele verkeer en vormen onveilige sociale situaties. Door zo veel mogelijk gelijkvloerse kruisingen (niet voor de sporen) te creëren ontstaat een (sociaal) veiliger verkeersnetwerk.
- Het ondertunnelen van het spoornetwerk creëert een optimaal veilige situatie waardoor geen sprake meer is van gevaarlijke spoorwegovergangen.
- Verkeersnetwerk wordt geoptimaliseerd en er komt meer aandacht voor langzaam verkeer. De kans op verkeersongelukken zal sterk afnemen.
- Hinder van treinverkeer (personen en goedertransport) in stedelijk gebied wordt geminimaliseerd.

Ruimtelijke kwaliteit

- Leven in een hoogwaardig groene stedelijke omgeving.
- De verouderde en verloederde woningen en bedrijfsgebouwen rondom het spoorgebied worden opgewaardeerd en dragen positief bij aan de aantrekkelijkheid van de wijken.
- De historische stadsrand langs west-Roermond wordt opgewaardeerd met respect voor het monumentale krakakter van de vestingswerken.
- Het groene krakakter langs de Roer en de Maas in de omgeving van Roermond wordt doorgetrokken in en over de spoorzone.
- Een variatie van hoogstedelijk wonen in een hoogwaardige groene omgeving zal van toegevoegde waarde zijn als aanvulling voor de karakter van Roermond.

Mobiliteit

- Verhogen verkeersveiligheid
- Verbeteren integrale bereikbaarheid voor (langzaam) verkeer door compacte OV-knoop en ketenvoorzieningen
- Openbare ruimte nodigt uit tot gezond bewegen



Fase 3: eindbeeld met isometrie impressie ideaalbeeld Spoorzone na 2040 met grootschalige woningbouw en stedelijke transformatie in Spoorpark en versterking natura 2000 in Roerdal



Fase 1: sanering ongebruikte sporenemplacement met indicatie bestaande woningbouwplannen



Fase 2: spoorbarrière opheffen + indicatie woningbouw aan weerszijden spoor

INDICATIE FASERING SPOORZONE



FASE 1 sanering ongebruikt emplacement t.b.v. Spoorpark



FASE 2 spoorbarrière opheffen t.b.v. Spoorpark en woningbouw



FASE 3 Spoorpark met grootschalige stedelijke transformatie

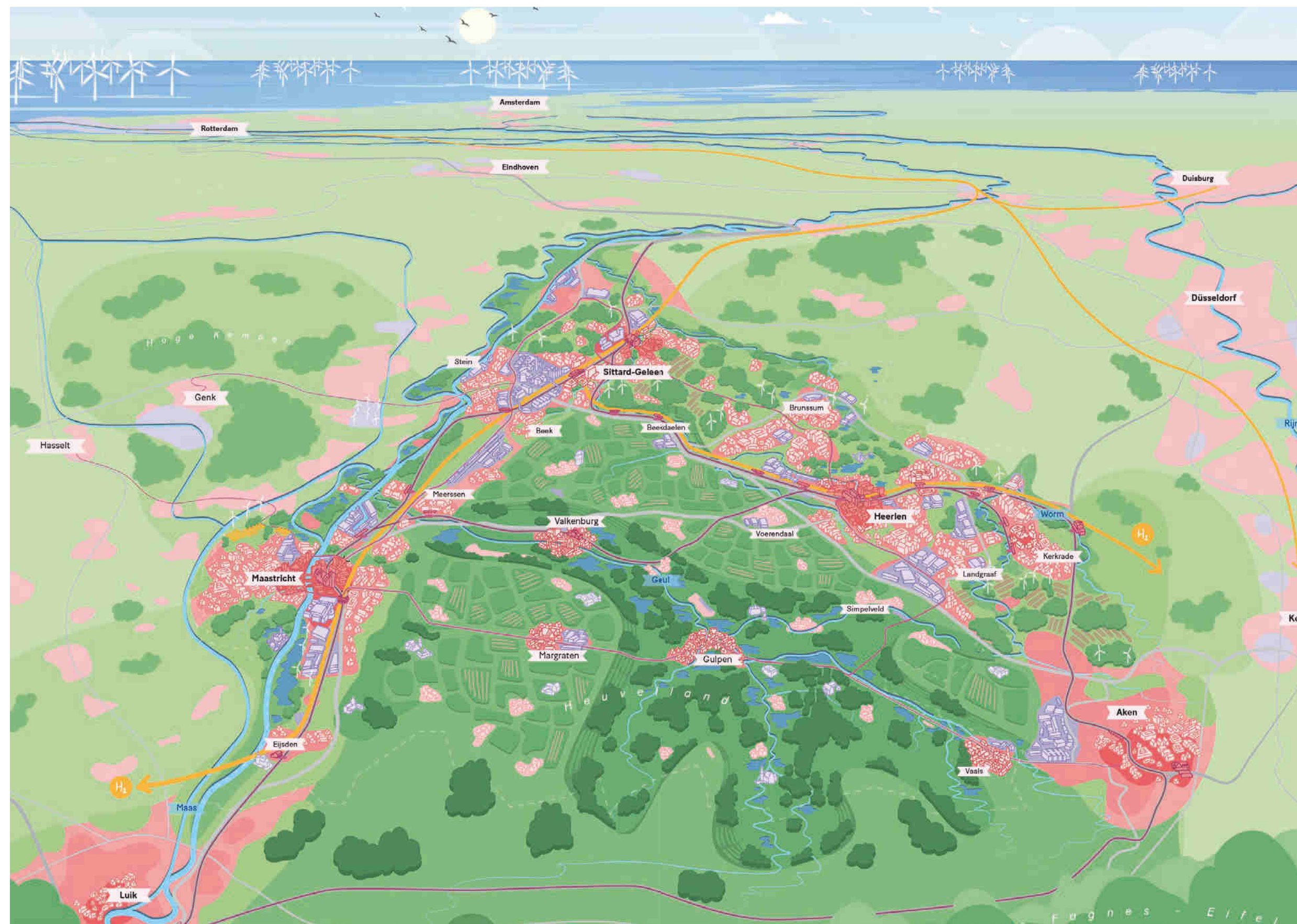


impressie stationspark met west- en oostelijke stationstoegang









### 4.1 Zuid-Limburg maakt Nederland groter

De woningbouw in Zuid-Limburg stond in het afgelopen decennium vooral in het teken van herstructurering van de bestaande woningvoorraad en er golden regionale afspraken over sterk gelimiteerde uitbreiding. Dit beleid werd ingegeven vanuit een grote urgentie voor verbetering van de woon- en leefomgeving in kwetsbare wijken en de noodzakelijke verduurzaming van de bestaande woningvoorraad. Tegelijkertijd was er geen behoefte aan grootschalige nieuwbouw door beperkte autonome demografische bevolkingsgroei. Dat er sprake is van een kentering werd recentelijk geconcludeerd in het ontwerp onderzoek Panorama Zuid-Limburg. Terwijl de focus de afgelopen jaren vooral lag op het behouden en verbeteren van de woonkwaliteit, is er nu ook weer een kwantitatieve opgave te zien.

Zuid-Limburg is immers een zeer aantrekkelijke regio om te wonen. De kwaliteit van het landschap, de betaalbaarheid van woningen en economische specialisaties en kennisclusters zoals circular materials, health en leisure zijn de elementen waar nieuwe inwoners en bedrijven voor kiezen. De voorbije jaren is gericht geïnvesteerd in de ontwikkeling van innovatieve sectoren en aantrekkelijke Brightlands campussen waardoor de regio zich steeds meer ontwikkelt tot een euregionale kennisregio. Door de strategische ligging en de goede verbindingen met de rest van Nederland (regio Eindhoven richting de Randstad) en over de grens richting België (Luik en verder) en Duitsland (Aken en verder) is Zuid-Limburg een Europese schakelregio. Naast ruimte voor de opvang van woonprogramma uit andere Nederlandse regio's kan Zuid-Limburg daarom ook een oplossing bieden voor de grote huisvestingsvraag in grensregio's zoals Aken (Nordrhein-Westfalen).

Woningbouw in Zuid-Limburg is in eerste instantie mogelijk zonder grote aanpassingen in het openbaar vervoer (met name spoor). Er is nog voldoende ruimte in de treinen en op het spoor, waardoor minder grote investeringen nodig zijn en een duurzame vorm van mobiliteit vanaf planvorming gewaarborgd is.

De driehoek Maastricht-Sittard-Geleen-Heerlen kan elkaar hierin versterken en kan een complementair programma faciliteren. Elke stad heeft immers zijn eigen kracht met eigen kansen voor woningbouw rondom de IC-stations. Door deze specifieke woon Habitats aan te bieden, kunnen gedifferentieerde woonmilieus ontstaan die ruimte vanuit transformatie en nieuwbouw bieden voor lokale, regionale, nationale en internationale doelgroepen.

In de eerste plaats is het echter van belang dat de groei van de bevolking geen doel op zich is, maar onderdeel van een strategie om brede welvaart in de regio te realiseren. Zeker voor Zuid-Limburg is woningbouw een middel om aan meerdere beleidsdoelen tegelijk te werken, waarbij de samenwerking tussen gemeente, Provincie en het Rijk essentieel is. Voor Nederland is investeren in Zuid-Limburg niet alleen een middel om kostenefficiënt en duurzaam betaalbare woningen te realiseren, maar ook om de brede welvaart in de regio's te verhogen, en de economische kerngebieden te verbinden met betaalbare woningen en de Europese talentenpool.

Dit ambitiedocument is onderdeel van de derde prioritaire themalijn Verstedelijking rondom Mobiliteitsknooppunten uit het Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Zuid-Limburg.





## 4.2 Sittard-Geleen





## De identiteit van Sittard-Geleen en de potentie van haar spoorzone

Sittard-Geleen heeft veel onderscheidende elementen in huis waar we trots op zijn. Van evenementen van hoogstaand niveau tot een levendige volkscultuur met een actief verenigingsleven. En van een fijne, landelijke omgeving tot state-of-the-art, innovatieve bedrijven die meespelen op wereldniveau.

Ofschoon in Sittard-Geleen door de jaren heen de eerdere fijnmazige verweving van stad-dorp-land heeft plaatsgemaakt voor een grofmaziger menging, grijpen 'stad' en 'land' nog altijd in elkaar en is het 'land' nooit ver weg. Het buitengebied biedt de inwoners in beginsel een sterk complementaire omgeving; hier treft men rust en stilte, drijven wolkenluchten hoog over de akkers en ervaart men de wisseling van de seizoenen.

Het landschap van Sittard-Geleen kent een sterk historisch perspectief. Het landschap van vandaag is het resultaat van een eeuwenlange ontwikkeling, waarin iedere episode zijn 'eigen' aardigheden aan het gebied heeft toegevoegd zonder het voorgaande geheel uit te wissen. Het resultaat is een uitzonderlijk gelaagd landschap, samengesteld uit een intrigerend en complex stelsel van structuren en elementen uit diverse tijdlagen. Tezamen maken zij de geschiedenis van het gebied leesbaar. Hierdoor kan het heden worden herkend als het resultaat van een eeuwenlange ontwikkeling, maar tevens als vertrekpunt voor aanstaande ontwikkelingen. Het gebied kent een rijkdom aan materieel erfgoed, van elementen tot structuren en ensembles.

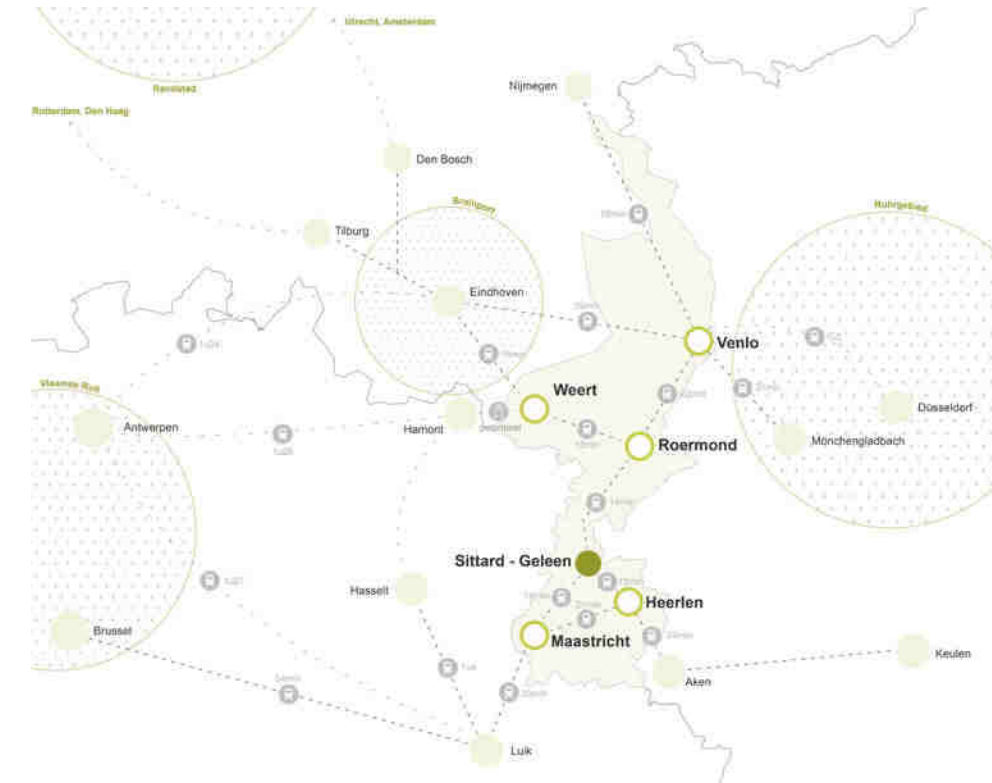
De mijnen, de fabrieken van Philips en de kledingindustrie zijn nu verdwenen. En zoals ooit in Born de auto met het 'pietere pookje' werd gebouwd, moet ook de automotive-sector zich opnieuw uitvinden. Ook dat is innovatie. Permanente transities zijn noodzakelijk om de snelle ontwikkelingen in de wereld bij te houden en soms daarin het voortouw te nemen. De kinderen van de mijnen zijn deels verdwenen, maar de kleinkinderen en achterkleinkinderen van de mijn nemen nu weer het voortouw. Sittard-Geleen is een belangrijke plek voor bedrijven in Limburg en de Euregio vanwege de centrale ligging en goede infrastructuur. Het mkb vormt het kloppend hart van bedrijvenparken

en de lokale economie. Brightlands en Chemelot zijn wereldwijde koplopers als het aankomt op de ontwikkeling van materialen en hebben zo invloed op de verduurzaming van de gehele maakindustrie. Nu is de regio uitgerust met meer kennis dan ten tijde van die eerste landbouwers van Nederland. Met oog voor de maatschappelijke uitdagingen. Want het platbranden van bossen door de eerste landbouwers of de steenkoolwinning tijdens de mijntijd was ook een aantasting van het milieu waar destijds nog onvoldoende bij werd stilgestaan. Een nieuwe omslag naar een circulaire economie is in onze gemeente dan ook op zijn plaats. Een nieuw hoofdstuk in de lange geschiedenis van deze innovatieve maakstad. Waar kan dat tot een beter succes leiden dan in Sittard-Geleen?

Er is al een stevige basis gelegd voor het nieuwe hoofdstuk van Sittard-Geleen. De nieuwe, circulaire economie die voor de deur staat wordt voortgestuwd door impactmakers in het onderzoek en in het bedrijfsleven. Daarnaast is Sittard-Geleen zelf dé proeftuin om nieuwe innovaties tot maatschappelijke toepassingen te laten komen, door de brede onderwijsinfrastructuur. Ook zijn er tal van initiatieven om circulariteit in de wijken tot leven te laten komen.

In Sittard-Geleen bestaan traditie, erfgoed, cultuur en circulariteit naast elkaar. Gemoedelijk, dichtbij het groen én een circulair en duurzaam gezond leven is voor iedereen toegankelijk.

Vanuit dit sociaal-economisch toekomstbeeld biedt de stationsomgeving Sittard (OV knooppunt) een ideale omgeving om duurzaam deze toekomst vorm te geven. Er heerst een vestigingsklimaat en omgevingskwaliteit die traditie (middeleeuwse binnenstad) en transitie (circulaire stad) aan elkaar kan verbinden. Hierdoor liggen er unieke kansen voor wonen en leven, werken, retail en recreatie. Dit alles perfect duurzaam ontsloten naar de rest van Nederland en Europa.



Sfeerbeeld gegenereerd met AI (Midjourney)





Huidige situatie

De verdeelde stad

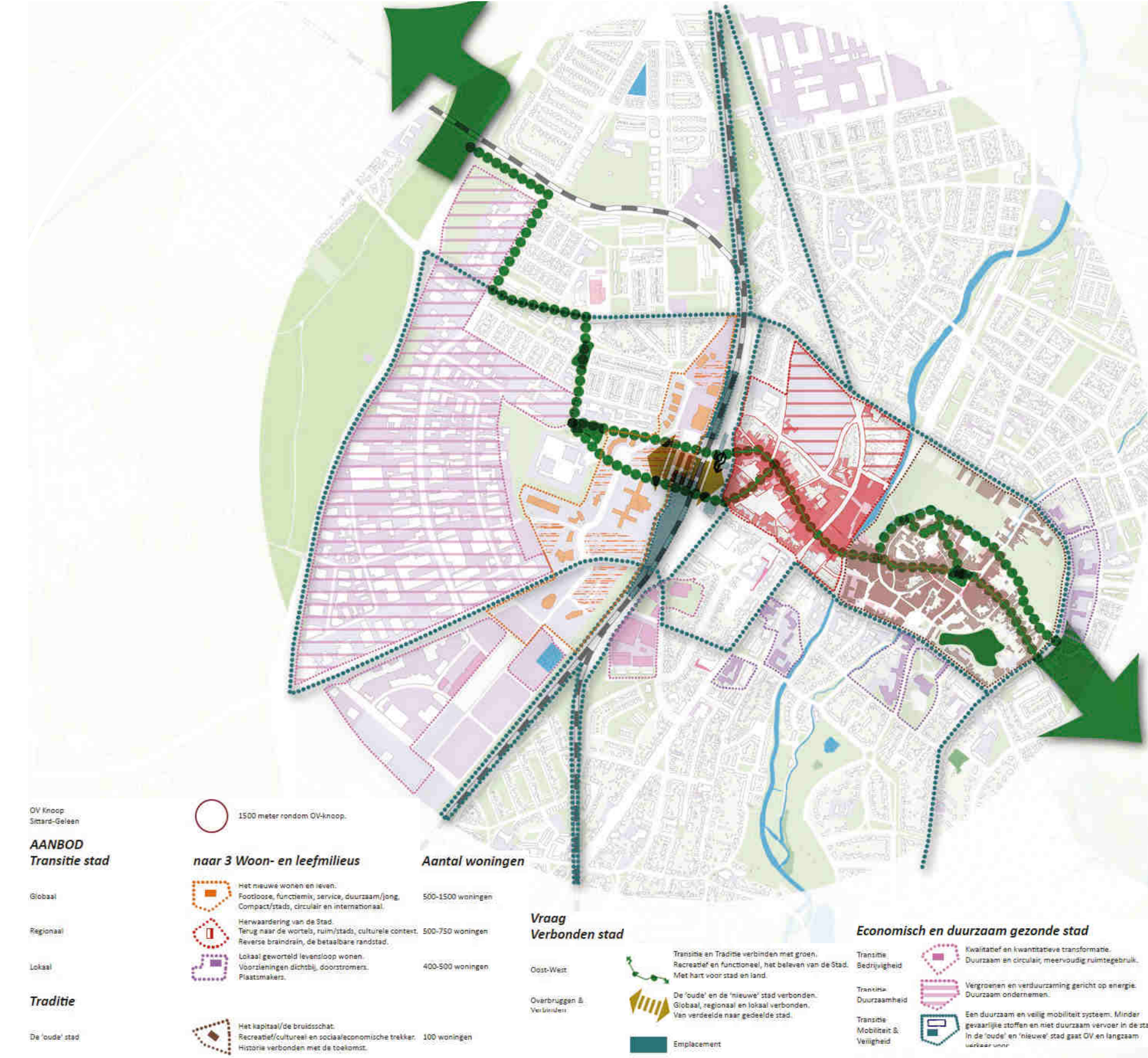
Sittard-Geleen is gesitueerd op nagenoeg het smalste stukje Nederland als schakel tussen Noord en Midden Limburg en Zuid-Limburg. De verstedelijking in Sittard-Geleen is vanuit de middeleeuwse binnenstad van Sittard radiaal ontwikkeld. Door een aantal grootschalige infrastructurele ingrepen sinds de industrialisatie (mijnbouw) in de regio is de verstedelijking steeds meer opgedeeld in Coulissen. Deze structurele infrastructurele ingrepen zoals het spoor, het kanaal, de Rijksweg en de snelweg A2 hebben dit smalle stukje Limburg tussen Duitsland en België opgedeeld en verdeeld. De verbindingen met de rest van de (eu) regio en de rest van Nederland hebben barrières veroorzaakt in de stad, gedomineerd door mobiliteit.

Ten tijde van de grote economische ontwikkelingen is de barrièrewerking van deze mobiliteitsassen steeds groter geworden bovendien heeft met name Chemelot ervoor gezorgd dat deze barrières ook op het gebied van (externe) veiligheid de verstedelijking in de weg heeft gezeten.

Het spoor, station Sittard en de bijbehorende emplacements (Externe veiligheid gevaarlijke stoffen en geluid) vormen op dit moment de belangrijkste obstructie voor verdere stedelijke ontwikkeling rondom het OV-knooppunt Sittard.

De ligging van Sittard-Geleen in het algemeen en Station Sittard in het bijzonder is ideaal voor verregaande transformatie van de stad en vernieuwde stedelijke ontwikkeling.

Op dit moment ligt er aan de West zijde een mix van (veelal leegstaande) kantoren, bedrijventerreinen, woonwijken, scholen en sport en leisure functies. Aan de Oostzijde ligt een mix van wonen, werken, retail (met grote mate van leegstand) en de historische middeleeuwse binnenstad met hoge culturele en erfgoed waarde. Het vestigingsklimaat voor wonen, werken en recreëren is van hoog niveau en de ligging is op het schakelpunt tussen Noord en Zuid Limburg en Nederland en de e regio.



Potentiële situatie

Transitie

De ontwikkeling van de omgeving van het OV knooppunt Sittard levert voor Sittard-Geleen een unieke kans op. Deze kans bestaat uit twee delen:

- De stad verbinden door de barrièrewerking van de Noord-Zuid verbindingen weg te nemen en de Oost-West verbinding te gebruiken om drie unieke Woon- en Leefmilieus te ontwikkelen:

1. Globaal: Het nieuwe wonen en leven, footloose, functiemix, full service, duurzaam en jong, compact en stads, circulair en (inter)nationaal.
2. Regionaal: Herwaardering van de stad, terug naar de wortels, ruim en stads, culturele context, reverse braindrain de betaalbare randstad.
3. Lokaal: Lokaal geworteld: levensloop wonen, voorzieningen dichtbij, doorstromers en plaatsmakers.

- De enorme ruimte (grond en leegstaand vastgoed) en kwaliteiten duurzaam te ontsluiten via het spoor en hiermee mogelijkheden te scheppen om complementair opgaven uit de ons omringende regio's in te vullen.

Traditie

De ontwikkeling van de stad die dan ontstaat kan groeien op de rijke voedingsbodem van de Binnenstad van Sittard, de bruidsschat c.q. het kapitaal. Een recreatieve, culturele en sociaaleconomische parel op het schakelpunt tussen Noord en Zuid, Oost en West. Hierdoor worden verleden, heden en toekomst van de stad met elkaar verbonden.





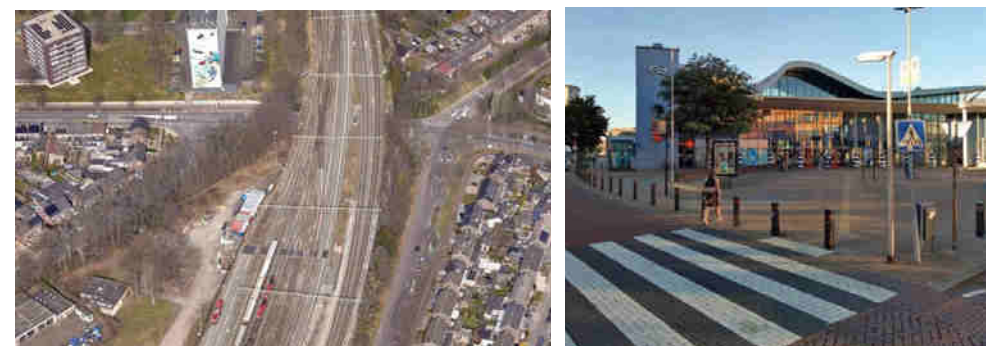
Huidige situatie

Station Sittard is een belangrijke ov-knoop in de Euregio. Via het spoor is de stad naar het noorden rechtstreeks verbonden met de Brainportregio (Eindhoven – 45 min.), Den Bosch, Utrecht en verder. Sittard-Geleen maakt deel uit van het daily-urban-system Zuid-Limburg. Binnen 15 minuten reistijd naar het zuiden zijn er directe verbindingen met Maastricht en Heerlen en de tussengelegen stations. Daarnaast is Sittard via het spoor met één enkele overstap verbonden met Aken en Luik.

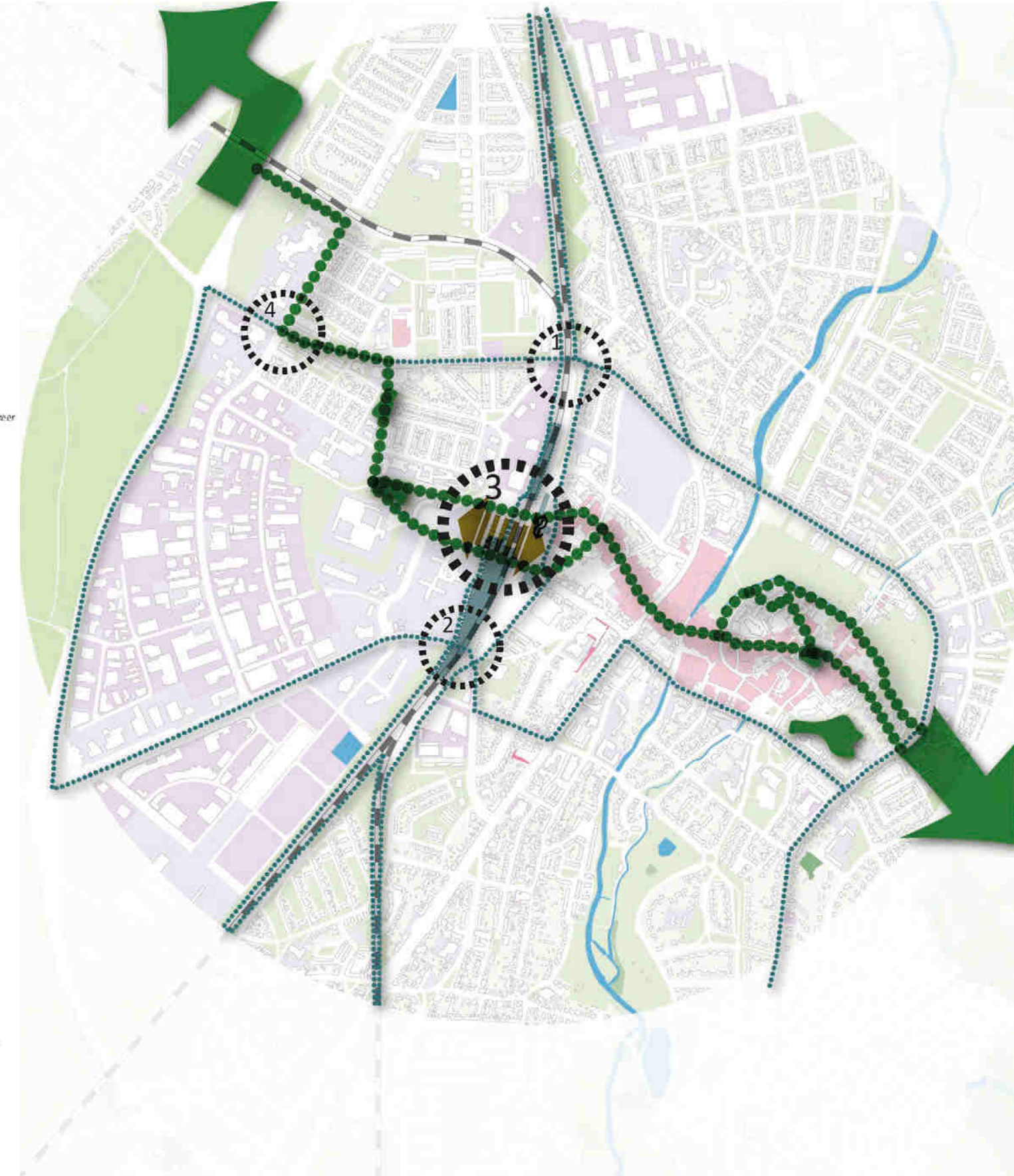
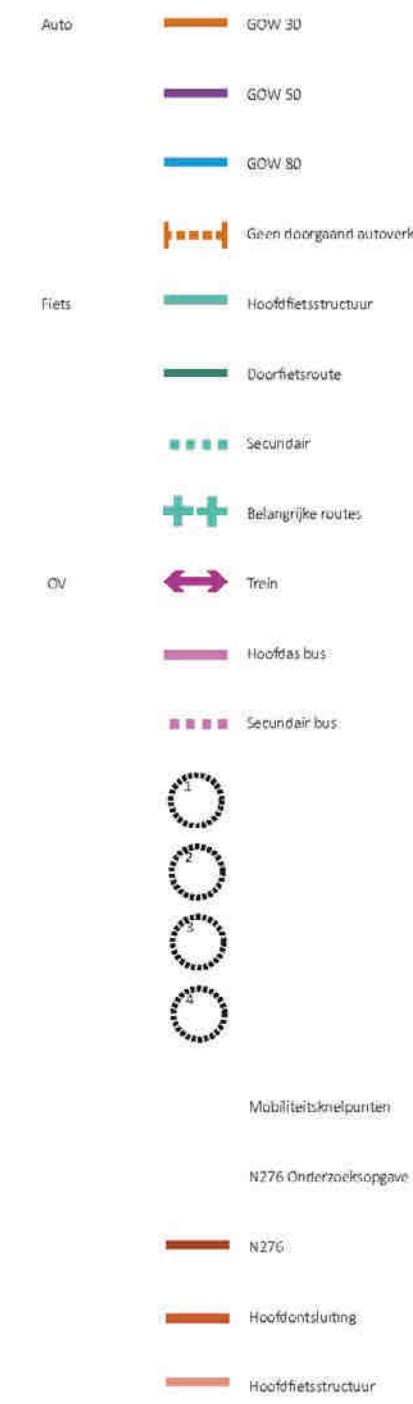
De directe nabijheid van het economische cluster Chemelot maakt dat het spoor en het stationemplacement gebruikt wordt voor transport van o.a. gevaarlijke stoffen. Omgevingsveiligheid en de contouren voor externe veiligheid en geluid zijn een factor binnen de ontwikkeling van het stationsgebied die bijzondere aandacht vragen. De verantwoordelijkheden t.a.v. deze veiligheid zijn belegd bij verschillende partijen waaronder gemeente, ministerie van I&W en Prorail. Om gebiedsontwikkeling rondom het station mogelijk te maken, is samenwerking noodzakelijk om de veiligheid te kunnen blijven borgen.

Het spoor en het emplacement vormen een brede barrière binnen de stad Sittard. Met name voor het langzaam verkeer tussen het onderwijs en wonen aan de westzijde met het centrum van Sittard is er nog geen verbonden stad. De infrastructurele knelpunten maken de directe stationsomgeving een weinig aantrekkelijke omgeving. Ook het stationsplein aan de oost- en westzijde zijn momenteel geen visitekaartje voor de stad Sittard.

Het autogebruik in Zuid-Limburg is hoog. Ruim 50% van de verplaatsingen tussen de 0 en 7,5 kilometer vindt plaats met de auto. De auto is ook dominant aanwezig in en rondom het station van. Er is sprake van extensief ruimtegebruik in de verkeersruimte en er is veel verharding aanwezig. Het langzaam verkeer heeft daardoor onvoldoende ruimte en wordt veelal verdrongen. Omdat er aan de westzijde van het station weinig levendigheid is, komt hier ook het (gevoel van) veiligheid en leefbaarheid in het geding.



Mobiliteit



Potentiële situatie

Station Sittard heeft een gedegen basis met veel (ongebruikte) potentie: een ruim vervoersaanbod met aantrekkelijke reistijden naar omliggende steden en regio's. Bovendien is er voldoende capaciteit op het spoor en in de treinen aanwezig om meer reizigers te vervoeren.

Om drie woon- en leefmilieus te ontwikkelen en daarbinnen ruimte te bieden aan de vraag om grootschalige woningbouwlocaties rondom OV-knooppunten zijn drie maatregelen nodig:

- 1. Overbruggen & verbinden:** De 'oude' stad (traditie) verbinden met de 'nieuwe' stad (transitie). Globaal, regionaal en lokaal verbonden. Van een verdeelde naar een gedeelde stad duurzaam verbonden met haar (inter)nationale omgeving. Hiervoor is het nodig de huidige barrière zowel letterlijk als figuurlijk te overbruggen.
- 2. Mobiliteit & Veiligheid:** Een duurzaam en veilig mobiliteitssysteem. Minder (lieft geen) gevaarlijke stoffen in het OV-knooppunt en minder niet duurzaam vervoer in de stad. In de oude en nieuwe stad heeft langzaam verkeer en OV letterlijk en figuurlijk voorrang.
- 3. Oost-West:** Transitie en Traditie duurzaam met elkaar verbinden met groen. Recreatief en functioneel, het beleven van de stad. Met hart voor stad en Land. Openbare ruimte geladen met duurzaamheid, cultuur en historie.

Als aan bovenstaande voorwaarden invulling wordt gegeven, kunnen de drie genoemde woon- en leefmilieus ontstaan. De mobiliteitsknoop station Sittard is de basis voor het ontsluiten van gronden en leegstaand vastgoed waarmee de gemeente Sittard-Geleen een bod kan uitbrengen op grootschalige woningbouw.



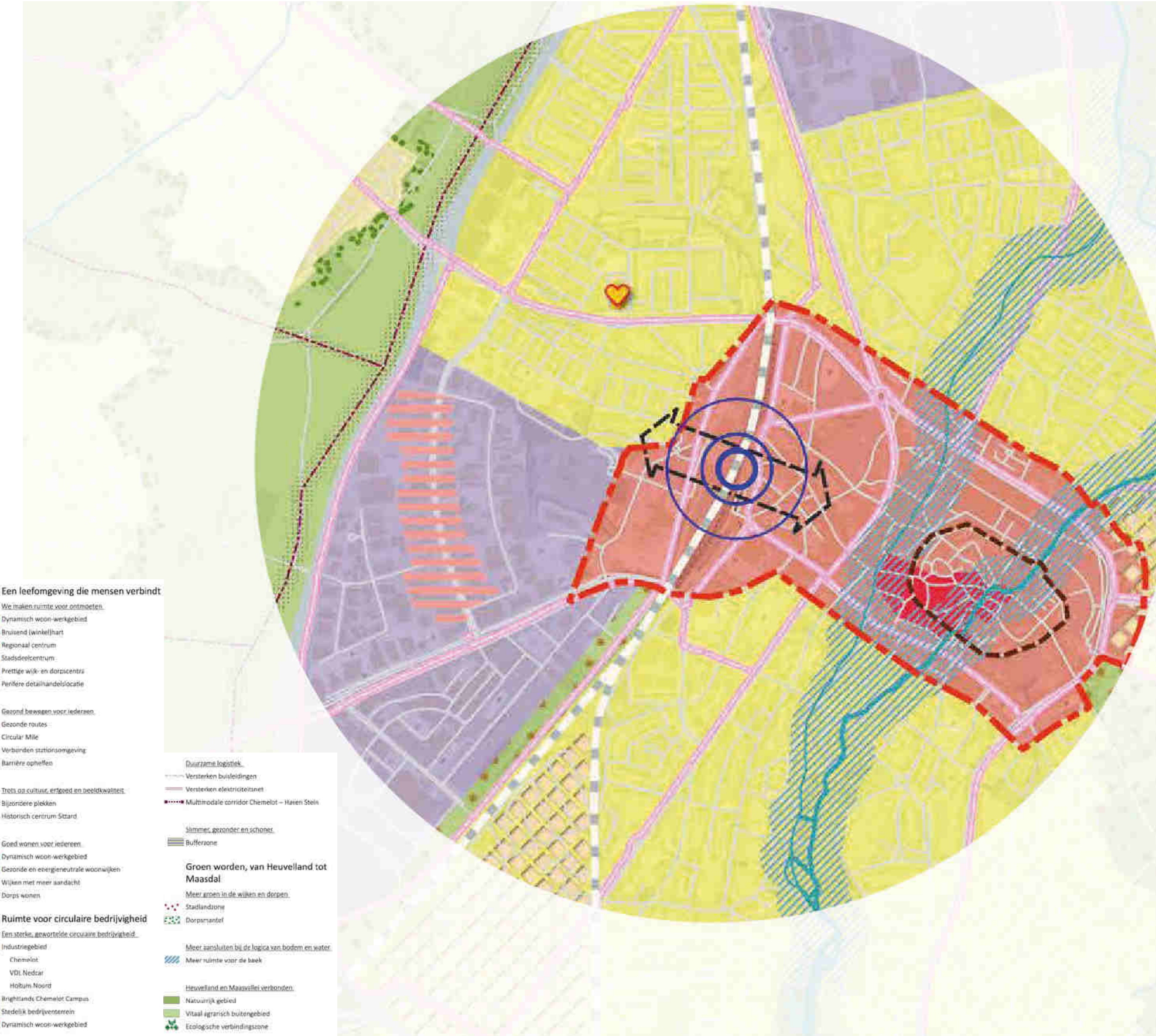


Huidige situatie

Ofschoon in Sittard-Geleen de eerdere fijnmazige verweving van stad-dorp-land heeft plaatsgemaakt voor een grofmaziger menging, grijpen 'stad' en 'land' nog altijd in elkaar en is het 'land' nooit ver weg. Het buitengebied biedt de inwoners in beginsel een sterk complementaire omgeving; hier treft men rust en stilte, drijven wolkenluchten hoog over de akkers en ervaart men de wisseling van de seizoenen.

Het landschap van Sittard-Geleen kent een sterk historisch perspectief. Het landschap van vandaag is het resultaat van een eeuwenlange ontwikkeling, waarin iedere episode zijn 'eigen' aardigheden aan het gebied heeft toegevoegd zonder het voorgaande geheel uit te wissen. Het resultaat is een uitzonderlijk gelaagd landschap, samengesteld uit een intrigerend en complex stelsel van structuren en elementen uit diverse tijdlagen. Tezamen maken zij de geschiedenis van het gebied leesbaar. Hierdoor kan het heden worden herkend als het resultaat van een eeuwenlange ontwikkeling, maar tevens als vertrekpunt voor aanstaande ontwikkelingen.

Het gebied kent een rijkdom aan materieel erfgoed, van elementen tot structuren en ensembles.



Potentiële situatie

Om het ecologische netwerk zo robuust mogelijk te maken en groene en blauwe structuren te ontwikkelen die het binnen- en buitenstedelijk gebied verbinden is het van belang om barrières te slechten. Het gaat hierbij met name om bovenregionale en regionale infrastructuur. Bestaande verbindingen moeten worden opgewaardeerd en voor het goed functioneren is het noodzakelijk nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen toe te voegen en daarnaast te investeren in groenblauwe bufferzones langs de infrastructurele lijnen.

Investering in meer groen en blauw en natuurinclusieve landbouw biedt kansen voor het terugbrengen van gebiedseigen beplantingen en landschapselementen waarmee het landschap weer beter leesbaar gemaakt kan worden. Dit draagt bij aan de biodiversiteit en vergroot de recreatieve waarde van het landschap.

Bij het vergroenen van bedrijventerreinen het gaat het ook over het zichtbaar maken van de kenmerken van de plek; de maat en schaal van het landschap, essentiële zichtrelaties omgaat en aanwezige structuurlijnen en over de vormgeving van de overgang naar het landschap.



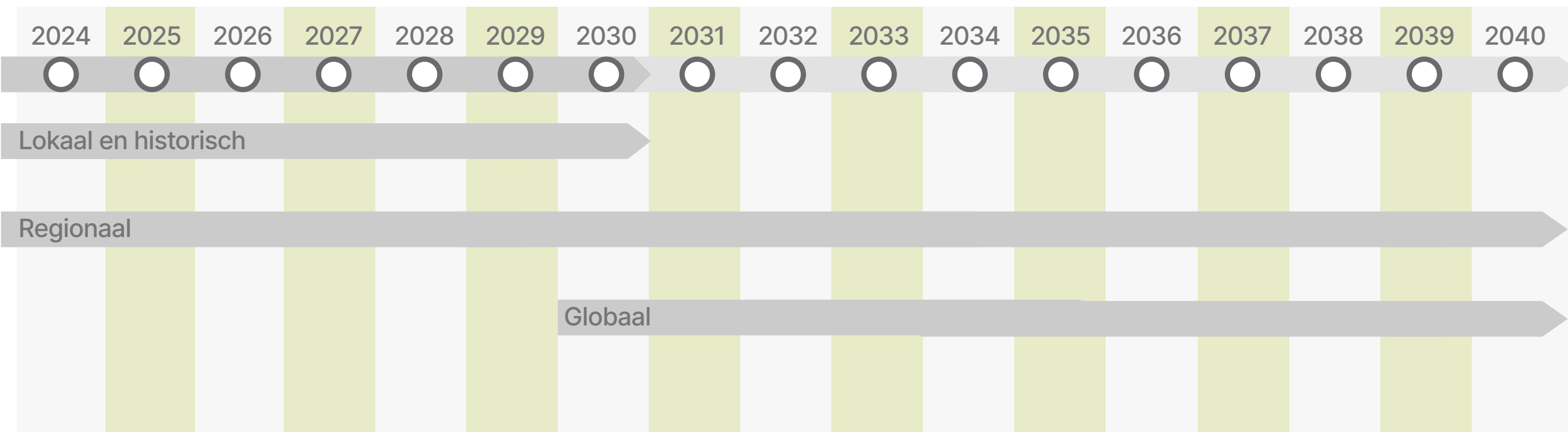


Overzicht projecten

Indicatieve geplande woningbouwaantallen binnen 1,5 km van het station

Locatie	Woondeal binnen 1,5km (t/m 2030)	Extra woningen t/m 2030	Extra woningen 2030-2040
Lokaal en historisch	365	318	0
Regionaal	0	429	250
Globaal	0	0	1500
<b>Totaal</b>	<b>365</b>	<b>747</b>	<b>1750</b>

Beoogde planning

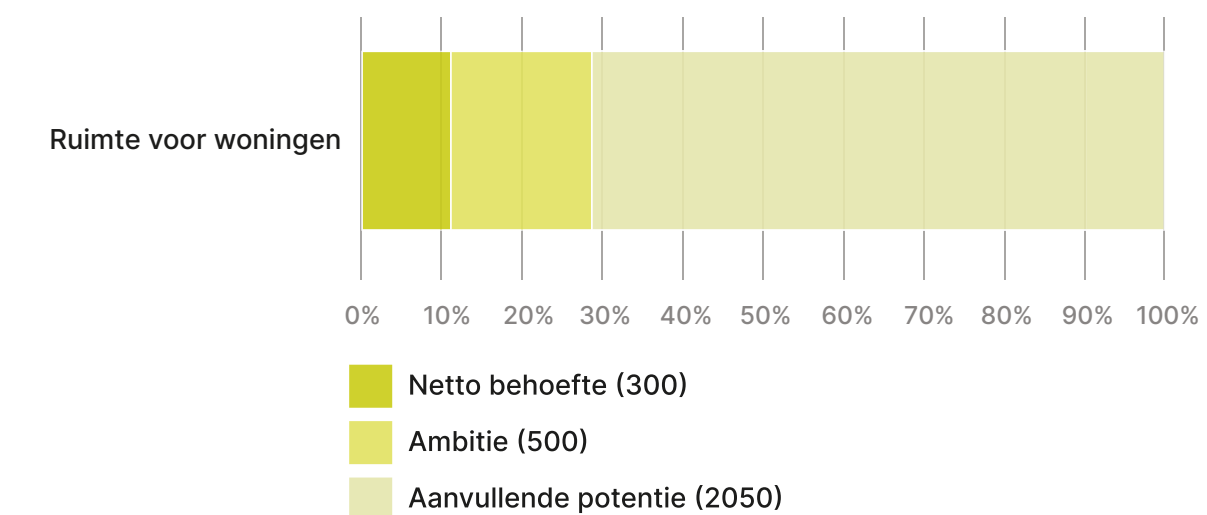


Sittard-Geleen staat in de Woondeal aan de lat voor een bruto toevoeging van 1.845 woningen. Die woningen worden verspreid over de gemeente gebouwd. In het gebied rondom ons intercitystation hebben we een aanvullende eigen ambitie en zien we ruimte om voor een vraag van elders ruimte te maken voor extra woningen.

In dit vergezicht maken we onderscheid tussen behoefte, ambitie en aanvullende potentie. De 1,5km rondom het station biedt veel meer ruimte aan woningbouw dan waar in heel Sittard-Geleen tot 2030 (en ook deels daaraan voorbij) behoefte aan is. Wonen boven winkels in het centrum, transformatie van winkels en kantoren buiten het kernwinkelgebied en een eventuele sprong naar de westkant van het station is niet nodig om de gemeentelijke behoefte in te vullen. Al deze ontwikkelingen bieden wel ruimte voor ambitie en extra potentie indien de vraag ver voorbijgaat aan de huidige verwachtingen.

Als gemeente willen we aan de slag met een gebiedsontwikkeling rondom het station, inclusief woning in verschillende vormen en voor verschillende groepen, zowel tot als na 2030. Op dit moment werken Sittard-Geleen in de actualisatie van de omgevingsvisie en een nieuw volkshuisvestingsprogramma uit waar we ontwikkelruimte voor woningen willen bieden. Het invullen van onze behoefte en ambitie gebeurt dus in alle woonmilieus en er is aanvullende potentie in alle woonmilieus. Net als in de rest van de gemeente spannen we ons in om de verdelingsleutel uit de Woondeal toe te passen: 1/3 sociaal, 1/3 betaalbaar en 1/3 overig.

Programma stationsomgeving en centrum Sittard



Behoeft – lokaal en historische binnenstad

Voor het centrum van Sittard en de omliggende wijken is er een netto behoefte aan 300 woningen tot 2030. Vergrijzing en krimp verkleinen uiteindelijk de vraag naar traditionele grondgebonden woningen die niet levensloopbestendig en / of te verduurzamen zijn. Het merendeel van de nieuwe woningen moet landen in de levensloopbestendige en betaalbare segmenten. Een groot deel van de vraag kan opgelost worden via transformaties in de bestaande voorraad.

De woningen in het 'lokaal' woonmilieu voldoen grotendeels aan die behoefte en zijn bijna allemaal onderdeel van de Woondeal. Met enkele aanvullende ontwikkelingen in het historische centrum en buiten het kernwinkelgebied is echter aan de 'reguliere' demografische behoefte in het centrum van Sittard voldaan. Daarom onderzoeken we een koppeling met de woningbehoefte elders in de stad. In de stadswijken van Sittard zien we grotere een netto behoefte terwijl de plancapaciteit daar achter blijft. Een mogelijkheid is om een deel van die behoefte, met name aan nultredenwoningen, te voorzien rondom het stationsgebied. Dicht bij het openbaar vervoersknooppunt en de voorzieningen. Woningontwikkelingen in de wijken gericht op transformatie en diversificatie blijven dan mogelijk. Maar de kwantitatieve groei, land in het stationsgebied. Daar zien we kansen om een stedelijke kwaliteitsimpuls, mobiliteitstransitie en een transformatie van het woon- en winkelaanbod samen te brengen.

Ambitie – regionaal

In de Woondeal heeft Sittard-Geleen een aanvullende ambitie neergezet van 500 woningen in het stationsgebied. Deze ambitie is gekoppeld aan studenten, starters en expats. Groepen die in de reguliere behoefteprognose minder eenduidig naar voren komen. Dit zijn bovendien logische bewoners voor concepten zoals PITground en woonmilieus op de rand van centrum en stationsgebied. Concrete cijfers hiervoor ontbreken. Kijkend naar de populariteit van PITground met bewoners die tot aan Eindhoven studeren en de intentie om de groeiende studentenpopulatie van Maastricht een plek te geven in Sittard en Heerlen bieden ruimte voor ideeën.

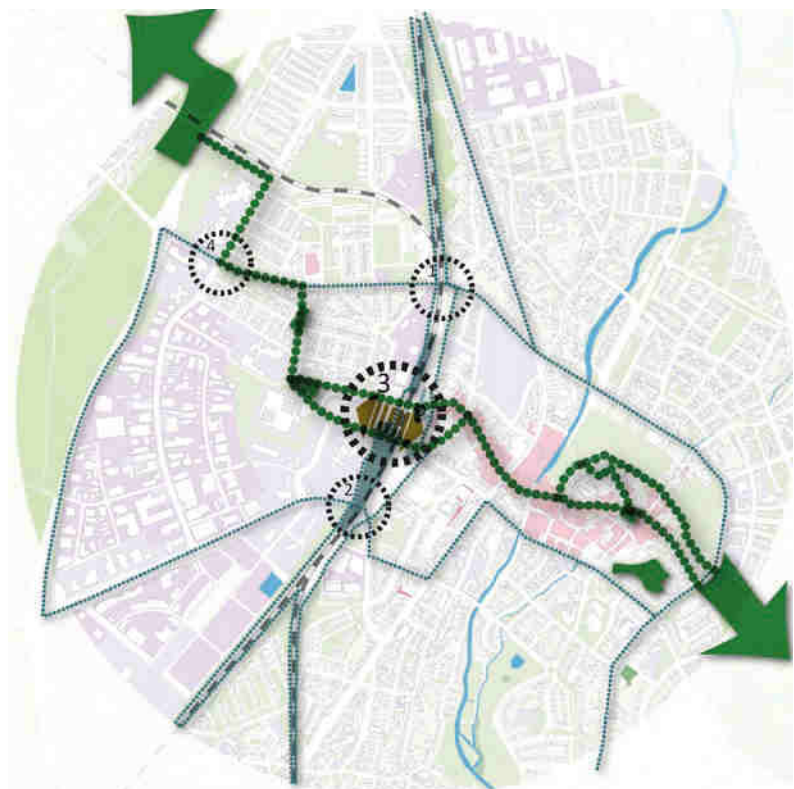
Bovenop de 'reguliere' behoefte en de studentengroei ligt de potentie vanuit de Brightlands Campus en een versterkte relatie met de Maastrichtse en Eindhovens / Noord-Limburgse woningmarkt. De potentiële groei van De Brightlands Campus (tot 5.000 banen t/m 2030) zorgt (in potentie) voor een behoefte van bijna 1.000 extra woningen in Sittard-Geleen. Dit zal verspreid door de gemeente een plek moeten krijgen. Het stationsgebied van Sittard is een van de logische startpunten hiervoor.

Aanvullende potentie – globaal

Onder potentie scharen we de ruimte waarnaar gevraagd wordt bovenop de Woondeal, maar die wij als gemeente in de huidige omstandigheden niet nodig hebben. Voor een deel van het leeg vallend winkelvastgoed in de transformatiegebieden en een deel van de sprong naar de westkant van het station is binnen de gemeentelijke en regionale behoefte geen programma te vinden. Hier hebben wij als gemeente ontwikkelruimte voor een behoefte van elders in het land. Verhuisbewegingen die samenhangen met nieuwe lokale economische ontwikkelingen, een betere bereikbaarheid van grote werkclusters als Eindhoven en het settelen in Zuid-Limburg kunnen een plek krijgen in de Sittardse knoop. Hier zien wij, onder de juiste omstandigheden, ruimte voor een extra 2.000 woningen. Om dit te activeren moet er stevig geïnvesteerd worden in woningen die uit de markt dreigen te vallen (VHF-gelden), mobiliteit (emplacements, oversteekbaarheid station, verbindingen naar economische clusters, MIRT-gelden), economische ontwikkeling (impuls hoogwaardige werkgelegenheid en Nationaal Groeifonds) en daadwerkelijke demografische bewegingen.



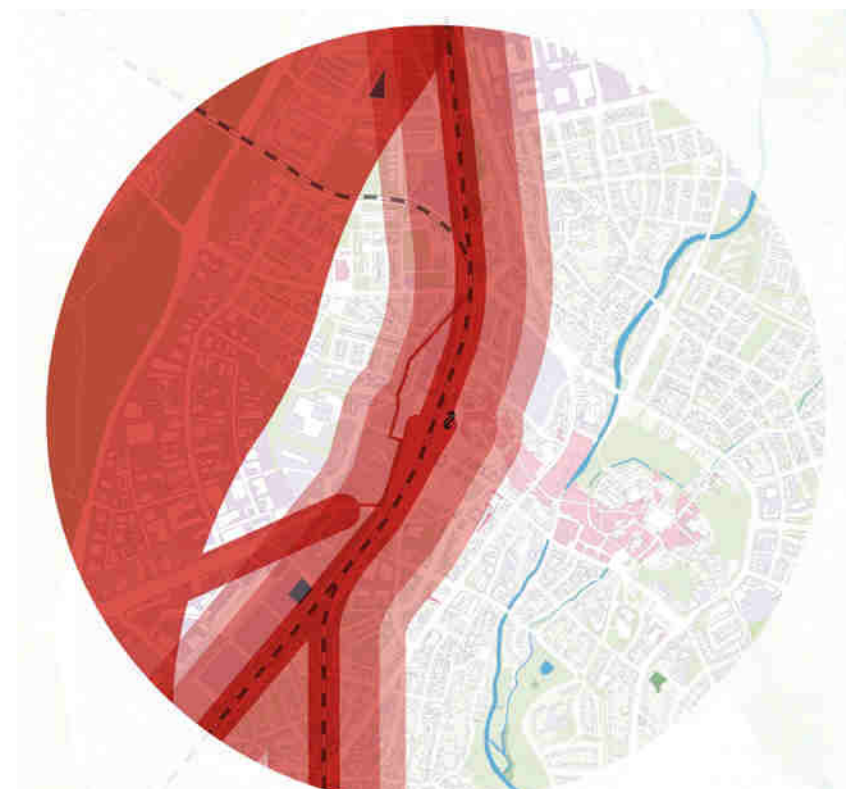
## Overzicht randvoorwaarden



Bereikbaarheid

### A. Eigendommen

Veel gronden en gebouwen zijn in eigendom van particulieren en commerciële bedrijven danwel beleggers. Bijzondere eigenaren van strategisch belang in de opgaven in het gebied zijn NS-Vastgoed/ NS stations en Prorail. Op dit moment wordt er onderzocht of de gemeente actief strategisch grondbeleid wil inzetten om het gebied tot ontwikkeling te brengen inclusief een juridisch bijbehorend instrumentarium.



Hindercontouren EV

### B. Bereikbaarheid

We werken aan een comfortabel en duurzaam mobiliteitssysteem waarbij in de oude en nieuwe stad langzaam verkeer, openbaar vervoer en deelmobiliteit voorrang krijgt. Dit doen we o.a. door in de stationsomgeving te werken aan:

- Versterken treinverbindingen met Luik, Aken en Venlo/Nijmegen.
- Herstructurering bestaande netwerken (voetganger, fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto) rondom het station met als doel te zorgen voor meer verbinding tussen wijken en een aantrekkelijkere woon- en leefomgeving van het stationsgebied.
- Realiseren nieuwe fietsroutes (nieuwe infra).
- Herinrichting Stationsplein (centrumzijde) als verblijfsgebied en autoluwe zone.
- Realiseren van een volwaardige stationsentree aan de westzijde.
- Kwaliteitsimpuls huidige busstation.
- "Openen/verbreden" tunnel onder de perrons tot interwijkverbinding. Daarbij ook het stationsgebouw meenemen.



Hindercontouren geluid

### C. Hindercontouren & externe veiligheid

Nader te bepalen maatregelen om de veiligheid in het gebied afdoende te borgen. O.a. door preventieve en repressieve maatregelen te treffen. Zowel aan de bron als in het ontvangstgebied. Daarnaast intensieve afstemming tussen Rijk en gemeente om vervoers- en veiligheidsontwikkelingen te monitoren en evalueren.

## Randvoorwaarden samengevat

Om 3 woon- en leefmilieus te kunnen ontwikkelen en daarmee ruimte te scheppen voor het bod zijn er drie belangrijke ingrepen nodig.

### Randvoorwaarde

**Overbruggen & Verbinden:** De gele pijl verbindt de oost- en westzijde van het station en voegt een groene stedelijke verblijfsruimte toe aan de stad en de nieuwe Oost West verbinding door de stad. Dit kan in de vorm van een dek, dok en/of brede overkluizing dan wel open onderdoorgang.

**Mobiliteit & Veiligheid:** Aandacht voor externe veiligheid en geluid. Afdoende maatregelen om de veiligheid in het gebied te borgen.

**Oost & West:** Een groene lijn door de stad waarbij de inrichting van de openbare ruimte en infra gericht is op klimaat, duurzaamheid, groen en langzaam verkeer.

## Benodigde besluitvorming

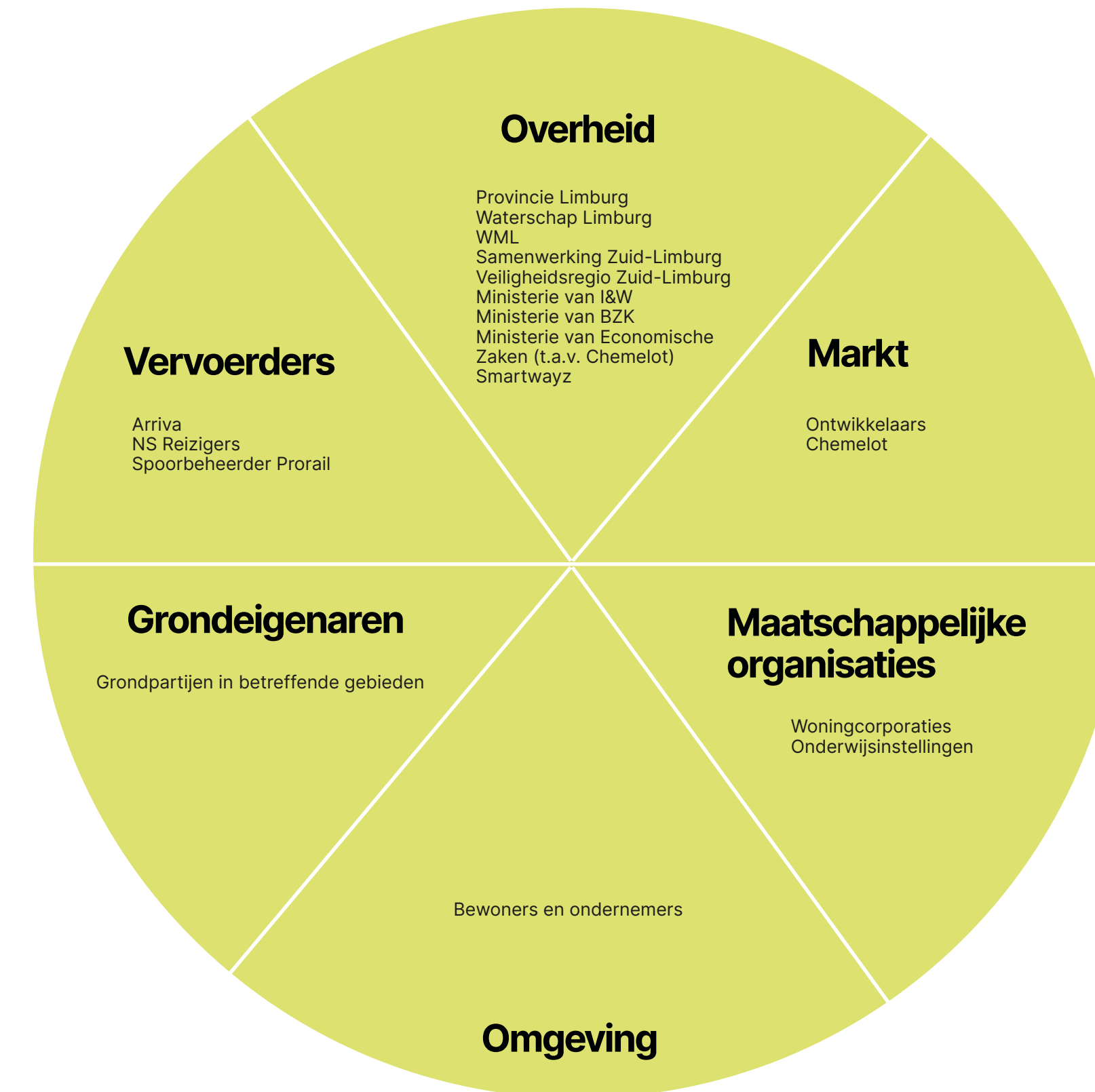
Randvoorwaarde	Besluitvorming
Omgevingsvisie	Conceptfase
Besluitvorming ambtiedocument BOL en MIRT	BOL/MIRT
Besluitvorming stationsomgevin	Nader te bepalen



Acties

Wat doen we zelf?	Wat hebben we nodig van het rijk?	Wat hebben we nodig van anderen?
Vaststellen Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2040 Samen stad en dorp maken!	Oost-West verbinding	Upgrade en aantrekkelijker stationsgebouw (NS Stations, ProRail)
Beleidsmatige, planologische verankering (omgevingsplannen) en juridische kaders scheppen	Onderbouwing en duiding van de woonbehoefte – wie komt hier wonen? De lokale markt vult deze woningen op deze schaal niet zonder bewoners weg te trekken uit bestaande wijken.	Medewerking van grondeigenaren om het stationsgebied opnieuw in te richten, met name de westzijde (o.a. NS Stations).
Verkennd onderzoek of gemeente actief strategisch grondbeleid wil inzetten	Doeltreffende financiële ondersteuning. Zowel direct in de aanvullende woningen als indirect in het aanpakken van de oude woningvoorraad (VHF), mobiliteits- en economische ontwikkelingen.	Onderzoeksopgave capaciteit N276 t.b.v. doorstroming van doorgaand verkeer (Provincie Limburg (wegbeheerder))
Sturen op passend woonprogramma binnen de Woondeal en gemeentelijke beleidskaders	Zuid-Limburg als 1 stedelijke regio zien en behandelen.	Chemelot
Uitvoeringsmaatregelen (herinrichting stationsomgeving en openbare ruimte, aanleggen fietsinfrastructuur, vergroening etc.)	Een gedeelde verantwoordelijkheid in het veilig houden van de stationsomgeving i.r.t. het transport van gevaarlijke stoffen richting het economische cluster Chemelot. Hier nadere afspraken over maken (monitoring, evaluatie en maatregelen).	
Opnemen in NOVEX Zuid-Limburg	Zuid-Limburg als kennisregio zien en behandelen.	
Drie woonmilieus		
Samenwerken in stedelijk Netwerk Zuid-Limburg		
Zuid-Limburg bereikbaar		

Samenwerkende partijen





## Wat levert het op?

## Sociaal economisch

- Werkgelegenheid
- Opleidingsniveau

## Leefbaarheid

- Een veilige en aantrekkelijke stationsomgeving
- Openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeten en bewegen (gezondere inwoners)
- Sterke verbinding tussen historisch centrum, wijken en station en een sterke verbinding tussen Oost en West.
- Verminderen van hittestress, toenemen vasthouden hemelwater

## Duurzaamheid

- Toekomstbestendig wonen
- Hergebruik bestaande panden, circulariteit
- Toename duurzame mobiliteit, minder CO2-uitstoot
- Minder autoafhankelijke woonmilieus rondom het station
- Beter benutten bestaande capaciteit van de trein (verbeteren business case OV)
- Vergroening

## Veiligheid

- Verbeteren sociale veiligheid
- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren van externe veiligheid

## Ruimtelijke kwaliteit

- Beeldkwaliteit
- Voorkomen leegstand
- Herbestemming
- Aantrekkelijke stationsomgeving
- Verbetering openbare ruimte inclusief vergroening
- Aantrekkelijke buurten
- Een sterke verbinding tussen de historische binnenstad en andere wijken



Traditie en transitie in Sittard-Geleen





## 4.3 Heerlen





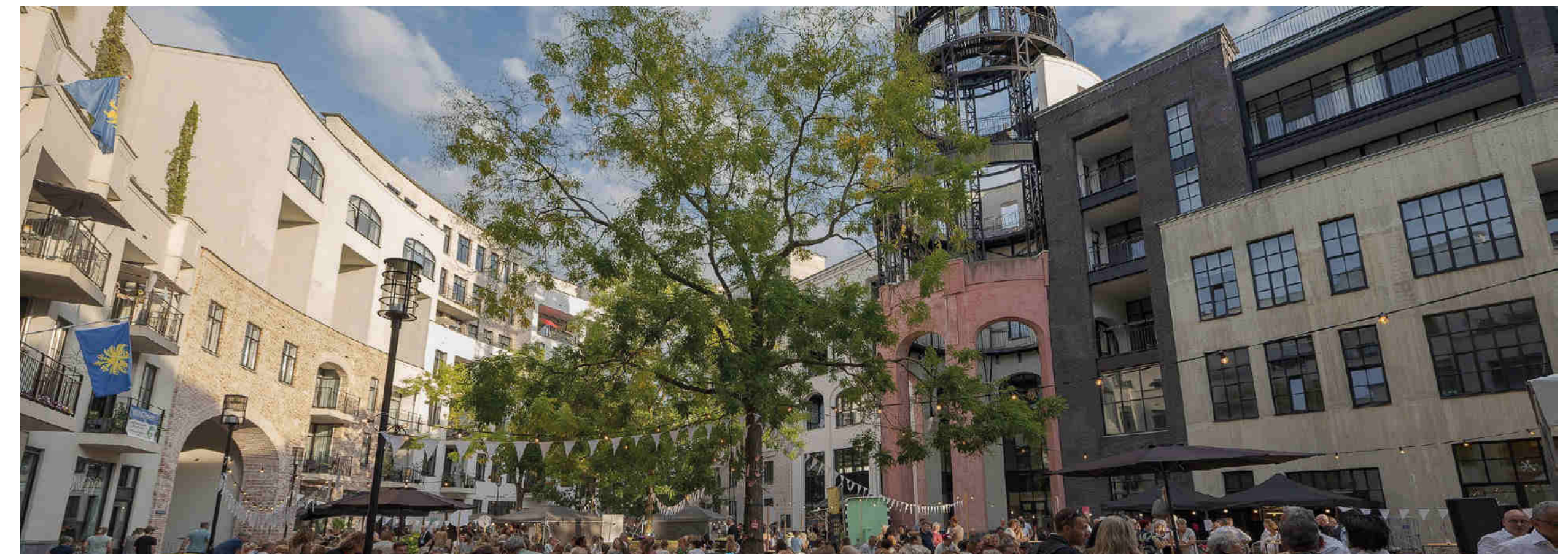
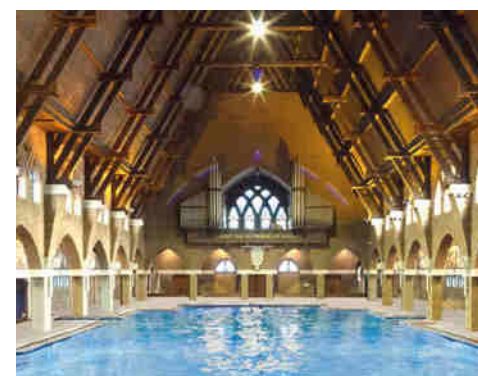
## De identiteit van Heerlen en de potentie van haar spoorzone

Heerlen is de stad die zichzelf keer op keer opnieuw uitvindt. Die pionierende kracht zetten we nu in voor een optimistische ambitie: Heerlen wil groeien naar 100.000 inwoners!

Het Maankwartier is het tot de verbeelding sprekende hart van het nieuwe Heerlen. In dit centrale vervoersknooppunt voor de 250.000 Parkstedelingen is de visie van Heerlen herkenbaar: we kozen voor kwaliteit en schoonheid, we creëerden een omgeving die bij Heerlen en haar inwoners past én er is ruimte voor creativiteit en experiment.

Ook de toekomst van Heerlen begint in dit gebied. Tussen het Maankwartier en het groene Heuvelland ligt een stadsdeel vol potentie. In dit gebied mikken wij de komende decennia op een groei van ruim 5000 woningen, in alle segmenten en voor bestaande en nieuwe Heerlenaren. Jonge gezinnen, studenten, creatievelingen en medewerkers van bedrijven en instellingen in de brede Euregio gaan in Heerlen hun thuis vinden. En wij willen hen een stad bieden waar je goed kunt wonen, werken en genieten van een rijk cultureel leven. Een leefbare, veilige buurt is daarvoor in alle gevallen essentieel. Die duurzame groei vraagt stevige investeringen in infrastructuur en voorzieningen voor die toekomstige bewoners van onze stad. Daarom moet kwalitatieve woningbouw hand in hand gaan met de verbetering en vergroening van de openbare ruimte, zijn maatschappelijke en culturele voorzieningen onlosmakelijk met die opgave verbonden en zetten we volop in op de vestiging van onderwijsinstellingen als bron van nieuwe dynamiek en trots in onze binnenstad.

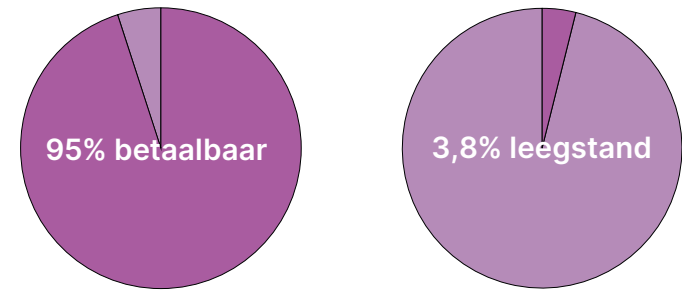
Heerlens bijzondere locatie, tussen twee beekdalen en op de drempel van het Heuvelland is een unieke kans om groene kwaliteiten en de dynamiek van een stad in volle ontwikkeling met elkaar te verbinden.



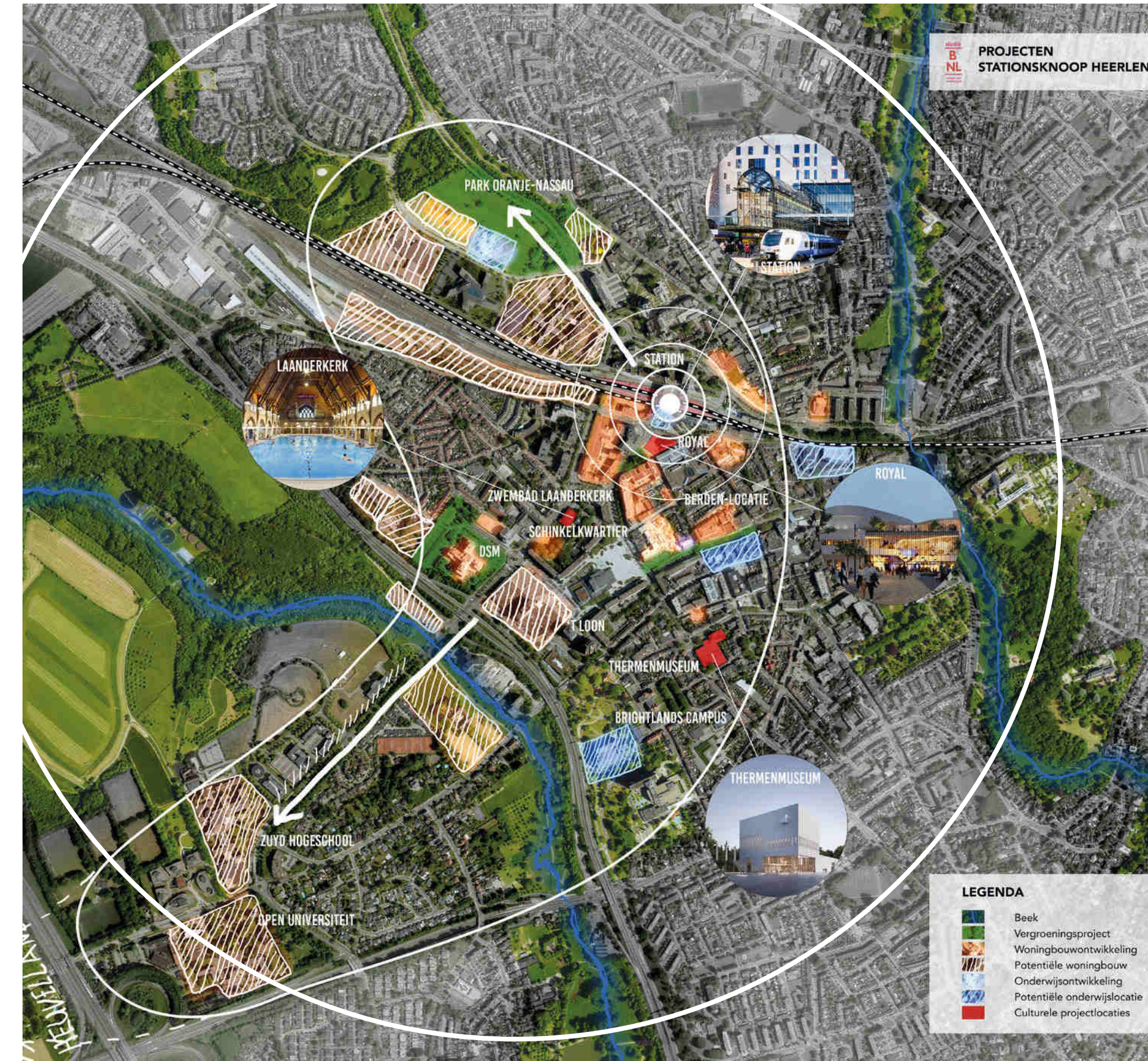
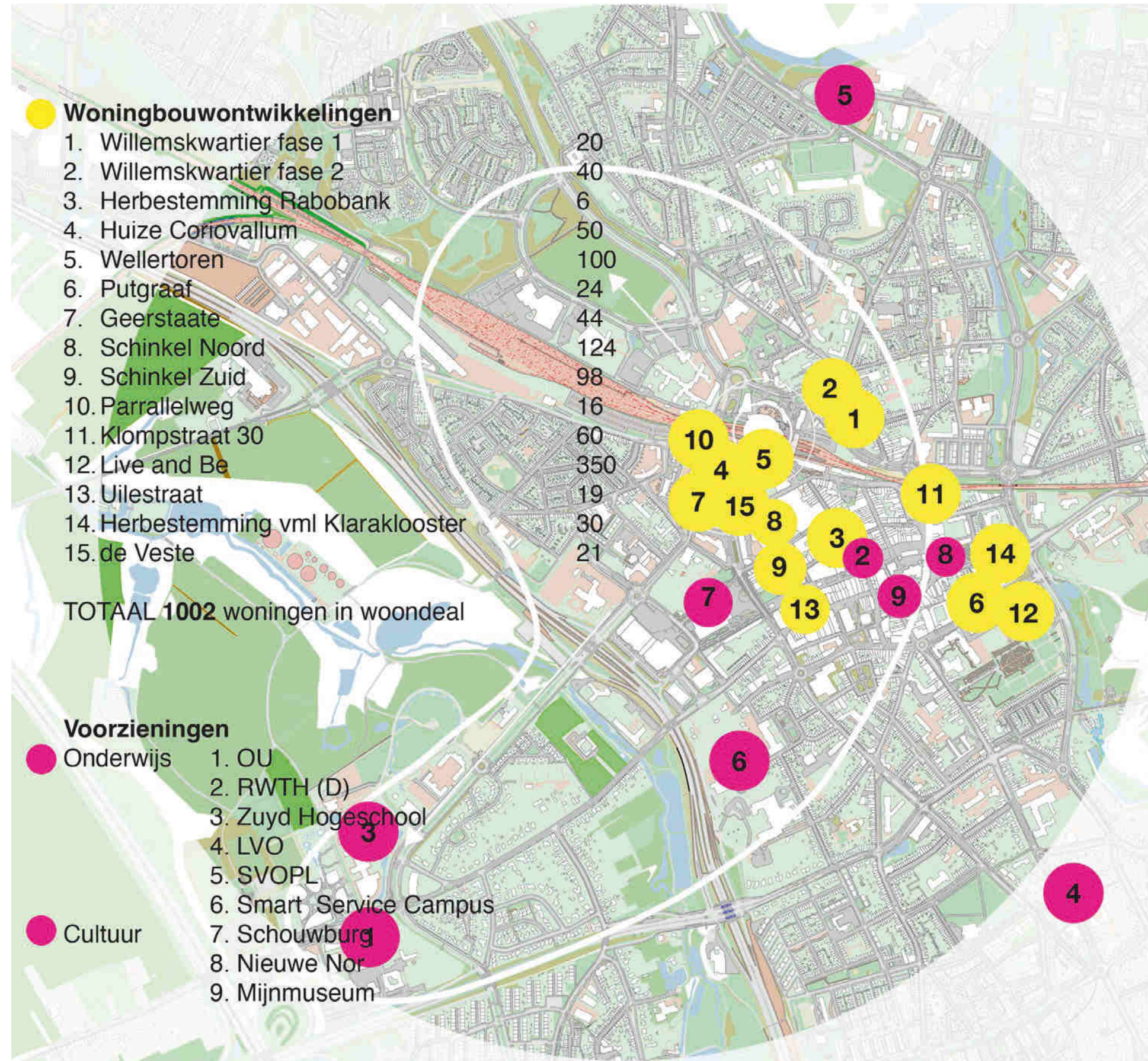
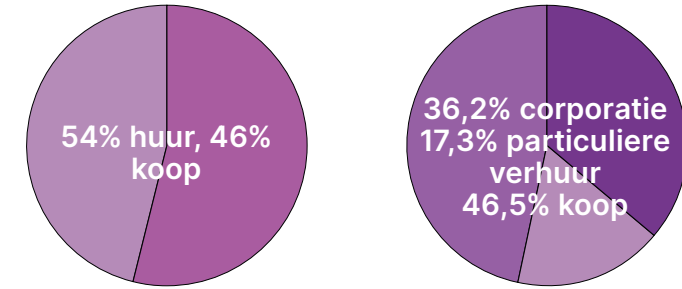


### Huidige situatie

- Kenmerkend voor de omgeving van het Heerlense OV-knooppunt is de diversiteit van het gebied: van dichtbebouwde delen van Heerlen Noord, waaronder karakteristieke mijnkoloniën als Musschemig, via het opverende stadscentrum tot het beginnend-landelijke zuidwesten van de stad – een omgeving die in wezen een poort naar het Heuvelland vormt;
- Een belangrijk knelpunt is de noodzakelijke opwaardering van het voorzieningenniveau in de stad, bijvoorbeeld op het gebied van cultuur en klimaatadaptatief groen. Het realiseren van onze woningambitie richting de 100.000 inwoners in 2050 vergt een stevige (deels al ingezette) impuls op deze gebieden. Hiervoor heeft de gemeente steun nodig van zowel provincie als rijk.
- Gebruikmakend van de grootschalige beschikbare ruimte in de bredere stationsomgeving biedt een strategische kruisbestuiving van ontwikkelingen boven en onder het spoor enorme kansen aan beide kanten. Realisatie van de wederzijds afhankelijke centrumprojecten en stevige woningbouwambitie aan de zuidkant zal lucht brengen in Heerlen Noord, waar door middel van verdunning en diversificatie een wijkopbouw kan ontstaan die de leefbaarheid herstelt.



o.b.v. WOZ-waarde lager tot € 325.000 (2021, Woonmonitor, Provincie Limburg)



### Potentiële situatie

De Heerlense woningbouwambitie binnen de stationsomgeving exclusief de Woondeal bestaat uit 834 woningen richting 2030, 2290 richting 2040, en 874 richting 2050. Deze ambitie steunt voor een belangrijk deel op een grote kwaliteitsimpuls in de bredere stationsomgeving, die van doorslaggevende invloed zal zijn voor de aantrekkelijkheid van Heerlen als woonstad. In navolging van projecten als het Maankwartier en de Nieuwe Nor zijn er dan ook veel ingrepen gepland die de aantrekkelijkheid van het gebied verder vergroten. Met de rigoureuze vergroening van de Promenade, bijvoorbeeld, gaat de toevoeging van enkele honderden woningen gepaard. Daarnaast is een aantal grote onderwijsinstellingen (de RWTH, de Open Universiteit, Zuyd Hogeschool, en Maastricht University) van plan zich in het centrum te vestigen, een ontwikkeling die naast nieuwe levendigheid naar verwachting ook een woonbehoefte met zich meebrengt. Op cultureel gebied biedt de doorontwikkeling van de Royal Bioscoop tot creatieve broedplaats, maar ook de komst van een urban sports park net boven het station, een thuis aan young creatives. Deze kwaliteitsimpuls maakt een gezonde, structuur versterkende volkshuisvestelijke groei mogelijk. In dit kader onderscheiden wij grofweg 3 woonmilieus die deze groei gestalte moeten geven:

**centraal-stedelijk:** voornamelijk gestapelde woningbouw in hoge dichtheden met een mix tussen koop en huur, ingebed in een mix van functies. Denk aan nieuwe hoogbouw in directe omgeving van het centrum en intensivering van wonen boven winkels. Kansrijk zijn onder andere jongeren die graag in de binnenstad verkeren, en anderzijds wat oudere inwoners die graag in de buurt zijn van de centrumvoorzieningen, en wiens verhuizing doorstroom bevordert;

**groen-substedelijk:** hierin landen zowel transformatie-objecten in een groene omgeving (bv. het DSM-kantoor) als clusters "straatjes erbij" in transformatie-gebieden (denk aan de OU- en Zuyd-terreinen) rondom de zuidelijke verkeersas die het Heuvelland met het station verbindt. Kansrijke doelgroepen zijn sociale stijgers en nieuwkomers met midden tot hoge inkomens die in Heerlen significant ondervertegenwoordigd zijn, maar met het oog op de gewenste ontwikkeling van het noorden van de stad juist ook een sociale programmering die kan corresponderen met verdunning en diversificatie in momenteel te homogeen samengestelde delen van Heerlen Noord;

**wijkverdichting:** toevoeging in bestaande wijken op kleine afstand van het stadshart is gekoppeld aan kwaliteitsimpulsen rondom herstructureringsopgaven van bijvoorbeeld de mijnkoloniën en wederopbouwbuurten (bijv. GMS en Eikenderveld). De doelgroepen hier zijn dezelfde als in voorgaande categorie.





### Huidige situatie

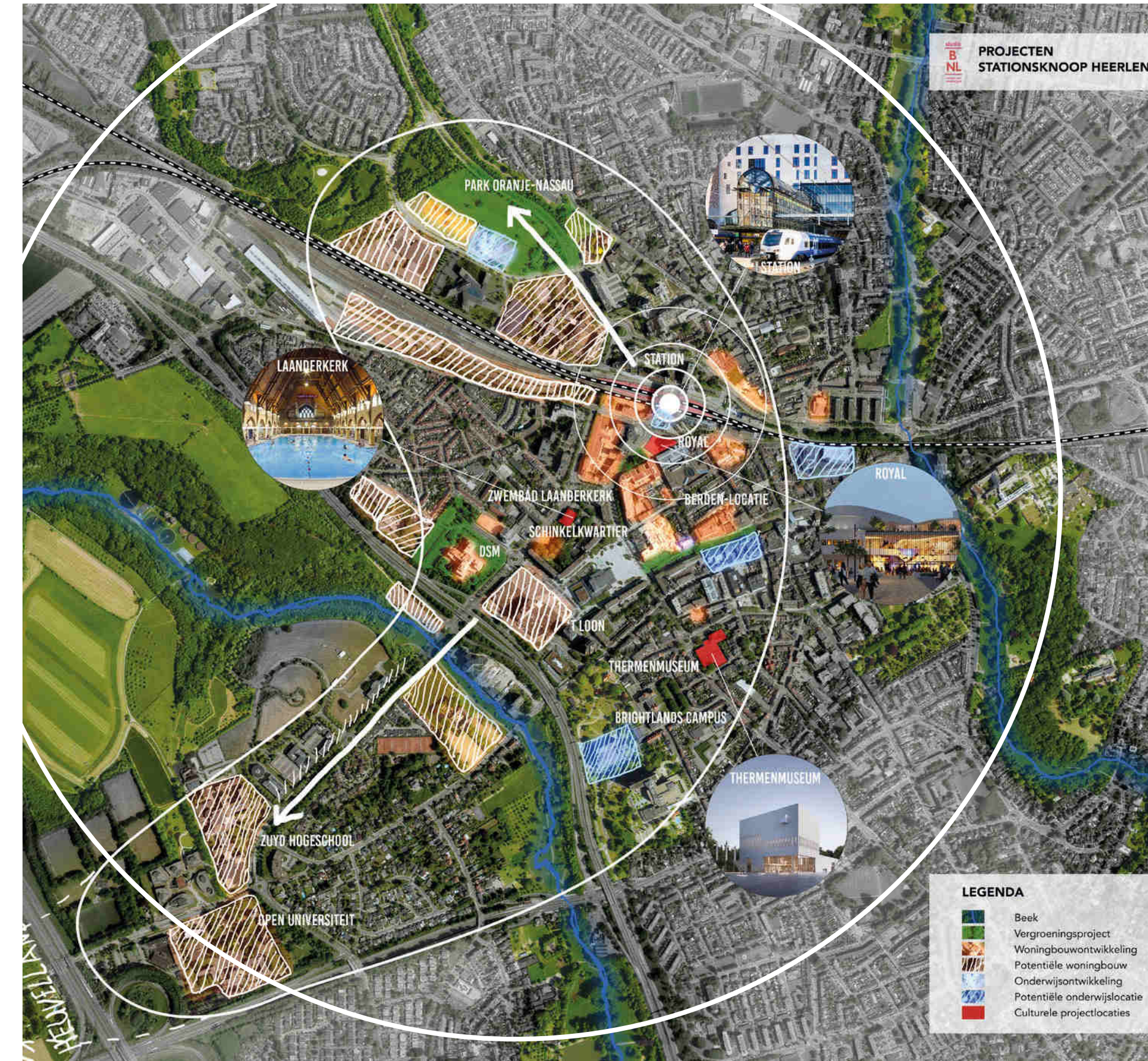
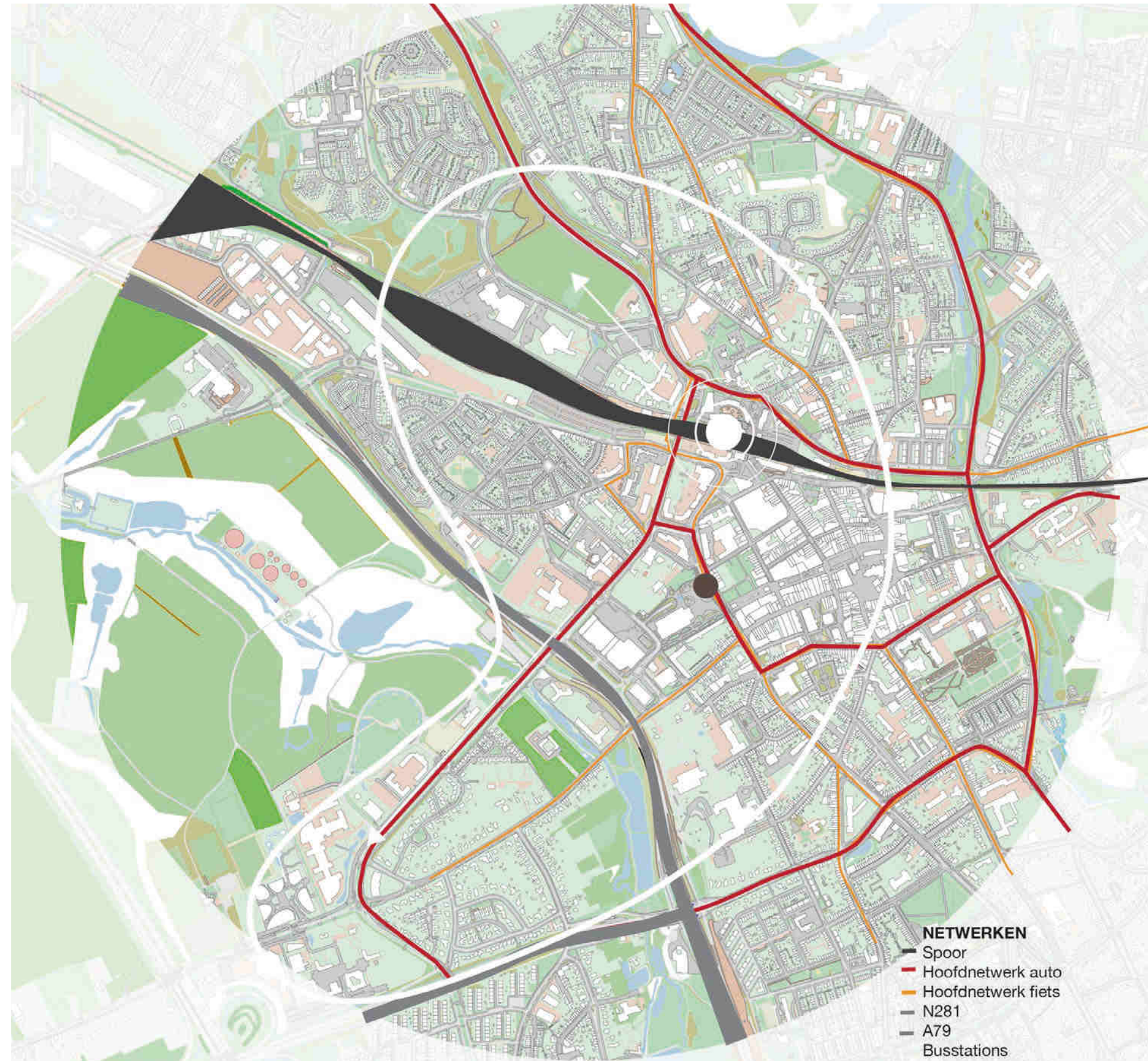
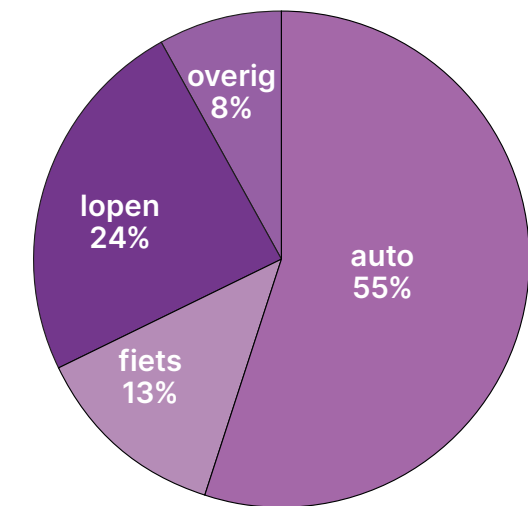
De doorfietsroutes van en naar Heerlen centrum doorsnijden het gebied en komen via de cityring samen in het centrum van Heerlen. De netwerken zijn goed op elkaar aangesloten maar nog niet in overeenstemming met de moderne normen. Dit vraagt nog om aanpassing. De aantrekkelijkheid en de veiligheid van de fietsroutes zijn nog niet optimaal.

Het station heeft treinverbindingen van en naar Kerkrade-Aken, Sittard-Enkhuizen en Maastricht. Het busstation ligt onmiddellijk naast het station en heeft busverbindingen naar de Parkstad gemeenten, Heuvelland, Westelijke mijnstreek, Vaals, Aken, en Meerssen. Voor het autoverkeer zijn er mogelijkheden voor parkeren op afstand. Het huidige P+R terrein is bij uitstek geschikt en is nog uit te breiden.

Het Rijk heeft aangekondigd om meer goederen over spoor te vervoeren. Door omleidingen vanwege de Betuwelijn en aanpassing van de railterminal Chemelot hebben geleid tot een forse toename (factor 5) van het aantal goederentreinen rondom ons station. Dit levert op onderdelen beperkte nadelige gevolgen voor de leefomgeving. Ook verhoogt dit de druk op het personenvervoer.

Actuele knelpunten:

- Er is sprake van fysieke (en mentale) spoorse barrières tussen Heerlen Noord (nationaal programma leefbaarheid en veiligheid) en centrum/Heerlen Zuid.
- Toename van het vervoer van goederen en gevaarlijke stoffen per spoor en weg (A76 en N281)



### Potentiële situatie

Heerlen zoekt aansluiting bij de enorme woningvraag de komende jaren in Nederland en in de regio. De landelijke woningbouwambities zijn bekend. Het gaat hierbij om 900.000 woningen die op redelijke korte termijn nodig zijn. Daarnaast zien we dat de regio op een keerpunt staat waarbij de verwachting is dat we als stad groeien naar 100.000 inwoners en de regio Parkstad naar 300.000 inwoners. De regio Parkstad is immers enige stedelijke grensgebied van ons land en bevindt zich midden in een Europese topregio met 40 miljoen mensen binnen een autorit van twee uur. Deze potentie onderschreef het Rijk onlangs in haar 'contourennotitie nota ruimte' door goede mogelijkheden te zien voor een brede schaa sprong in de regio. Dat betekent dat er forse kansen zijn voor economische ontwikkeling in combinatie met grootschalige woningbouw en gebiedsontwikkeling.

Het stedelijk grensgebied biedt ook mogelijkheden vanuit onze Duitse buurgemeente Aken. In Aken immers is er ook sprake van een chronisch gebrek aan woningen, met name studenten. Een en ander betekent dat er een forse opwaardering en verbetering nodig is van de bestaande netwerken en verbindingen. We denken daarbij natuurlijk aan een intercityverbinding met Aken. Maar ook de bestaande infrastructuur op het gebied van trein, auto, bus en fiets. Immers, een toename van het aantal Heerlenaren, zoals we verwachten, vraagt om duidelijke verbindingen met de steden in en rondom onze regio en ook met de steden en grote werkgevers buiten de regio.

Hetzelfde geldt voor de verbindingen en netwerken binnen onze stad. Om de leefbaarheid op peil te houden en te verbeteren gaat hier in belangrijke mate onze aandacht uit. Denk daarbij aan de rigoureu vergroening van de binnenstad, de verbinding dwars door de stad tussen de beide beekdalen via de Promenade. Maar ook de verbindingen tussen de beide kanten van het spoor, het verplaatsen van de cityring en het opwaarderen van de fietsverbindingen.

Door de cumulatie van verkeer door de grootschalige woningbouw en de vergroting van het voorzieningenaanbod, zullen er aanpassingen nodig zijn bij de stationsomgeving aan de centrumzijde. Door een intensivering van woningbouw en functies te realiseren in een compact gebied worden de kansen voor uitbreiding van het mijnwatersysteem voor duurzame verwarming en verkoeling vergroot en de geambieerde verstedelijking vraagt vanwege de leefbaarheid tevens goede verbindingen met onze omliggende groenstructuren om te recreëren.



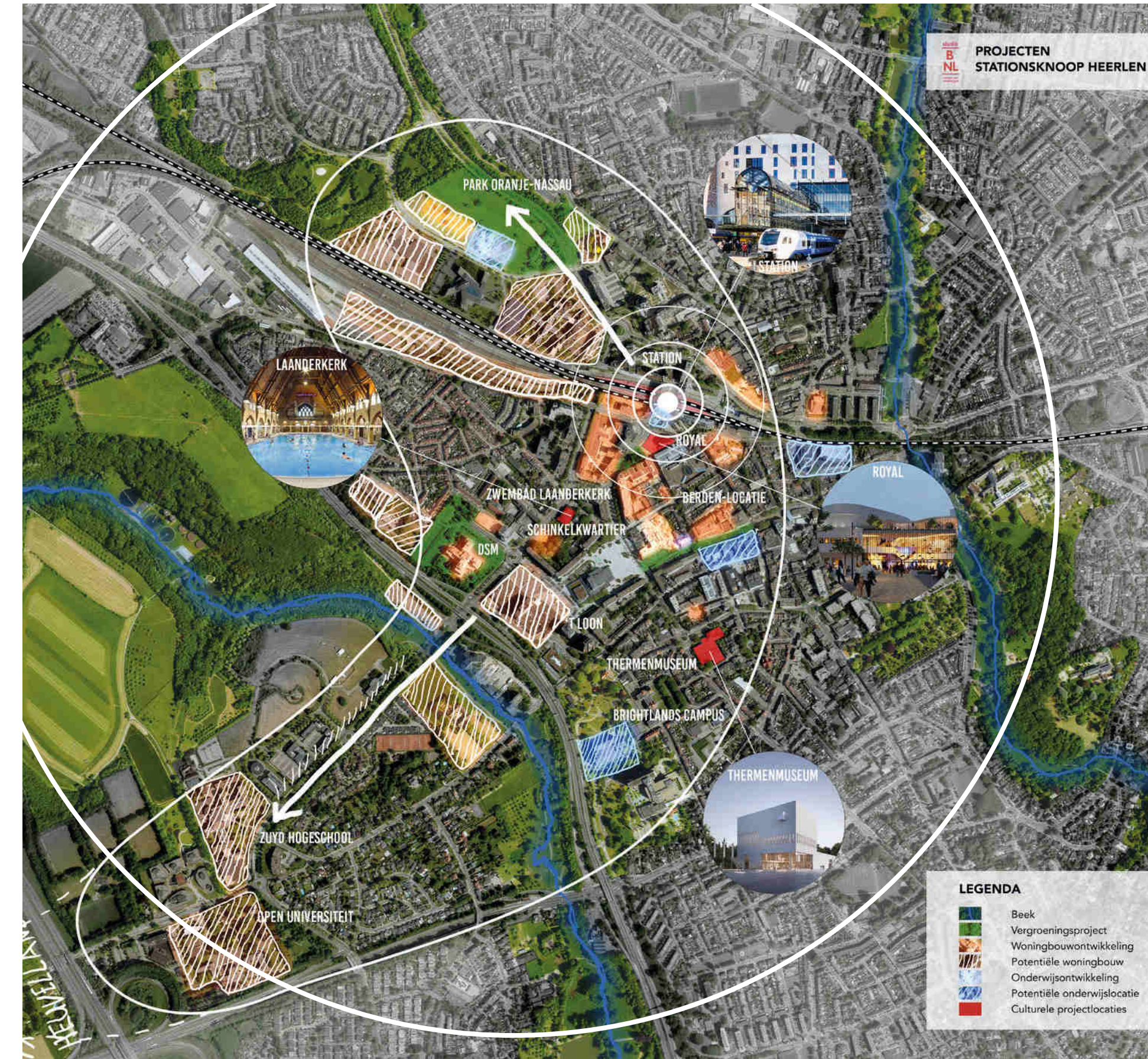
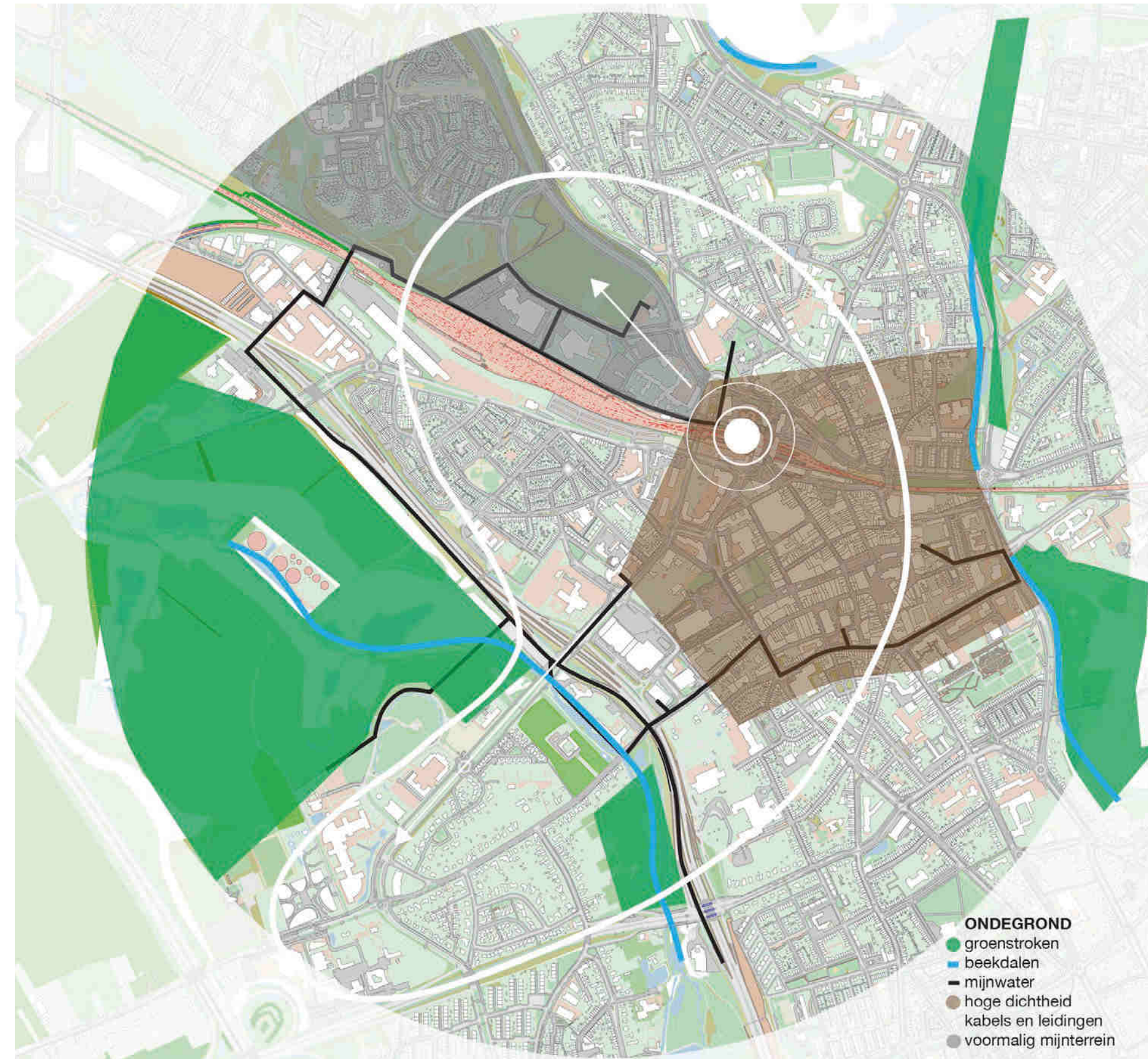


### Huidige situatie

De ondergrond heeft haar oorsprong tussen de beekdalen van de Geleenbeek en de Caumberbeek. De bovenste meters bestaan daardoor uit leem. Leem is een grondsoort die niet zo waterdoorlatend is en waar het lastig is om op te bouwen. Daarom waren de Romeinen in Heerlen al bezig met de waterafvoer vanuit het centrum naar de omliggende beken, rekening houdend met grondslag, hoogteverschillen en stromingsrichting.

Het mijnverleden van de ON-mijn heeft haar sporen achter gelaten in de ondergrond. Enerzijds tastbaar als gevolg van de sluiting van de mijnen in de jaren 70 van de vorige eeuw; Funderingsresten zijn nog aanwezig na de sloop van de mijngebouwen. Miljoenen kuubs mijnsteen zijn verspreid over het landoppervlak, vastgelegd in mijnsteengebieden. Mijnsteen vormt geen goede fundering voor weg- en woningbouw. Anderzijds is er sprake van na-ijleffecten van het mijnverleden. Zowel stijgend mijnwater als in het verleden gegraven schachten en mijngangen kunnen nu verschijnselen veroorzaken aan het maaiveld. Scheuren, drempels en verzakkingen zijn voor het ontwikkelgebied in kaart gebracht.

In het centrum van Heerlen is het druk in de ondergrond. Boomwortels, kabels en leidingen, zelfs kelders uit de koude oorlog hebben hun ruimtebeslag. Als gevolg van het grote aandeel aan verhard oppervlak heeft regenwater moeite haar weg te vinden naar de onderliggende grondlagen. Vooral bij intensieve buien kan er wateroverlast ontstaan.



### Potentiële situatie

De kracht van de Heerlense ondergrond gaan we bovengronds zichtbaar maken. Dat is van oudsher een unieke kwaliteit van onze stad. Of het nu gaat om de beekdalen, onze energiebronnen, archeologie of de vergroening.

Door de ligging in het heuvelland verandert je blik op de stad bij iedere straathoek. Door in het centrum rigoureus te vergroenen gaan we dit rijke heuvelland tastbaar maken in het centrum. Hoofddoel daarbij is om de belangrijke hoofdstructuren te verbinden. De beekdalen brengen we in de stad middels vergroening van de promenades. Daarmee brengen we oost-west in verbinding.

In de andere richting is de stationsomgeving de koppeling; Oranje Nassau Park, het centrum en de as tot aan het terrein van Zuyd en de OU. De hoge concentratie aan hoogwaardig groen, natura 2000, het intercity station, hoofdicoon van de oude en nieuwe energiebronnen bij elkaar, dat maakt de Heerlense onder en bovengrond uniek.





Overzicht projecten

Locatie	Woondeal binnen 1,5km (t/m 2030)	Extra woningen t/m 2030	Extra woningen 2030-2040
Woondeal centrum	1002		
Groen-substedelijk woonmilieu		178	1702
Centraal-stedelijk woonmilieu		391	290
Wijkverdichting		265	298
<b>Totaal</b>	<b>1002</b>	<b>834</b>	<b>2290</b>

Beoogde planning



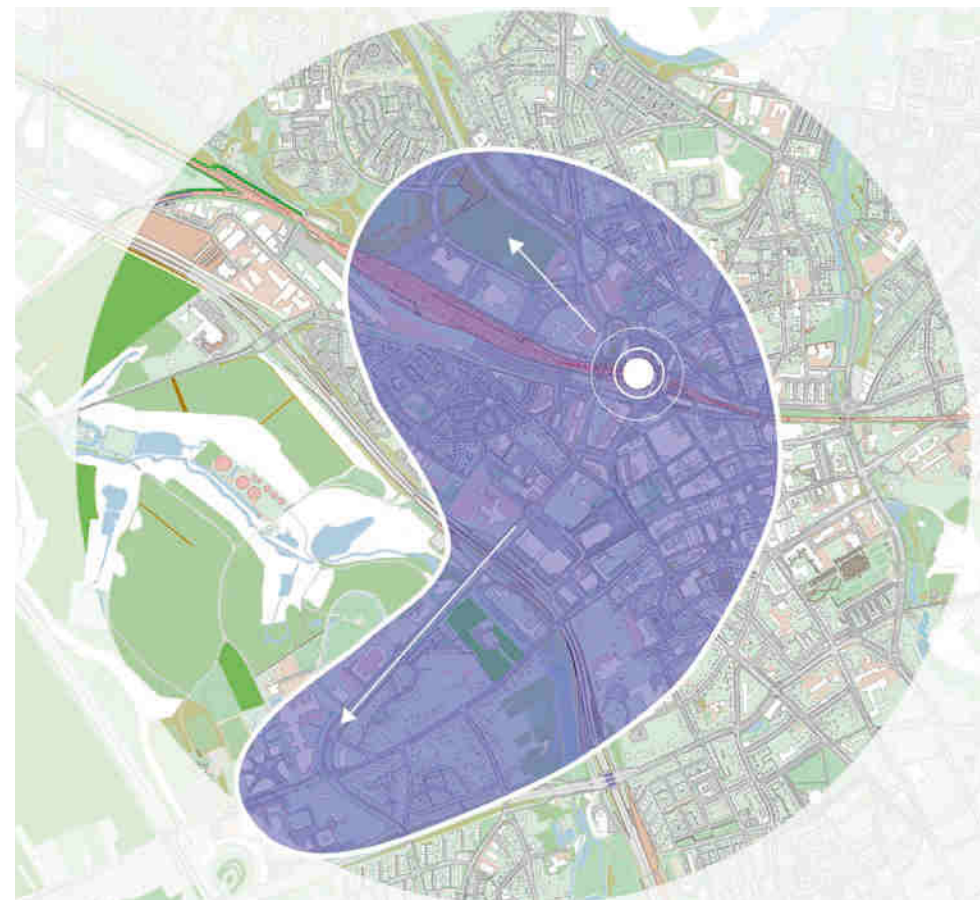
De bredere Heerlense stationsomgeving kan dankzij aanzienlijke beschikbare lege of transformeerbare ruimte de komende decennia een stevig aanvullend woningbouwprogramma accommoderen en daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan de positie van Limburg als grootschalige woningbouwlocatie – en daarbinnen de “schaalsprong” die demissionair minister De Jonge voor Zuid-Limburg heeft geschetst. Het aanvullende programma van Heerlen valt grofweg uiteen in twee groepen, waarbij onze ambitie een toevoeging van 5000 woningen in 2050 is.

Het succes van deze inzet is onlosmakelijk verbonden met de brede kwaliteitsimpuls die in de stationsomgeving al is ingezet. Zoals eerder aan bod gekomen gaat het hierbij om stevige ingrepen in onder andere de vergroening van de openbare ruimte, en om het opwaarderen van het maatschappelijke en culturele voorzieningenniveau. Heerlen heeft namelijk nog steeds een moeilijk verleden te overwinnen. Daar zijn we volop mee bezig, en onze aanpak begint haar vruchten af te werpen. Toch zal een intensivering van de branding van Heerlen, waar op dit moment aan gewerkt wordt, van aanzienlijk belang zijn om de hernieuwde aantrekkelijkheid over het voetlicht te brengen bij onze doelgroep. Voor de realisatie van onze ambitie zijn we daarnaast ook afhankelijk van collega-overheden én marktpartijen met lef. In gezamenlijkheid willen we, zoals we op dit moment rondom het DSM-pand doen, projectgewijs toewerken naar haalbare business case na haalbare business case.

1. Voor het sociale aandeel gaat het vooral om herprogrammeren vanuit buurten met overconcentratie van sociale huur in Heerlen Noord naar de stationsomgeving, waar zeker langs de verkeersas van station naar Heuvelland op vlekken een onderconcentratie bestaat. Deze herprogramming biedt lucht in het noorden van de stad, waardoor daar diversificatie ten dienste van grotere veerkracht en leefbaarheid mogelijk wordt. In dit kader is in de Meerjarige Prestatieafspraken met de woningcorporaties afgesproken dat we de werkwijze van zogenaamde “stadshuwelijken” samen willen verkennen en waar mogelijk in de praktijk brengen.
2. Het grootste deel van de geambieerde toevoeging betreft structuurversterkende nieuwkomers; denk aan sociale stijgers, (jonge) gezinnen met midden tot hogere inkomens op zoek naar een woning in de buurt van zowel groen als stedelijke voorzieningen, maar ook young creatives en koppels op leeftijd met een vergelijkbaar inkomensprofiel die door willen stromen naar een levensloopbestendige woning omring door goede voorzieningen. Een deel hiervan hopen we uit de Euregio aan te trekken. Zowel qua ligging als qua prijsklasse vormt Heerlen een goed alternatief voor zowel Maastricht als Aken, waar groeimogelijkheden beperkter zijn dan in onze stad. Ook mikken we op het aantrekken van nieuwe inwoners uit andere delen van het land, waar zoals bekend zelfs middeninkomens steeds moeilijker een betaalbare woning kunnen vinden. De voortgaande inburgering van remote werken creëert een groeiende doelgroep in bijvoorbeeld de Randstad die naar onze inschatting vatbaar is voor de Heerlense propositie, waarin (groene) ruimte, internationale ligging, betaalbaarheid, en een hoogwaardig voorzieningenniveau samen komen. Op deze groep willen wij assertief inzetten.

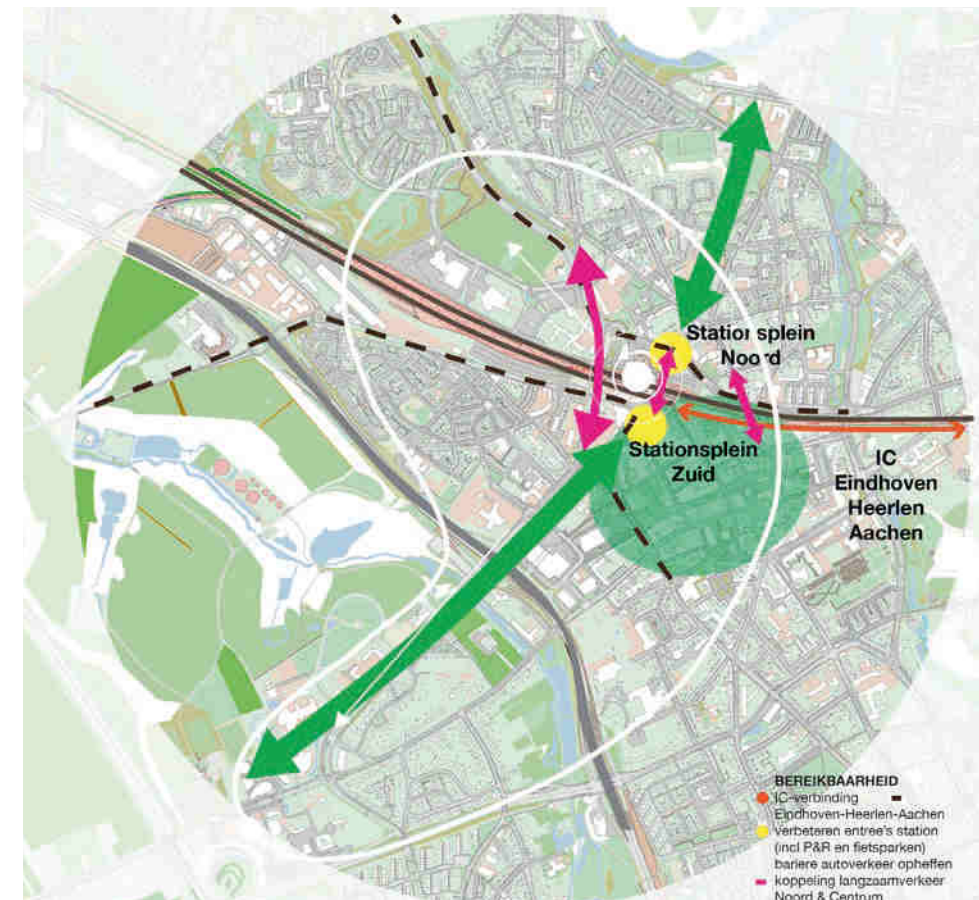


Overzicht randvoorwaarden



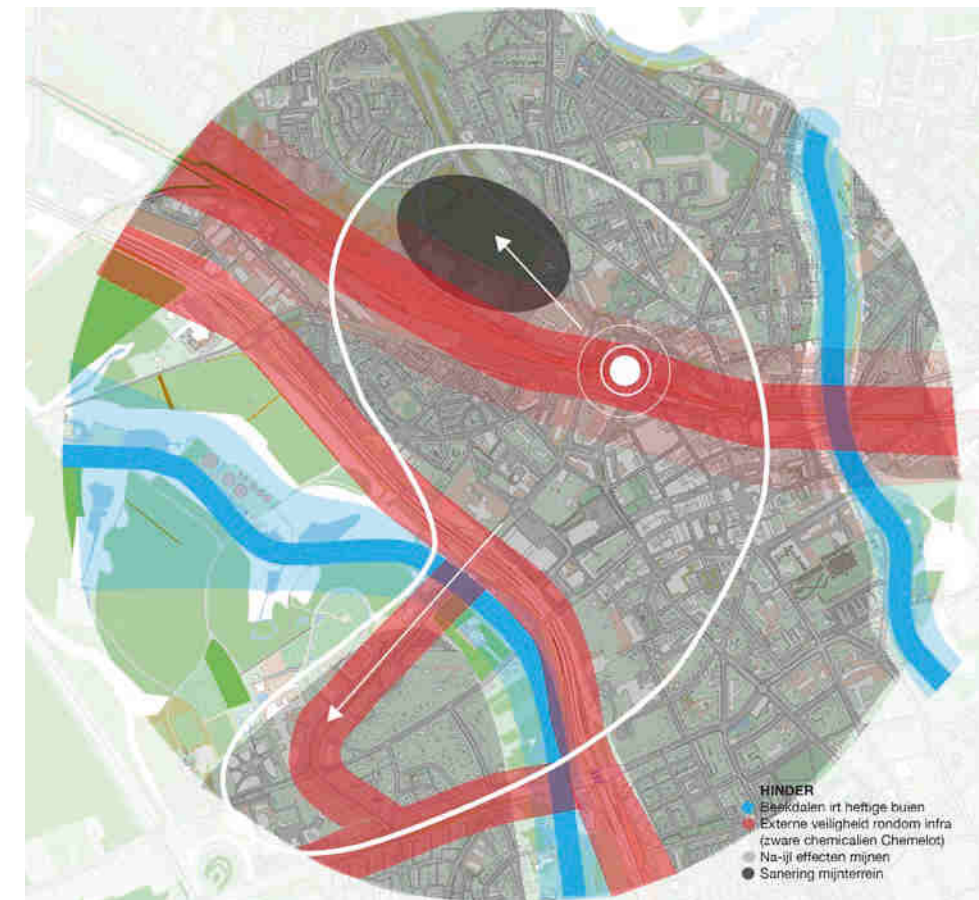
A. Eigendommen

Diverse potentiële ontwikkellocaties zijn eigendom van de gemeente, maar ook grotere bedrijven en instellingen hebben interessante gronden in eigendom. Het beperkte verdienmodel aan woningbouw in deze omgeving maakt dat we hulp nodig hebben om de ontwikkelkracht te vergroten en marktlef te tonen.



B. Bereikbaarheid

- Intercity Randstad-Eindhoven-Heerlen-Aken
- Stationsomgeving noord en zuid inclusief p&r en fietsvoorzieningen
- Langzaam verkeersverbindingen
- Oversteek Spoorsingel



C. Hindercontouren & externe veiligheid

Treffen van nader te bepalen maatregelen tbv inperking risico's externe veiligheid en hindercontouren rondom spoor en hoofdwegennet. Bijvoorbeeld schermen, dijklichamen, aanpassingen bebouwing, maar ook minder goederentreinen.

Randvoorwaarden samengevat

Randvoorwaarde
Erfgoedprojecten (Romeins Museum, Royal/Rivoli, Zwembad in kerk)
Onderwijs naar de Binnenstad
Openbare ruimte (klimaatadaptatie/vergroening/water)

Benodigde besluitvorming

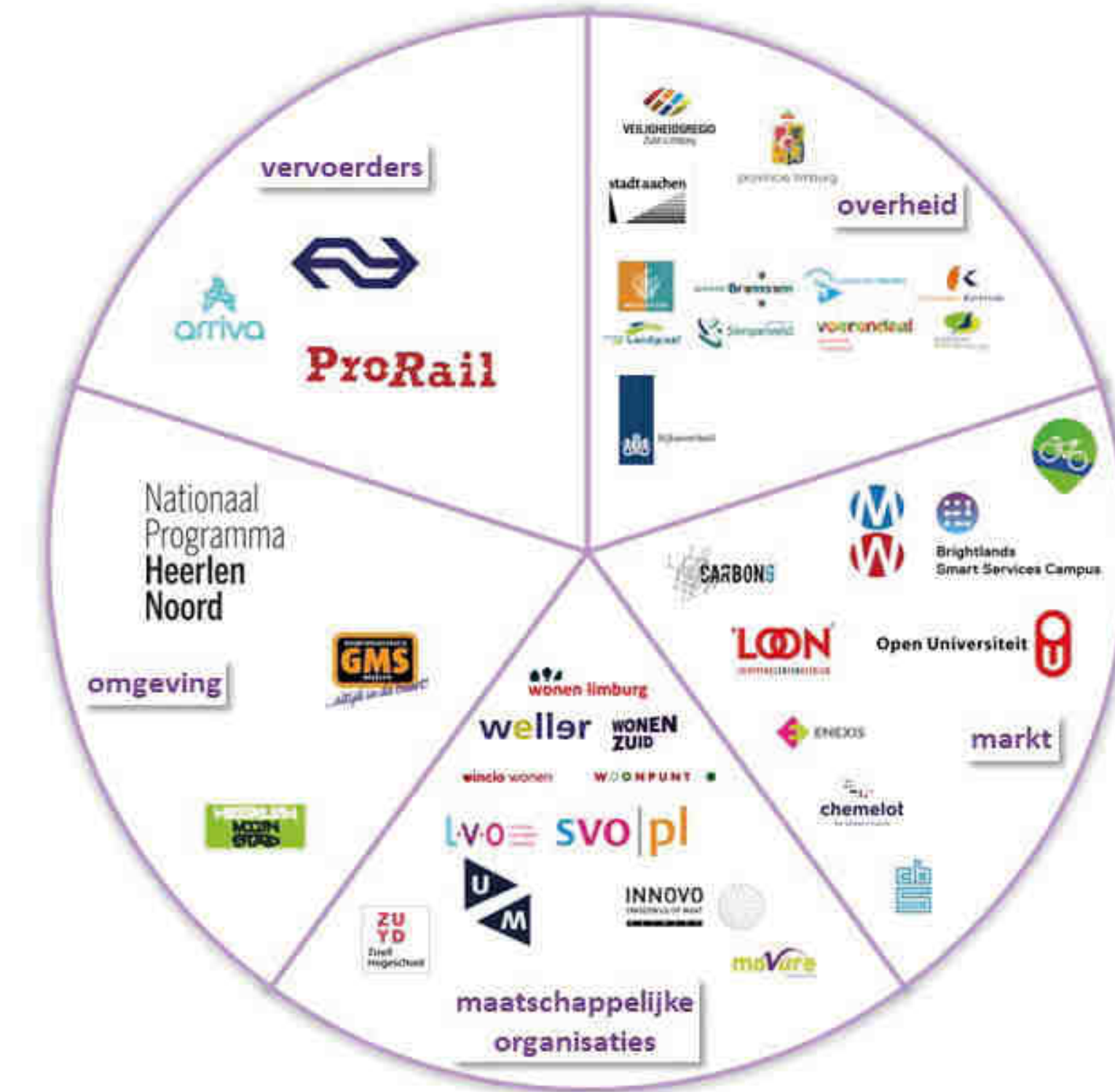
Randvoorwaarde	Besluitvorming
erfgoedprojecten	raadsbesluit juni 2024
onderwijs naar de binnenstad	aanvulling aankoopkrediet juni 2024 in raad besluitvorming i.o.m. onderwijsinstellingen
openbareruimte	raadsbesluit omgevingsvisie en krediet



Acties

Wat doen we zelf?	Wat hebben we nodig van het rijk?	Wat hebben we nodig van anderen?
Wij investeren vele tientallen miljoenen in de binnenstad (in cultuur, de aankoop van (winkel) vastgoed t.b.v. onderwijs naar de binnenstad, in openbare ruimte en in de ontsluiting; cityring) om het centrum levendig te maken en in het kader van NPLV Heerlen Noord investeringen wij fors in de leefbaarheid in de wijken rondom de binnenstad in Heerlen Noord	Een bijdrage voor centrumprojecten en projectkosten (projectbureau) voor de gebiedsontwikkeling OV-knooppunt Heerlen Centrum	- Vertrouwen en bestuurlijk lef;
Wij actualiseren ons gemeentelijk grondbeleid, waarbij we situationeel kijken of we actieve of faciliterend rol (moeten) hebben als gemeente. Wij maken van te voren duidelijk aan welke condities marktpartijen moeten voldoen bij investeringen in nieuwe woningbouw	Financiële slagkracht om (onrendabele) voorinvesteringen te kunnen doen en gaten te dichten in vastgoedexploitatie (SBI), gelet op de specifieke marktsituatie in Heerlen	- Investeren van marktpartijen en projectontwikkelaars;
Wij maken een (regionale) ontwikkelkaart, waarbij duidelijk wordt welke locaties wij als gemeente interessant vinden voor woningbouw (en in welk segment). Daarmee nodigen wij de markt uit;	Borging van niet-DAEB investeringen van woningcorporaties (bij marktfaalen)	- Medewerking NS/Prorail en Q-park voor ontwikkeling P+R terrein en omvormen van dit nieuwe deel tot Park and Walk (loslaten koppeling treinreis);
Bundelen en inzichtelijk maken van onze plannen (aantal extra woningen, groei bedrijvigheid (MKB + bedrijventerreinen), programma's (bijv. centrumplan);	Kennis en expertise over 'Optoppen' (project Berden)	- Medewerking van Prorail bij aanpassen gelijkvloerse overgang Willemstraat;
Tijdspad behorend bij onze plannen (dit is mede leidend voor de prioritering);	Wetgeving m.b.t. WCW en WGIW en wellicht zelfs aangepaste wetgeving om procedures te versnellen);	- Behoud voorzieningen, zoals ziekenhuis;
Kwantificeren van energievraag nu en later;	Inzicht in financiële regelingen en subsidies;	- Markt lef, investeringsbereidheid;
Duidelijkheid over onze strategie m.b.t. energy hubs ter overbrugging van de netcongestie (wie draagt de kosten?);	Inzicht in plannen van Enexis en in het verlengde van Tennet (Enexis loopt vast zonder uitbreidingen door Tennet).	- Aanhaken van ontwikkeltrajecten elders in Parkstad t.b.v. fair share in regionale woningbouwprogramming;
Duidelijkheid over onze strategie m.b.t. warmtenetten (Enexis is hierin geen partij);	Andere bekostigingssystematiek, behoud van breed onderwijsaanbod, beschikbaar stellen transformatiebudgetten t.b.v. onderwijs	- Inzicht in (investerings-)plannen van onze stakeholders (o.a. WoCo's, projectontwikkelaars, ondernemersverenigingen, onderwijsinstellingen, zorginstellingen);
Duidelijkheid over onze strategie m.b.t. mobiliteit (hoeveel extra laadpunten en waar deze komen);	Cofinanciering van opwaardering naar grootstedelijk voorzieningenniveau	- Burgerparticipatie
Regie op zowel ondergrond als openbare ruimte (in het centrum zijn meerdere knelpunten);	Politiecapaciteit die past bij de opgave van de stad	- cofinanciering, partnerschap met rijksinstellingen en provincie
Processen rondom vergunningverlening versnellen;	Cofinanciering toekomstbestendige waterhuishouding en overheidsexpertise	- partnerschap met rijkscontacten over de grens
Burgerparticipatie;	Facilitering van hoogstedelijke wooncorridor incl. randvoorwaarden, leveren/financieren organisatiekracht t.b.v. faciliteren	- voldoende kwalitatieve woningbouwinitiatieven
Regionale verantwoordelijkheid voor onderwijs aan kwart Limburgers	Cofinanciering bij sloop en transformatie	- uitwisseling van overheidsexpertise en netwerken
Versterken netwerken, concentratievoordelen t.b.v. binnenstad, aanhaken op unieke kansen in de regio, huisvesting realiseren	Capaciteit op het stroomnet	- samen met provincie optrekken
Onderzoek, restauratie, invulling en behoud (archeologische) rijksmonumenten, investeren in talentontwikkeling, programmering, instellingen bekostigen	Relocatie van rijksdiensten naar deze regio	- bedrijven en organisaties die mee verantwoordelijkheid nemen voor opgaves stad en regio
Woonoverlast bestrijden, investeren in handhaving, cohesieversterking	NS houden aan de concessie	- medewerking NS/Arriva
Doortrekken kwalitatieve groenstructuren, klimaatadaptieve stedenbouw	Alle randvoorwaarden dat de trein kan rijden	
Aanvullend woningbouwprogramma tot 5000	Heerlen als pionier aanwijzen op het gebied van circulair en conceptueel bouwen	
Creëren van een ecosysteem voor hoogwaardige werkgelegenheid	Opnemen in NOVEX	
Bedrijven en organisaties betrekken		
Lobby Intercity Aken-Eindhoven		

Samenwerkende partijen





## Wat levert het op?

## Sociaal economisch

- Meer divers en uitgebreidere werkgelegenheid
- Verhogen beroepsbevolking en huisvesten nieuwe arbeidskrachten
- Breed en goed bereikbaar opleidingsaanbod UM, RWTH, Zuyd, OU, SSC
- Relatief minder uitkeringen
- Hoger sociaal economisch profiel (meer draagkracht voor voorzieningen, winkels en horeca)
- Stijgende vastgoedwaarde

## Leefbaarheid

- Meer diversiteit en inclusiviteit in de wijken en bevolking
- Verminderen leegstand en verloedering
- Betere sociale veiligheid door gemengd programma
- Trots, identiteit en nieuw perspectief
- Aantrekkelijke, klimaat adaptieve buitenruimte
- Meer en toegankelijk groen
- Meer langzaam vervoersbeweging, door compactheid en beter voor- en natransport
- Openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeten en bewegen
- Natuurinclusieve gebouwen en wijken

## Duurzaamheid

- Hoger OV en fiets gebruik, waardoor afname CO2 uitstoot
- Door compactheid en clustering minder vervoersbewegingen
- Versnelling energietransitie, bv door betere businesscase Mijnwater
- Minder energieverbruik, meer energie neutrale woningen toegevoegd
- Compact duurzaam bouwen
- Natuurinclusieve gebouwen en wijken
- Heerlen als pionier op het gebied van circulair en conceptueel bouwen

## Veiligheid

- Sociale veiligheid
- Verkeersveiligheid
- Externe veiligheid
- Meer sociale controle, waardoor mogelijk minder criminaliteit
- Betere leefbaarheid door sociale menging, meer evenwichtige bewonerssamenstelling
- Meer slagkracht door politiecapaciteit te vergroten

## Ruimtelijke kwaliteit

- Voorkomen leegstand en verloedering
- Herontwikkeling erfgoed
- Herbestemming en revitalisering van vastgoed
- Toevoegen nieuwe woonmilieus
- Vergroening openbare ruimte

## Mobiliteit

- Verkeersveiligheid
- Meer langzaam vervoersbeweging, door compactheid en beter voor- en natransport
- Openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeten en bewegen







## 4.4 Maastricht





### De identiteit van Maastricht en de potentie van haar spoorzone

Maastricht is een levendige stad waar je graag wil wonen, werken en recreëren. Het is een stad waarin inwoners zich thuis voelen en gasten welkom zijn. De stad kent een brede economische structuur met onder meer een sterke toeristische sector en moderne maakindustrie en vervult met ruim 90.000 arbeidsplaatsen als provinciehoofdstad van Limburg een belangrijke functie in de (Eu) regio. Onze stad heeft veel bovenregionale voorzieningen op het gebied van zorg, detailhandel, horeca en cultuur. Maastricht – en zeker de binnenstad – is een aantrekkelijke bestemming voor bezoekers en eigen bewoners. Maastricht is ook een kennisstad met veel onderzoeks-, onderwijs- en kennisinstellingen en ruim 26.000 studenten.. De stad wordt omgeven door groen, met diverse natuurgebieden op loop- en fietsafstand in het Heuvelland en de Belgische grensstreek. Deze combinatie van stedelijkheid en natuur maakt van Maastricht een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te bezoeken.

We streven naar een gezonde balans in economische welvaart en maatschappelijk welzijn voor onze stad. We willen samen met onze partners inzetten op een innovatieve, duurzame en weerbare Maastrichtse economie in een sterke kennisregio. Een inclusieve, economie, waarbij ruimte is voor creativiteit en ondernemerszin met oog voor de leefkwaliteit en gezondheid van iedere inwoner. Voor de betaalbaarheid en het in standhouden van de kwaliteit van de huidige voorzieningen als onderwijs, zorg, cultuur, winkels en horeca is de omvang van de bevolking cruciaal. Daarom hebben we de ambitie te willen groeien. Het doel van deze groeiambitie is een gezondere bevolkingsopbouw met een groter aandeel van personen tussen pakweg 25 tot 45 jaar, waarmee de beroepsbevolking groeit. Groei van de stad heeft invloed op de leefomgeving. Daarom zal met oog voor de leefkwaliteit van bewoners geïnvesteerd moeten worden in groen, infrastructuur, openbare ruimte en voorzieningen.

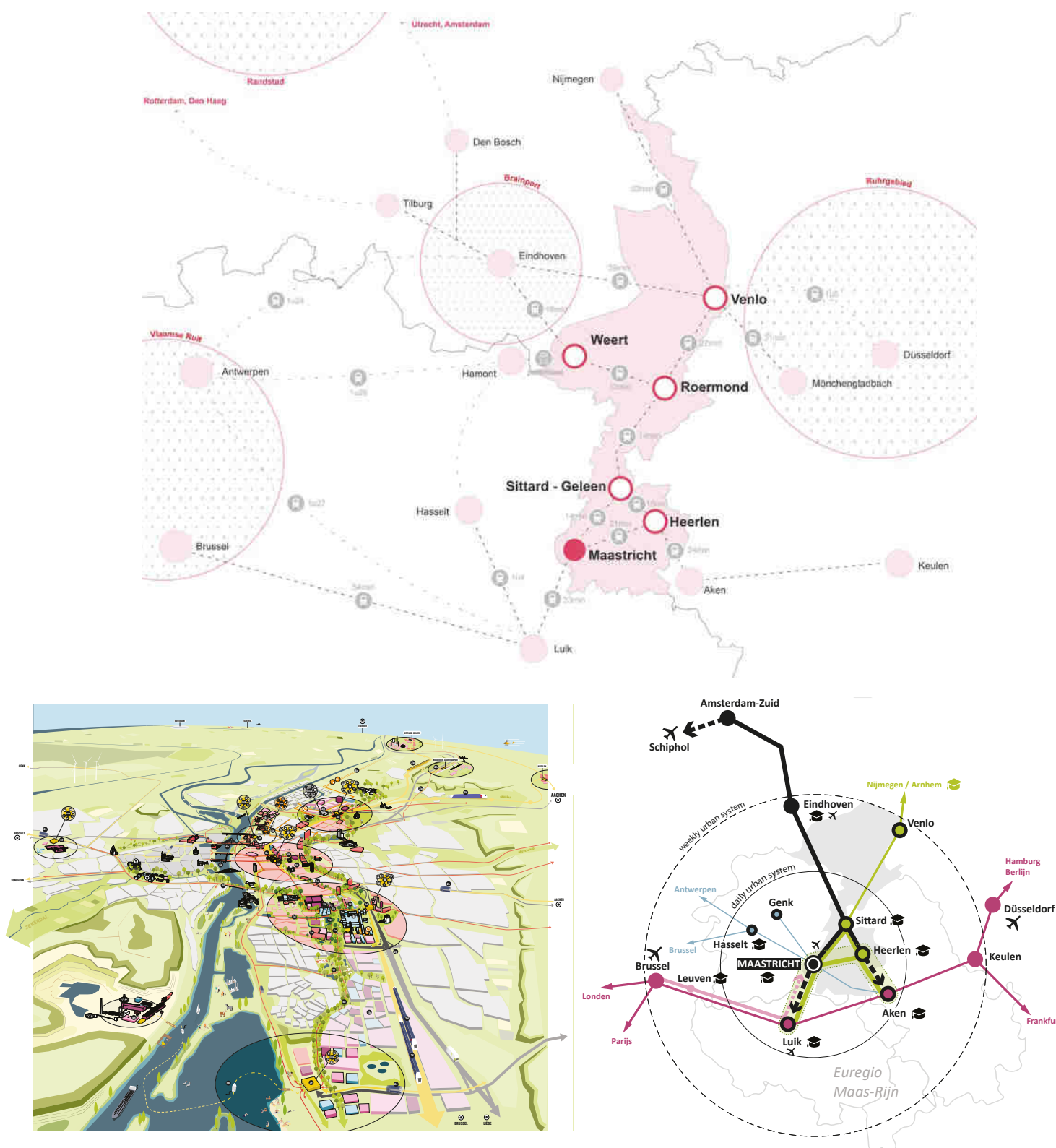
Zuid-Limburg is een poly-centrische regio. Iedere stad en grotere kern onderscheidt zich van de andere kernen qua profiel en specialisatie, waardoor een complementaire regio is ontstaan, die als geheel beschikt over een steeds completer en aantrekkelijker voorzieningenaanbod. In het stationsgebied van Maastricht is plaats voor nieuwe stedelijke milieus, met een menging van stedelijk wonen, onderwijs, kennisontwikkeling en waar mogelijk kleinschalige maakindustrie door (in een passende schaal) te verdichten en stapelen rondom bestaande ov-knooppunten.

Het centraal station van Maastricht wordt een knooppunt met internationale allure en verbindt met Eindhoven, Amsterdam, Aken, Brussel en Parijs. De langste binnenstedelijke spoorbarrière van Nederland wordt geslecht door nieuwe verbindingen onderdeel te maken van de integrale gebiedsontwikkeling. Het Burgerinitiatief Boven het Spoor is daarbij letterlijk een wenkend perspectief. De gebiedsontwikkelingen in de buurt van het station zorgen ervoor dat woningbouw, voorzieningen en economische ontwikkeling met elkaar verknopen en leiden tot minder automobilititeit, maar wel tot meer leefkwaliteit. De concentratie van verstedelijking rondom station Maastricht draagt bij aan veel beleidsdoelen.

#### Ontwikkelstrategie stationsgebied Maastricht

- De ontwikkelstrategie van Maastricht is om op twee manieren aan waardeontwikkeling te werken:
- Via ruimtelijke ontwikkeling door te verdichten, functiemenging te bevorderen, ruimte voor werk te bevorderen, ontmoeting te faciliteren en in te zetten op vergroening;
  - Via Netwerkontwikkeling door in te zetten op verbeterde infrastructuur en verbindingen, goede overstapmogelijkheden, tarifiering, goed en toegankelijk natransport, etc.

De ruimtelijke en netwerkontwikkelingen zullen elkaar versterken. Stapsgewijs werken we zo toe naar een duurzaam en hoogwaardig toekomstbeeld door korte, middellange en lange termijn in samenhang te bezien.



Sfeerbeeld ontwikkeling Landbouwbelang (Beeld: TUÑÓN Y ALBORNOZ ARQUITECTOS)

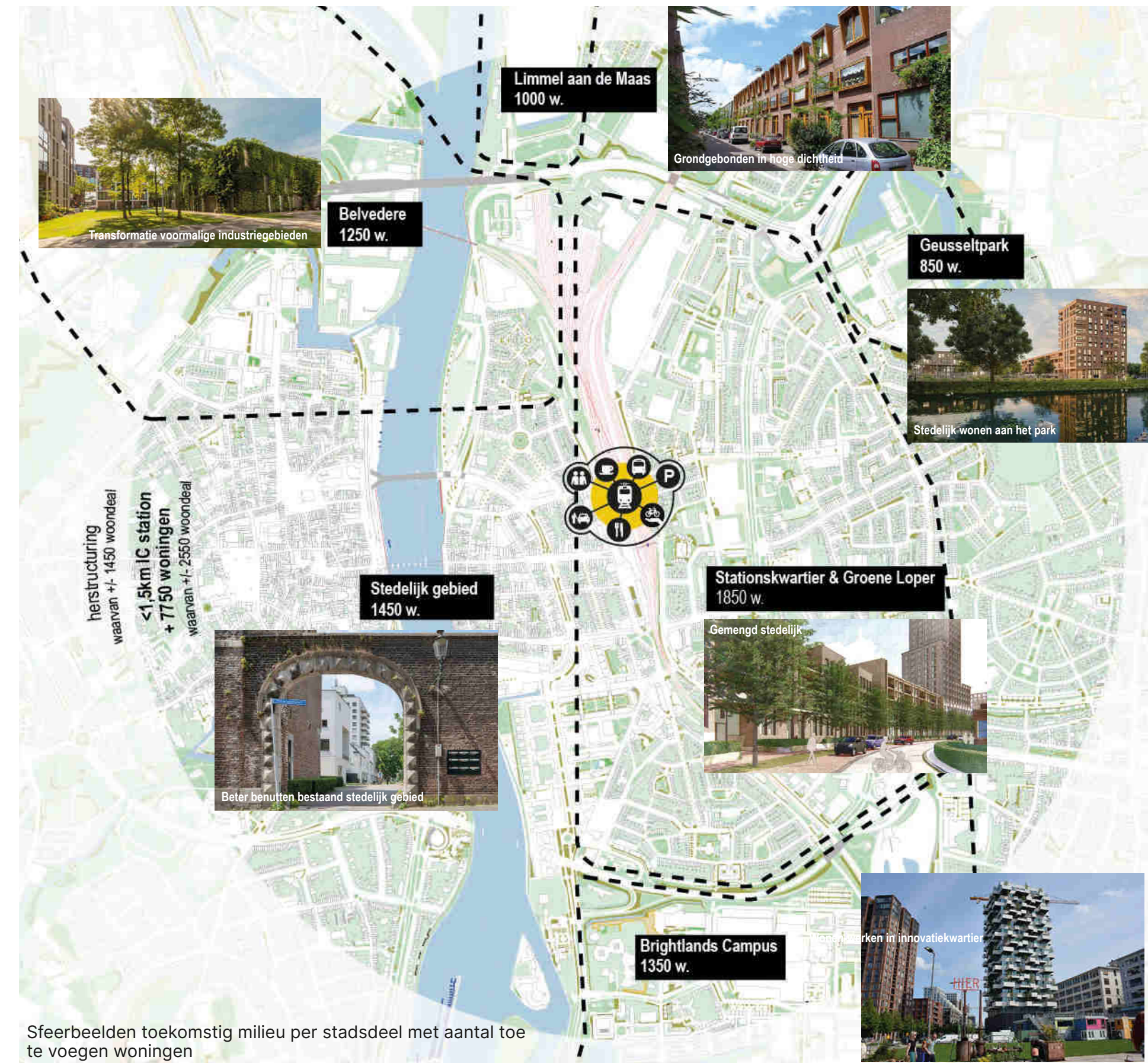
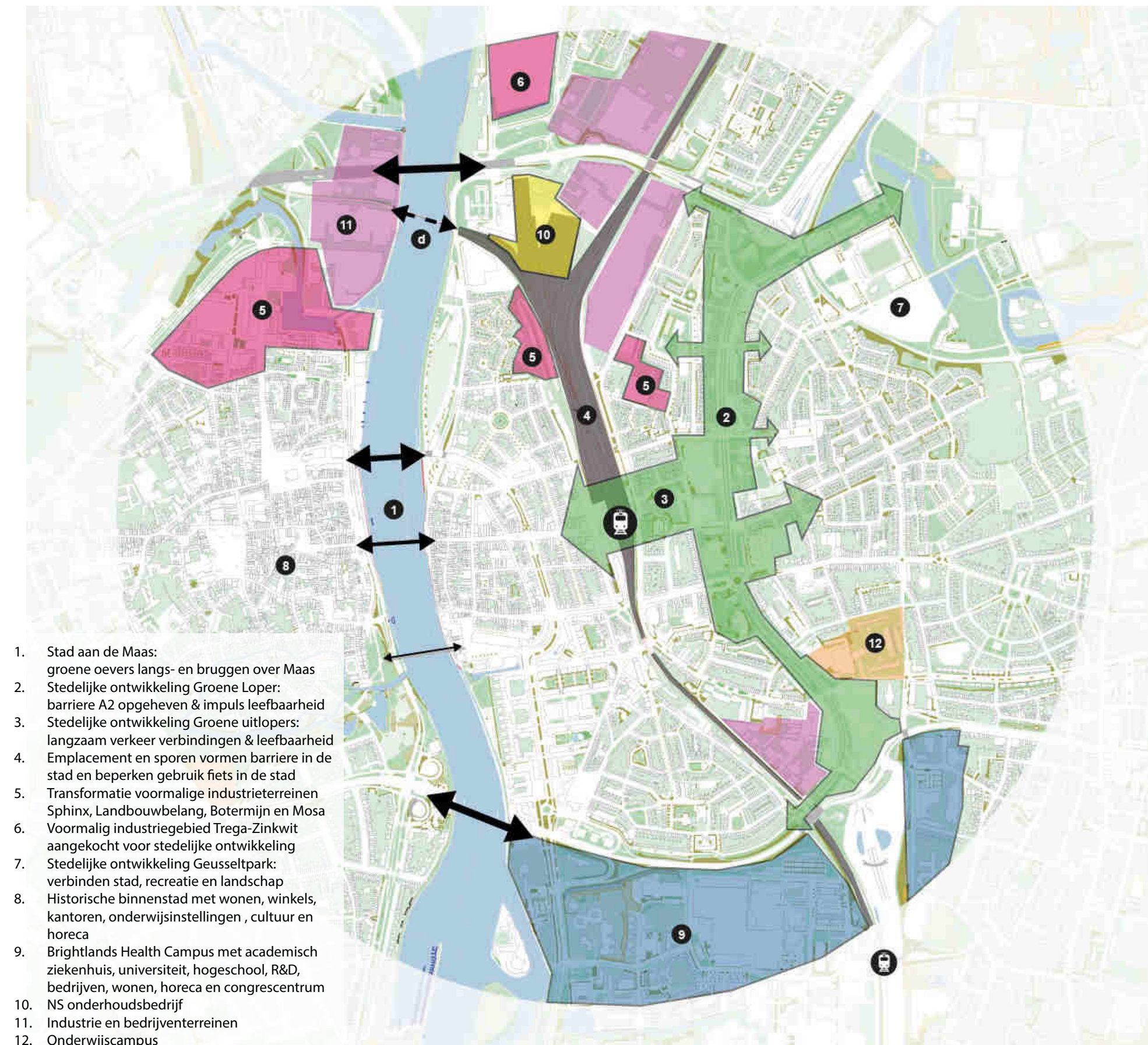
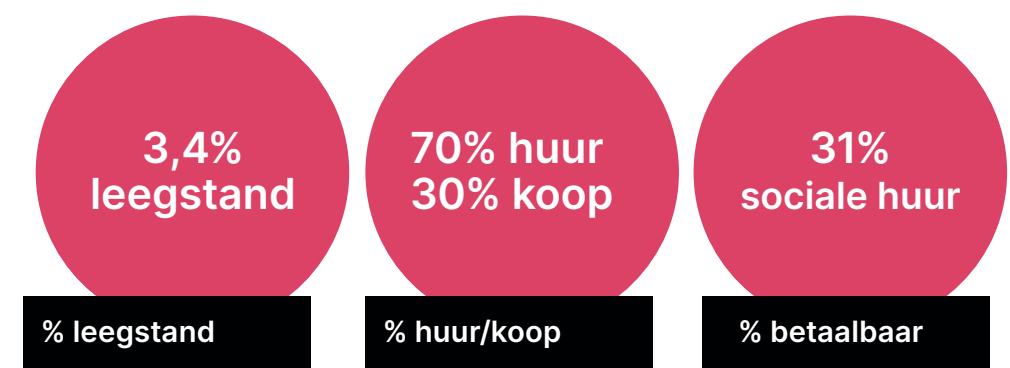
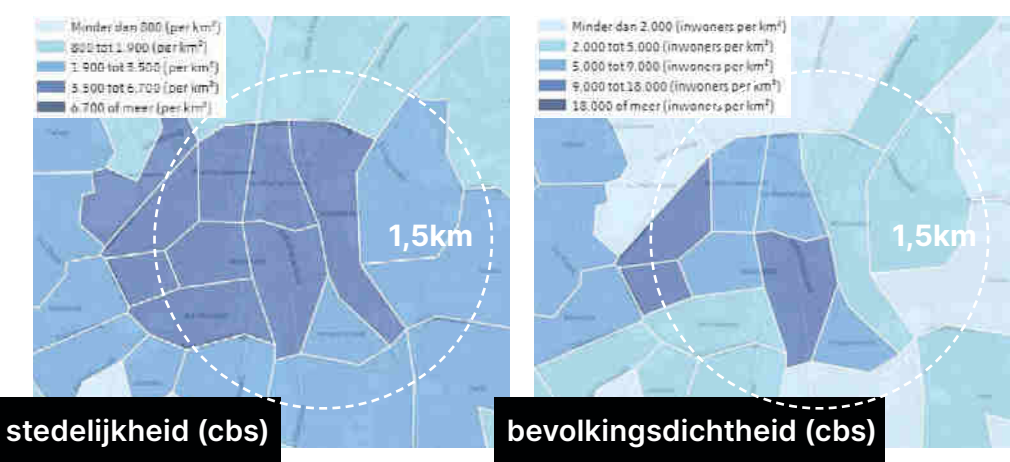


### Huidige situatie

Maastricht kent van oudsher drie grote noord-zuid barrières; de Maas, de snelweg A2 en het spoor. De stad omarmt met bruggen en groene oevers de Maas. De snelweg is succesvol onder de grond gebracht, waarmee een prachtig stuk nieuw stad is ontstaan. Geïnspireerd door het succes van de Groene Loper gaat Maastricht onder de noemer Stad en Spoor ook aan de slag met de spoorzone.

De spoorzone zelf bestaat uit een groot emplacement met behalve doorgaande sporen en een treinstation ook vele parkeerspoelen, een wasstraat en een groot onderhoudsbedrijf van NS. Ook is vanaf het emplacement het industrieterrein Beatrixhaven bereikbaar.

Aan de spoorzone grenzen diverse stedelijke functies. Aan de noordzijde liggen – behalve het genoemde onderhoudsbedrijf – een winkelcentrum en diverse industriële complexen. Ten oosten van het spoor ligt de buurt Wyckerpoort met aan de zuidzijde een stedelijke werklocatie. Ten westen liggen de buurten Sint Maartenspoort, Wyck, Ceramique en Heugemerveld. Door de Groene Loper is de leefbaarheid enorm toegenomen en daardoor met name Wyckerpoort de afgelopen jaren getransformeerd.



### Potentiële situatie

De spoorzone en buurten daaromheen (tot ongeveer 1,5 km van het station) hebben een groot potentieel om verdere ontwikkeling realiseren ten dienste van een gezonde en goed verbonden stad. We zien het verdichten van de stationsomgeving als een middel om de kwaliteit en leefbaarheid in dit stadsdeel verder te verbeteren. Belangrijke thema's hierbij zijn functiemenging (wonen, werken en voorzieningen), ruimte voor ontmoeten en het slechten van fysieke barrières. Ook willen we het gebied vergroenen omdat dit bijdraagt aan het verblijfskwaliteit en klimaatadaptatie.

Concreet zijn we aan de slag met de volgende locaties binnen 1,5 kilometer van het station:

- Limmel aan de Maas
- Geusseltpark
- Stationskwartier & Groene Loper
- Brightlands Campus
- Stedelijk gebied (waaronder Binnenstad)
- Belvédère

De ontwikkeling van het stationsgebied is voor Maastricht een sleutelproject, want:

- Bereikbaarheid per trein is een vestigingsfactor voor bedrijven en talent. De trein kan belangrijke rol spelen in dagelijkse en niet-dagelijkse verplaatsingen.
- Potentieel om woningen toe te voegen middels verdichting.
- We houden het prachtige landschap rondom Maastricht open.
- Draagt bij aan de compacte stad en dus aantrekkelijkheid van lopen en fietsen, wat resulteert in gezondheidswinsten en vermindering van de CO2-uitstoot in vergelijking tot autogebruik.
- Het maakt het voor huishoudens mogelijk te leven zonder (tweede) auto. Met meer treinreizen tot gevolg, wat de business case van het bestaand en nieuw openbaar vervoer verbetert.
- Minder auto's in de stad betekent dat er meer ruimte is voor andere ontwikkelingen zoals meer ruimte voor vergroenen.
- Zo gaan we zorgvuldig om met overheidsinvesteringen: Hogere kosten voor gebiedsontwikkeling rondom knooppunten leveren besparingen op investeringen voor nieuwe infrastructuur. De balans hierbij is vaak positief, zeker als bestaande infrastructuur beter wordt benut.

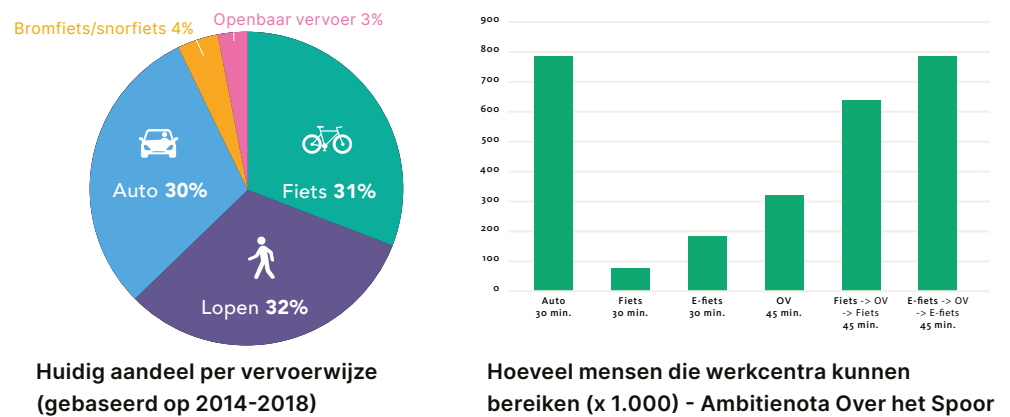


### Huidige situatie

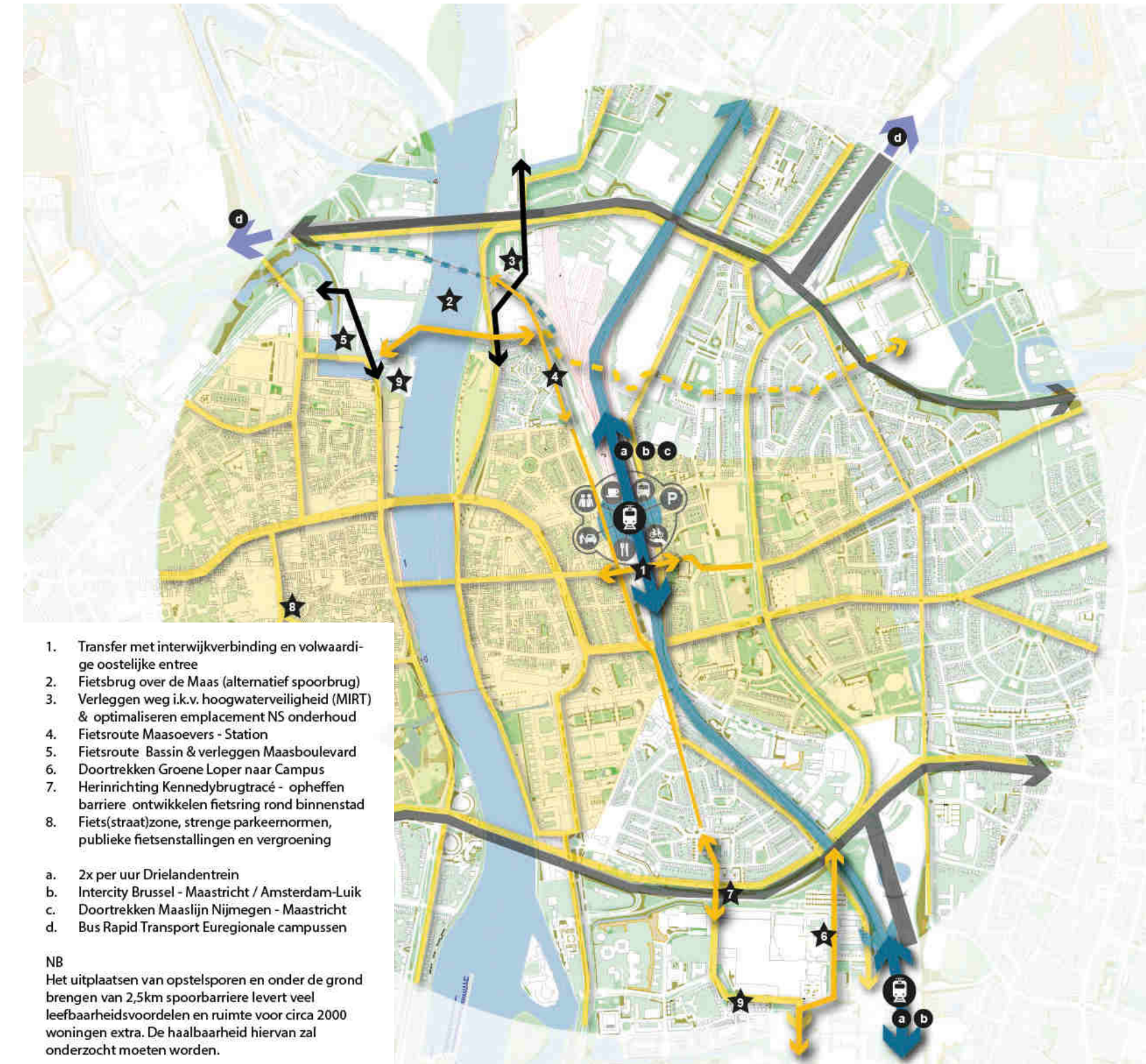
Het treinstation van Maastricht, honderd jaar geleden gebouwd aan de rand van de stad als een internationaal knooppunt, ligt anno 2024 midden in Maastricht. Het is een belangrijk openbaar vervoerknooppunt voor de regio, waar dagelijks ongeveer 30.000 trein- en busreizigers gebruik van maken. Het is een OV-knooppunt dat past bij de centrumfunctie van een stad die met zijn groeiende universiteit, de monumentale binnenstad, de campussen en ligging in een aantrekkelijke en internationale omgeving aantrekkingskracht heeft op bezoekers, studenten, bedrijven en forenzen.

Het spoor vormt op dit moment in de stad een grote barrière van anderhalve kilometer lang. Een barrière met nadelige effecten voor mensen in de stad op het vlak van economische veerkracht, het maatschappelijk leven, de gezondheid en inclusiviteit. Op diverse vlakken werken we samen met Provincie en Rijk aan een oplossing voor deze barrièrewerking van het spoor, zoals een mogelijke vernieuwing van de passerelle of een goede fietsverbinding over het spoor.

In de treinen en op het spoor in Zuid-Limburg is ruimte vrij, mede door de terugval van personenvervoer sinds de coronapandemie. Stapsgevoel willen we samen met vervoerders en overheden het gebruik van de trein vergroten door zorgvuldige ruimtelijke ordening (transit oriented development), mobiliteitsbeleid en mobiliteitsmanagement en tegelijkertijd de spoorcapaciteit verbeteren door frequentere openbaarvervoerverbindingen te realiseren.



1. Station Maastricht: multimodaal internationaal knooppunt
2. Station Randwyck: toegang tot regionale werklocatie
3. Sporen en emplacement dwars door stad: leefbaarheid en duurzame mobiliteit onder druk
4. Rijkswaterstaat wil Spoor en spoorbrug over de Maas slopen
5. Onderhoudsbedrijf NS
6. Opstelsporen Arriva
7. Fijnmazig netwerk van fietsroutes
8. Wandelstad: alle primaire voorzieningen op loopafstand
9. Kennedybrugtracé: onvriendelijke fietsroute en barriere



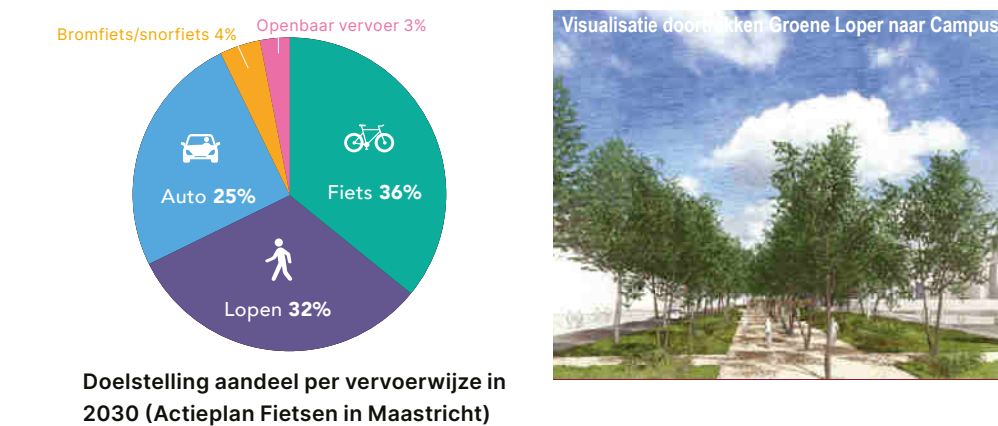
1. Transfer met interwijkverbinding en volwaardige oostelijke entree
  2. Fietsbrug over de Maas (alternatief spoorbrug)
  3. Verleggen weg i.k.v. hoogwaterveiligheid (MIRT) & optimaliseren emplacement NS onderhoud
  4. Fietsroute Maasoever - Station
  5. Fietsroute Bassin & verleggen Maasboulevard
  6. Doortrekken Groene Loper naar Campus
  7. Herinrichting Kennedybrugtracé - opheffen barriere - ontwikkelen fietsring rond binnenstad
  8. Fiets(straat)zone, strenge parkeernormen, publieke fietsstallingen en vergroening
- a. 2x per uur Drielandentrein  
 b. Intercity Brussel - Maastricht / Amsterdam-Luik  
 c. Doortrekken Maaslijn Nijmegen - Maastricht  
 d. Bus Rapid Transport Euregionale campussen

**NB**  
 Het uitplaatsen van opstelsporen en onder de grond brengen van 2,5km spoorbarriere levert veel leefbaarheidsvoordelen en ruimte voor circa 2000 woningen extra. De haalbaarheid hiervan zal onderzocht moeten worden.

### Potentiële situatie

De potentie van het station kan beter worden benut door werkcentra en woonbuurten beter te verbinden met het station en bestaande barrières op te heffen. We focussen hierbij op loop- en fietsverbindingen tussen station en drie belangrijke gebieden:

- **Maastricht Oost**  
 De ambitie is om ter hoogte van het stationsgebouw en in het noordelijk deel van het emplacement een boven- of ondergrondse verbinding te realiseren toegankelijk voor treinreizigers, voetgangers en fietsers
- **Health Campus**  
 We verbinden het station en de Health Campus door de Groene Loper door te trekken tot in de campus en het realiseren van fietsroutes.
- **Nieuwe stadswijken Sphinxkwartier & Limmel ad Maas**  
 Gekoppeld aan de ontwikkelingen in het Sphinxkwartier en hoogwatermaatregelen in het Zuidelijk Maasdal hebben we de ambitie om een nieuwe oeververbinding over de Maas te realiseren. In combinatie met de noordelijke verbinding over het spooreplacement wordt zo een enorme impuls gegeven aan het lopen en fietsen in het centraal stedelijk gebied.





### Huidige situatie

Door het industriële verleden van Maastricht vormt de bodemkwaliteit in en rondom het stationsgebied een aandachtspunt.

Het centrum van Maastricht is relatief sterk versteend, waardoor er een relatief grote vergroeningsopgave is. Er zijn stadsbrede maatregelen nodig, dus ook voor de spoorzone, om hemelwater langer vast te houden op de plek waar het valt.

De Beleidslijn Grote Rivieren is meevormend voor nieuwe ontwikkelingen.



Ontmoeting en ontspanning aan de Maas

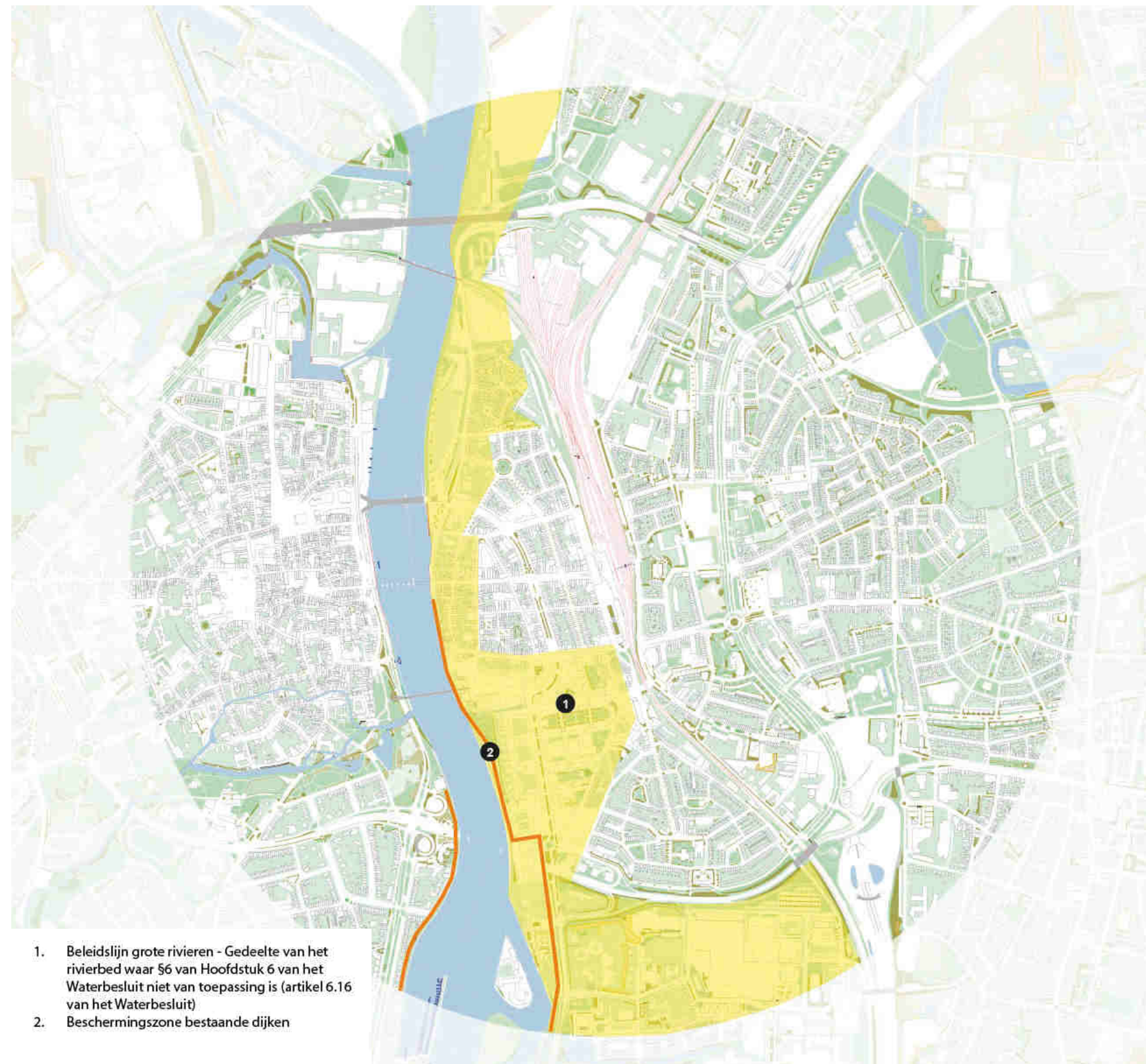


Wandel- en fietsroutes langs de Maas

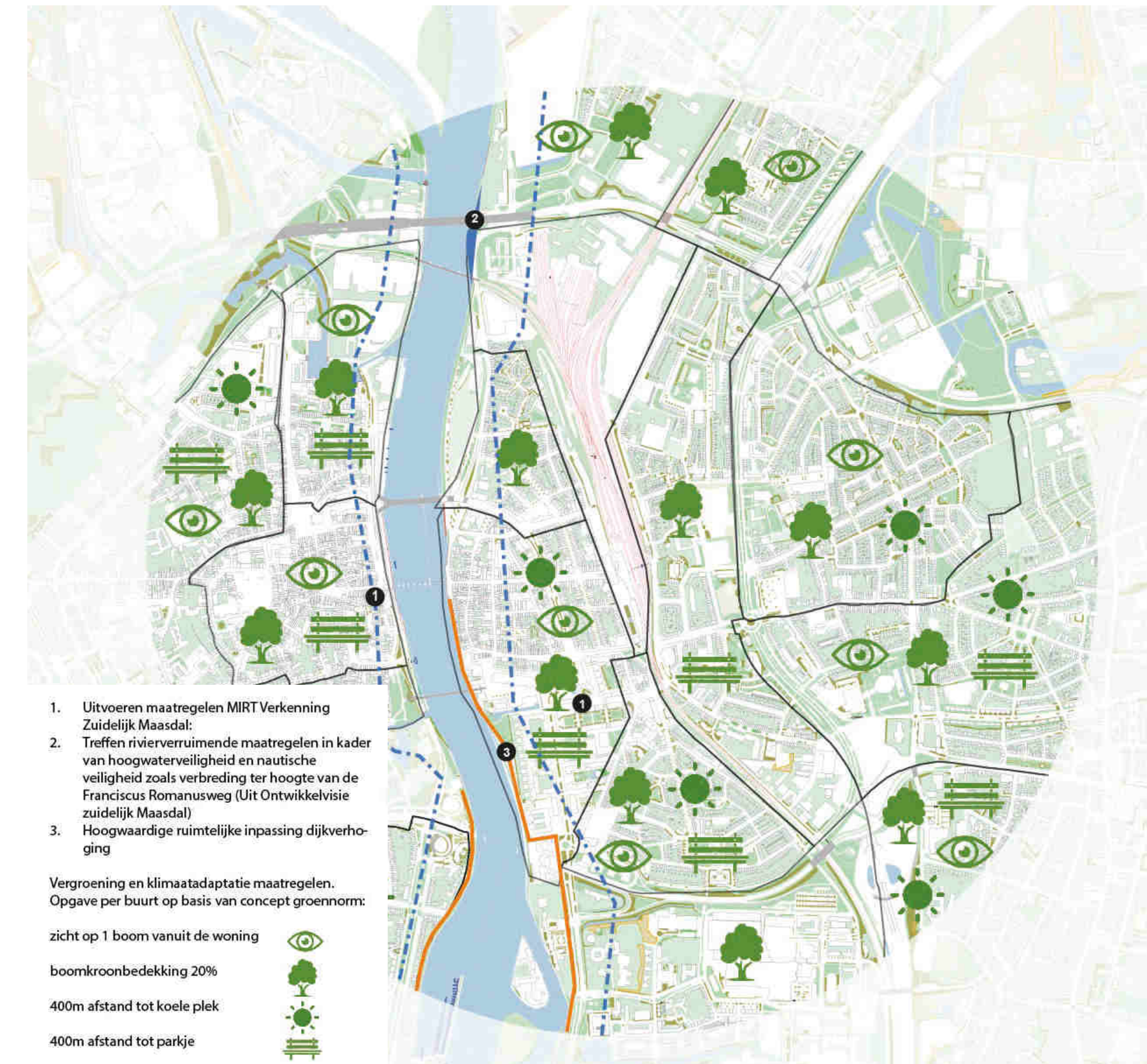
Natuur en recreatie in het Jekerdal



De Maas met stuweiland Boscherveld: onderdeel Rivierpark Grensmaas & overlaat i.k.v. hoogwaterveiligheid



1. Beleidslijn grote rivieren - Gedeelte van het rivierbed waar §6 van Hoofdstuk 6 van het Waterbesluit niet van toepassing is (artikel 6.16 van het Waterbesluit)
2. Beschermingszone bestaande dijken



1. Uitvoeren maatregelen MIRT Verkenning Zuidelijk Maasdal:
2. Treffen rivierverruimende maatregelen in kader van hoogwaterveiligheid en nautische veiligheid zoals verbreding ter hoogte van de Franciscus Romanusweg (Uit Ontwikkelvisie zuidelijk Maasdal)
3. Hoogwaardige ruimtelijke inpassing dijkverhoging

Vergroening en klimaatadaptatie maatregelen. Opgave per buurt op basis van concept groennorm:

zicht op 1 boom vanuit de woning



boomkroonbedekking 20%



400m afstand tot koele plek



400m afstand tot parkje

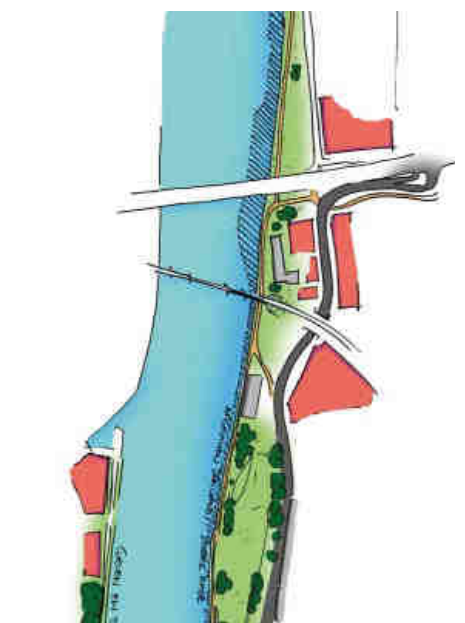


### Potentiële situatie

De realisatie van een klimaatadaptatieprogramma zal stevig inzetten op vergroening om hittestress en wateroverlast te beperken, en waar mogelijk ecologische verbindingen te realiseren.

Hoogwaterbescherming via het MIRT-traject Zuidelijk Maasdal bereidt de stad voor op hoogwater-pieken en geeft de ruimtelijke kwaliteit een verdere impuls.

Ook het groen in de stad is beter bestand gemaakt tegen langdurige droogte. Er zijn voorzieningen aan het water gerealiseerd die vormen van waterrecreatie en verkoeling mogelijk maken, waardoor het contact met de Maas is vergroot.



Mogelijke rivierverruimende maatregel in kader van hoogwaterveiligheid: verbreding Maas bij Franciscus Romanusweg (Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal)



Schets combinatie recreatie route met dijkverhoging



Schets integratie waterkering in historische binnenstad



Voorbeeldproject Blauwe Loper in Maastricht: aanleg buurtpark en langzaam verkeersroute in het kader van herstructurering Marienberg

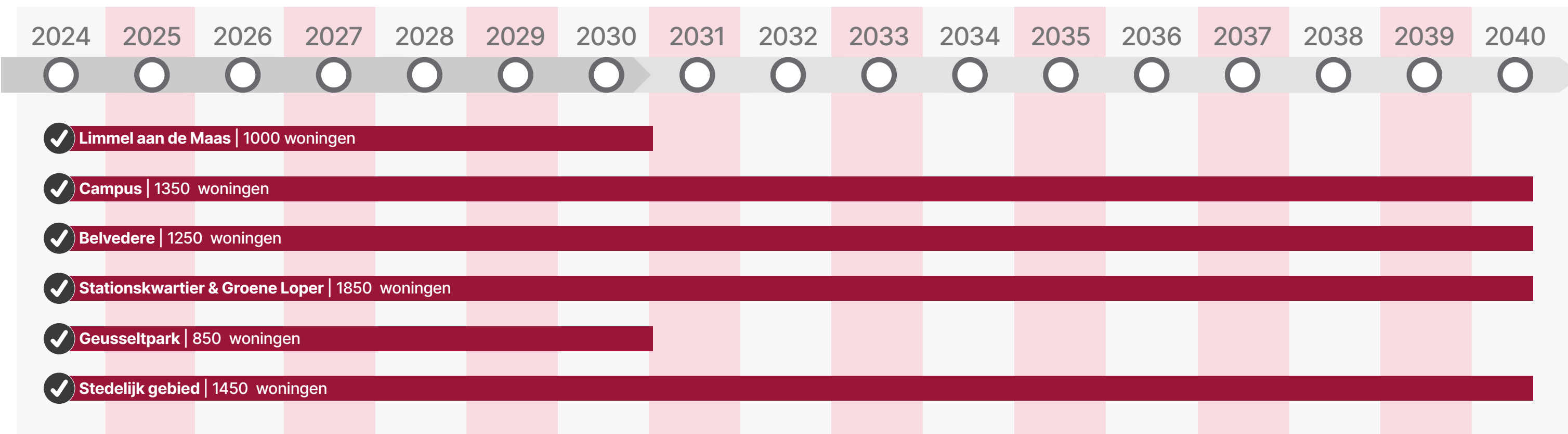


Overzicht projecten

Indicatieve geplande woningbouwaantallen binnen 1,5 km van het station

Locatie	woningen	Woondeal (t/m 2030)	extra t/m 2030	extra 2030 - 2040
Limmel aan de Maas	1000			
Campus	1350			
Belvedere	1250			
Stationskwartier & Groene Loper	1850			
Geusselpark	850			
Stedelijk gebied	1450			
Totaal	7750	2550	1700	3500

Beoogde planning



Cijfers en planning zijn indicatief

Maastricht wil een gezonde stad zijn waar welvaart en welzijn met elkaar in balans zijn. Een stad met een vitale samenleving, een krachtige economie, een aantrekkelijke leefomgeving en levendige cultuur. De vigerende Omgevingsvisie stelt daarnaast dat we onze positie als motor voor de (Eu)regionale economie dienen te versterken en de lokale kwaliteit van leven moeten verbeteren. Door te investeren in een duurzame ontwikkeling is en blijft Maastricht een prachtige stad om in te wonen, werken en verblijven.

Als we die aantrekkelijke regio en prachtige stad willen zijn, dan zullen we talent en bedrijven moeten aantrekken en duurzaam verbinden aan onze stad en regio. Door nieuwe bewoners met de juiste competenties en kwalificaties aan te trekken, dringen we de arbeidstekorten terug. Dit levert een significante bijdrage aan de doorontwikkeling van onze kenniseconomie.

Het doel is een gezondere bevolkingsopbouw met een groter aandeel van personen tussen pakweg 25 tot 45 jaar. Daarmee groeit de beroepsbevolking en verbetert de verhouding tussen werkende mensen en gepensioneerden. Die leeftijdsgroep betreft bovendien veelal jonge gezinnen. De economie en samenleving worden hiermee vitaler en meer toekomstvast. De arbeidsmarkttekorten verminderen of verdwijnen zelfs. Er ontstaat meer verdienvermogen en economische draagkracht waarmee de noodzakelijke investeringen in onze stad kunnen worden gefinancierd. Bovendien lukt het beter om voorzieningen, zoals basisscholen en verenigingen, maar ook het grote cultuur- en winkelaanbod, in stand te houden.

Onze strategie wordt versterkt door de inzet van het Rijk om in een aantal nieuwe regio's, waaronder Zuid-Limburg, een brede schaa sprong met onder meer woningbouw te realiseren om aan een deel van de landelijke woningbouwbehoefte in te vullen (zie Contourennotitie Nota Ruimte). De Maastrichtse verstedelijkingsstrategie bieden we - in Zuid-Limburgs verband - een weloverwogen antwoord op deze landelijke koers.

Om de gewenste Maastrichtse bevolkingsopbouw in 2050 te realiseren, groeit de stad met 10 tot 20 duizend inwoners (voornamelijk 25-45 jaar met kinderen). Deze groei van het inwonersaantal is ambitieus, maar past



tegelijktijdig de Maastrichtse proporties, en helpt welvaart en welzijn van in balans te houden.

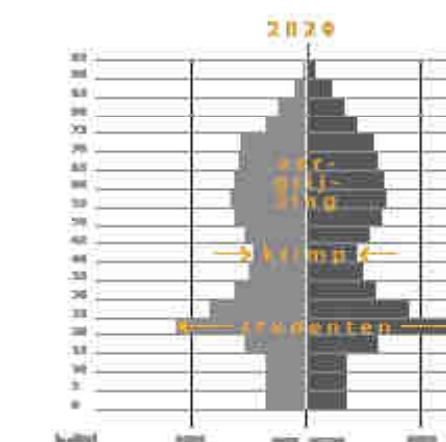
Een aantrekkelijk woonaanbod en goede loopbaanmogelijkheden zijn hierbij cruciaal. Hiermee proberen we talenten (praktisch en theoretisch opgeleid) aan te trekken richting de verdere doorontwikkeling van de stad en (Eu-)regio als plek waar de kenniseconomie floreert. Een voor de hand liggende optie is het meer dan nu vasthouden van alumni van de universiteit en hogeschool. Verder zal het voor een substantieel deel gaan om buitenlandse migranten (internationale studenten, expats, arbeidsmigranten en statushouders). Dit omdat arbeidstekorten ook in de rest van Nederland spelen.

Maastricht richt zich op het toevoegen van de (sterk) stedelijke woonmilieus, waarmee het onderscheidend van en daarmee complementair is aan het woningaanbod in de regio. Maastricht wil in de nabijheid van het station ruimte bieden aan meerdere woonmilieus:

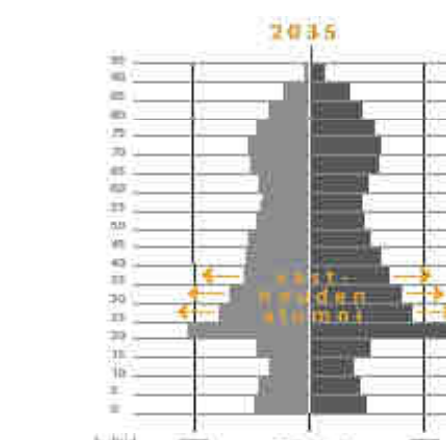
- Appartementen in gemengd stedelijk gebied voor studenten, starters en senioren
- Ruimere appartementen in een groene omgeving gericht op gezinnen
- Grondgebonden wonen in hoge dichtheid met name voor gezinnen
- Appartementen voor studenten, starters en PHD's in een campusomgeving

Wenkend perspectief

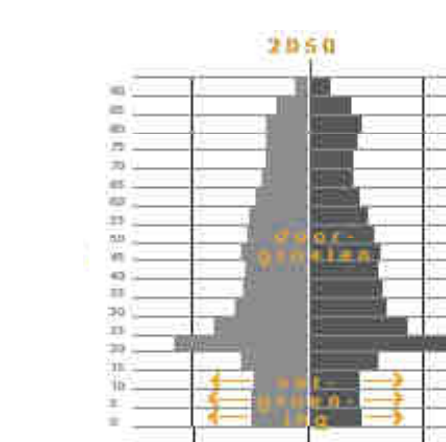
Een wenkend perspectief vormt de gebiedsontwikkeling 'Boven het Spoor' (ook bekend als het burgerinitiatief van de heren Soete en Coenen). De kern van deze gebiedsontwikkeling is het onder de grond brengen van de doorgaande sporen en uitplaatsen van delen van het emplacement. De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor verdichting met wonen, bedrijven, groen, cultuur, winkels en regionale functies. Op de lange termijn -indien de kans zich voordoet - kan de ontwikkeling van de spoorzone gecombineerd worden met gebiedsontwikkeling op mogelijk vrijkomende binnenstedelijke industrieterreinen.



Teille



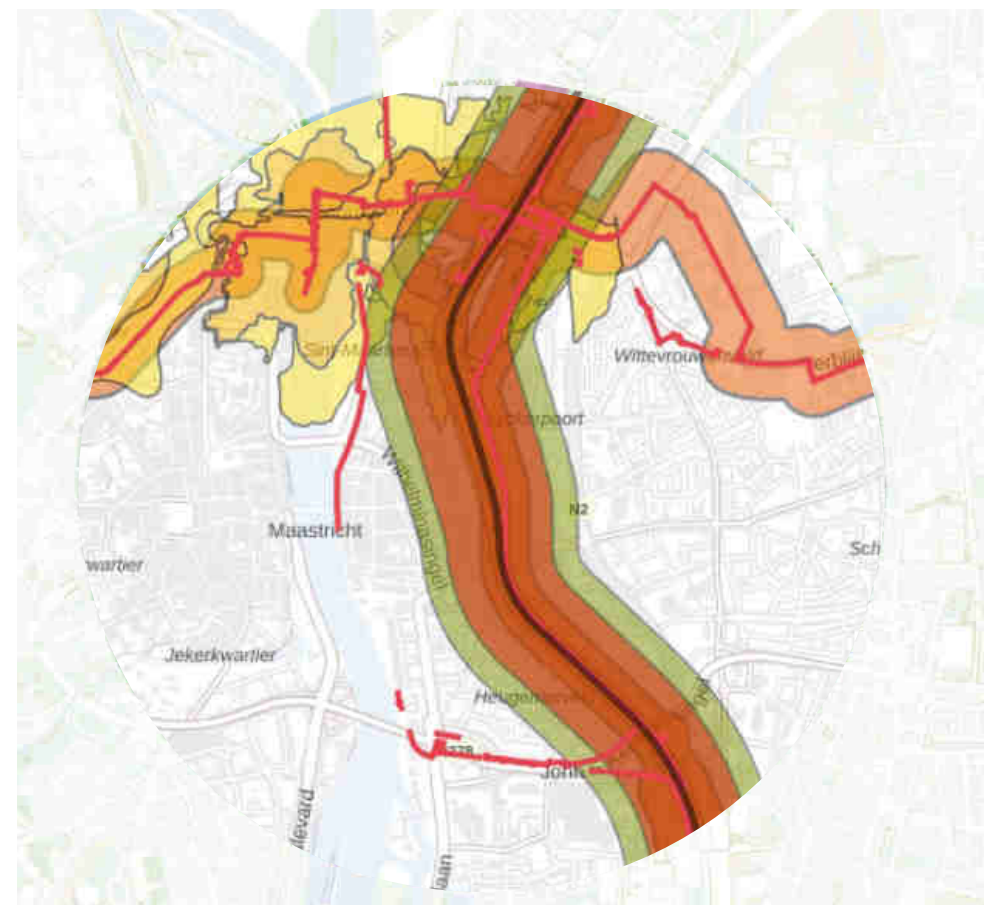
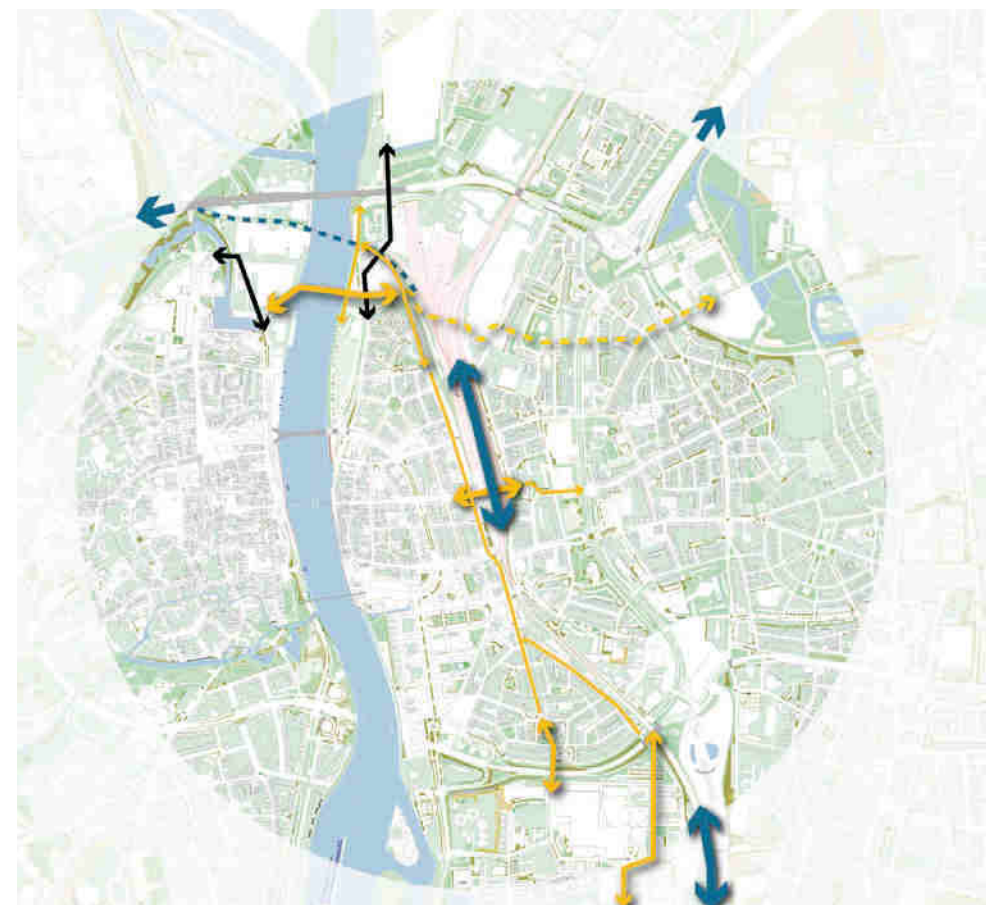
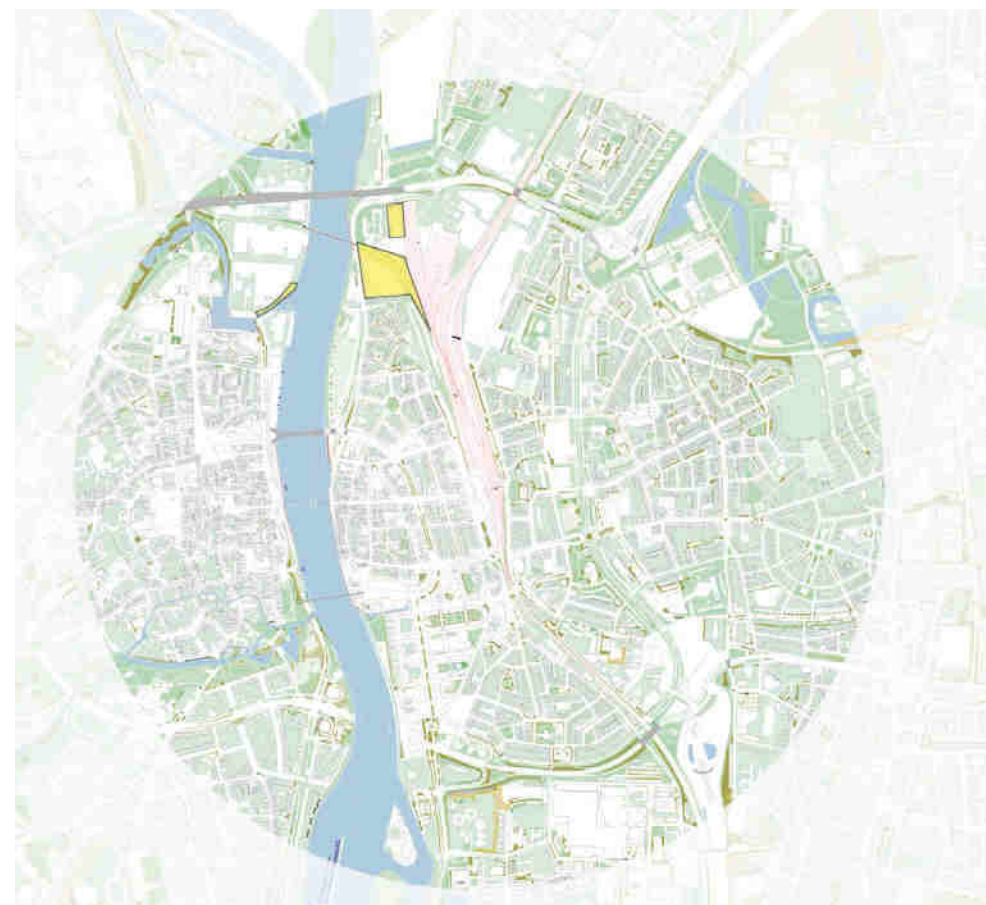
Buikje



Pyramide



Overzicht randvoorwaarden



A. Eigendommen

- Voor de realisatie van de woningbouw heeft de gemeente een aantal strategische gebieden zoals het Trega-terrein, landbouwbelang en Sappi-Zuidwest aangekocht.
- Een deel van de locaties is niet in eigendom van de gemeente. Hiervoor zal samengewerkt worden met de private eigenaren.
- In een aantal gebiedsontwikkelingen wordt intensief samengewerkt met gebiedspartners, zoals bij de Groene Loper en de campusontwikkeling.
- Voor de noodzakelijke infrastructurele ingrepen zijn grondaankopen of grondruil randvoorwaardelijk, zoals de grond rondom het spoortalud naar de spoorbrug en de grond voor het verplaatsen van de opstelsporen nabij de onderhoudswerkplaats van NS.
- Een deel van de locaties is niet in eigendom van de gemeente. Hiervoor zal samengewerkt worden met de eigenaren.

B. Bereikbaarheid

- Transfer met interwijkverbinding en volwaardige oostelijke entree (MIRT-onderzoek loopt)
- Fietsbrug over de Maas (alternatief spoorbrug)
- Verleggen Franciscus Romanusweg i.k.v. hoogwaterveiligheid en optimaliseren opstelsporen NS-onderhoudswerkplaats
- Fietsroute Maasoever - Station
- Fietsroute Bassin & verleggen Maasboulevard
- Doortrekken Groene Loper naar Campus
- Herinrichting Kennedybrugtracé - opheffen barrière, ontwikkelen fietsring rond binnenstad Fiets(straat)zone, strenge parkeernormen, publieke fietsenstallingen en vergroening.
- Drielandentrein (2x per uur) – Rijdt vanaf juni 1x per uur
- Intercity Brussel - Maastricht/ Amsterdam-Luik
- Doortrekken Maaslijn Nijmegen - Maastricht
- Snelbussysteem (Bus Rapid Transit) Euregionale campussen

C. Hindercontouren & externe veiligheid

Op bovenstaand kaartje zijn weergegeven:

- Buisleidingen incl. brandaandachtsgebieden
- Transportroutespoor:
  - Brandaandachtsgebied
  - Gifwolkaandachtsgebied
  - Explosieaandachtsgebied
- Geluidscontour (niet op kaart, valt samen met bovenstaande)

Randvoorwaarden samengevat

Randvoorwaarde
Station met interwijkverbinding en opwaardering oostelijke entree
Wandel- en fietsbrug over de Maas (alternatief spoorbrug)
Verleggen weg i.k.v. hoogwaterveiligheid (MIRT) & optimaliseren opstelsporen Onderhoudsbedrijf NS
Fietsroutes station - nieuwe stadswijken ad Maas en Maastricht West
Verbinden campus: doortrekken Groene Loper en fietsstraat
Fiets(straat)zone en doorfietsring, strenge parkeernormen, publieke fietsenstallingen en vergroening van het stedelijk gebied
Voldoende werkgelegenheid in de vorm van bedrijven en voorzieningen zoals de rechtbank, onderwijs, (rijksuitvoeringsorganisaties?)
Verbetering OV aanbod: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Drielandentrein 2x per uur</li> <li>b) Intercity Brussel - Maastricht (dan wel Amsterdam-Luik)</li> <li>c) Doortrekken Maaslijn Nijmegen - Maastricht</li> <li>d) Snelbussen (Bus Rapid Transit) Euregionale campussen</li> </ul>
Vergroenen en klimaatadaptatie in de stad
Realiseren hoogwaterveiligheid

Benodigde besluitvorming

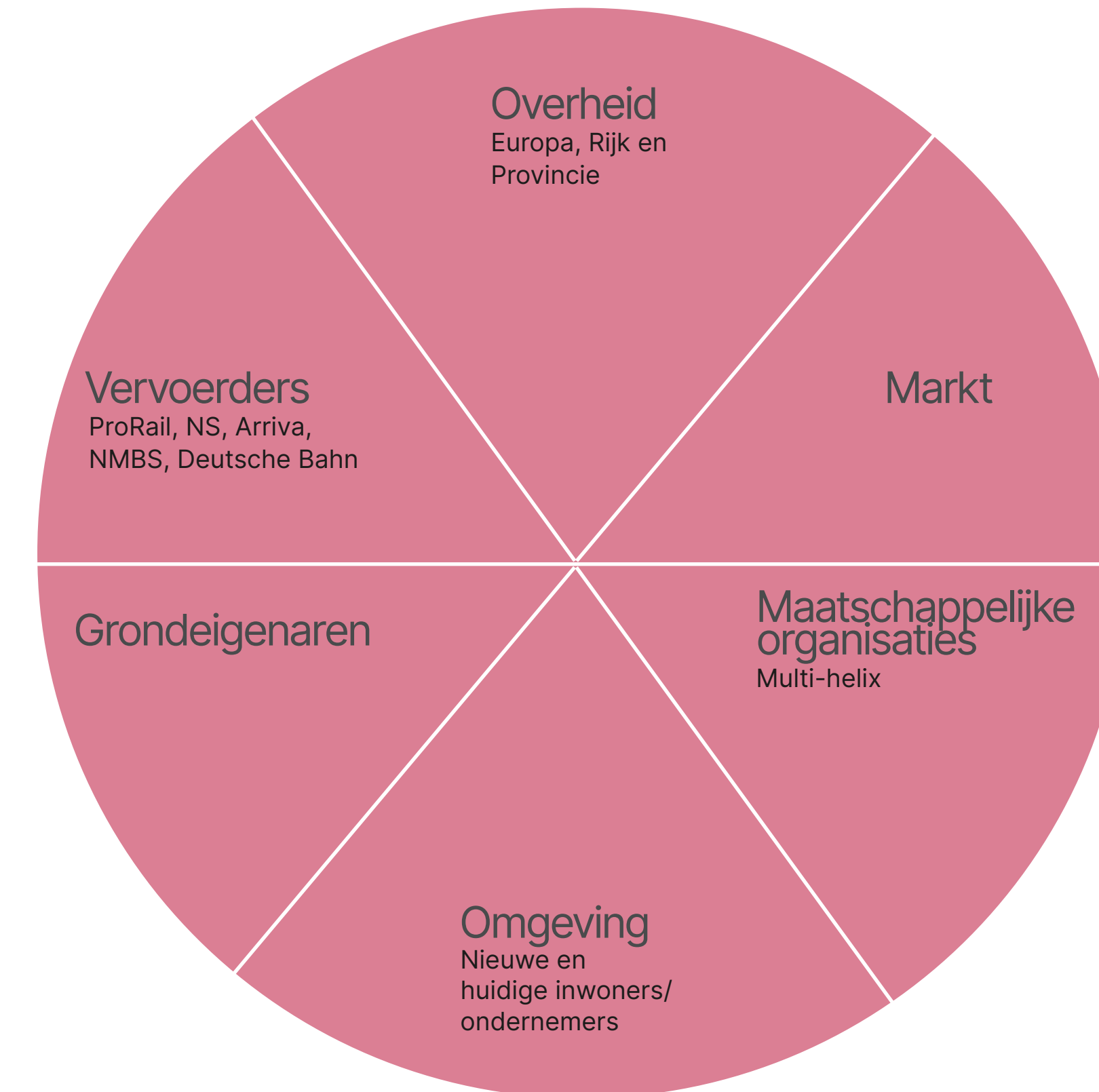
Randvoorwaarde	Besluitvorming
Maatregelen in kader van nautische veiligheid en hoogwaterveiligheid Zuidelijk Maasdal	MIRT
Vervangende Maasbrug opnemen in Scope Zuidelijk Maasdal	MIRT
Toekomstgerichte upgrade van het station met oplossing transferknooppunt en realisatie van een interwijkverbinding met een nieuwe entree aan de Oostzijde van het station	MIRT
Woningbouw Limburg Centraal	BOL
Actualisatie Omgevingsvisie en Omgevingsplan	Gemeenteraad Maastricht



## Acties

Wat doen we zelf?	Wat hebben we nodig van het rijk?	Wat hebben we nodig van anderen?
Ontwikkeling kenniseconomie met o.a. een stevige programmatische inzet op campusontwikkeling	Langjarige investeringsprogramma	Investeren van ProRail in toekomstgerichte kwaliteit en ontwikkeling, niet enkele knelpunt gestuurd werken
Het doortrekken van de Groene loper richting de Maastricht Health Campus	Gebiedsgericht werken, integraal ontwikkelen en ontschotten budgetten	Universiteit en hogescholen ondersteunen bij het binden van (euregionale) studenten aan Maastricht en Zuid-Limburg na de studie.
Fiets(straat)zone en doorfietsring, strenge parkeernormen, publieke fietsenstallingen	Zuid-Limburg als 1 stedelijke regio zien en behandelen	Woningbouw opgave mee opnemen, inclusief realisatie van de juiste mix.
Omgevingsmanagement: zachte landing van nieuwe ontwikkelingen		
MIRT-verkenning Zuidelijke Maasdal	Internationale verbindingen OV (Luik, Leuven, Brussel per trein, Hasselt middels BRT).	
Inzet en doorontwikkeling drielandentrein	Opgaves rondom Stikstof en netcongestie daadkrachtig aanpakken	
Samenwerken in stedelijk Netwerk Zuid-Limburg	Toekomstgerichte aanpak transferknelpunt station Maastricht inclusief realisatie van een interwijkverbinding met een nieuwe entree aan de Oostzijde van het station	
Investeren in veerkrachtige wijken	Langzaamverkeersbrug over Maas en spoor	
Limburgse aanpak bebouwde omgeving	Verplaatsen opstelsporen Arriva	
Capaciteitsondersteuning vanuit Provincie Limburg	Ondersteuning bij verbinding tussen Limmel en centrum	
Functies naar stationsomgeving verplaatsen	Gasleiding verplaatsen	
Ruimte voor bedrijvigheid	Integraal blijven investeren in de 4 pijlers van de NOVI/NOVEX	
Vergroenen stedelijk gebied	Financieringsstromen realiseren die gedeeltelijk gebaseerd zijn op toekomstige (gezondheids-)baten	
Inzetten op samenwerkingen over de landsgrens heen.	ZL als kennisregio zien en behandelen	
Kennedybrug-tracé: opheffen barrièrewerking en ontwikkelen aantrekkelijke fietsroute	Euregionaal samenwerken maximaal (wettelijke) faciliteren.	
Zuid-Limburg bereikbaar		

## Samenwerkende partijen





## Wat levert het op?

## Economische vitaliteit

- Aantrekken en binden van talent en bedrijven door aanbod van aantrekkelijke woonmilieus nabij het station.
- Gezondere bevolkingssamenstelling, kleinere arbeidstekorten.
- Grotere arbeidsmarkt door betere (EU)regionale bereikbaarheid en daarmee een economische impuls voor Nederland
- In toenemende mate ontstaan van een (Eu)regionaal economisch ecosysteem

## Gezondheid

- Slechten barrières stimuleert wandelen en fietsen, en draagt bij aan gebruik van openbare ruimte voor bewegen en ontmoeten
- Bewegvriendelijke compacte stad.
- Meer ruimte voor groen (mentale gezondheid) en verkoeling (hittestress).
- Minder geluidhinder, betere luchtkwaliteit.

## Duurzaamheid

- Toename duurzame mobiliteit, minder CO<sub>2</sub> -uitstoot.
- Minder autoafhankelijke woonmilieus rondom het station.
- Verbetering business case openbaar vervoer
- Impuls verduurzaming woningaanbod inclusief aansluiting op warmtenetten.

## Sociale inclusiviteit

- Slechten van fysieke barrières zorgt voor toename menselijke interactie tussen buurten.
- Toename ontplooiingskansen en inclusiviteit van kwetsbare wijken.
- Goede mix van bewoners en doorstroombmogelijkheden op woningmarkt.
- Toename carrièrekansen door betere regionale bereikbaarheid.
- Versterken cohesie tussen inwoners

## Kwaliteit leefomgeving

- Minder geluidoverlast
- Betere luchtkwaliteit
- Hoogwaterveiligheid, inpassing van klimaatadaptie.
- Een kwaliteitsvolle leefomgeving binnen hand en woonbereik voor meer Nederlanders







**Opgesteld door:**

Gemeente Venlo, Gemeente Weert, Gemeente Roermond, Gemeente Sittard-Geleen, Gemeente Heerlen, Gemeente Maastricht, Provincie Limburg

**Met inbreng van:**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, ProRail