

Nadere Omschrijving van de Opdracht: Variantenstudie Spoorkruisingen voor Spoorzone Maastricht

V2.0

28-8-2026

1 Dit document

Dit document schetst de achtergrond van de opdracht “Variantenstudie Spoor kruisingen voor Spoorzone Maastricht”. In hoofdstuk 2 wordt de aanleiding en context van de variantenstudie geschetst. Hoofdstuk 3 van dit document zoomt in op de vraag en beschrijft het pakket van eisen waaraan de opdrachtnemer gedurende de opdracht aan moet voldoen. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 de aanpak geschetst zoals de opdrachtgever die voor zich ziet.

2 Aanleiding

In dit hoofdstuk wordt eerst de recente historische context in relatie tot de opgave geschetst. Vervolgens wordt uitleg gegeven over de totstandkoming van de gebiedsvisie ‘GRAND MSTRG’ en de bijbehorende variantenstudie. Daarna wordt ingegaan op onderzoeken naar de herinrichting en optimalisatie van het spooreplacement in Maastricht. Tot slot wordt de vaststelling van de genoemde gebiedsvisie en variantenstudie uiteengezet. De vaststelling van de gebiedsvisie en variantenstudie geeft aanleiding tot de opdracht die verder beschreven staat in dit document.

2.1 Historische context

In 2019 is de Ambitienota ‘Over het Spoor’ vastgesteld door de gemeenteraad. Deze Ambitienota agendeerde enerzijds de potentie van de Spoorzone voor Maastricht en anderzijds de barrièrewerking die de spoorbundel heeft. In 2021 is mede naar aanleiding van de Ambitienota ‘Over het Spoor’, het burgerinitiatief ‘Boven het spoor’ van de heren Coenen en Soete aangeboden aan de gemeente. In het burgerinitiatief wordt een spoortunnel gepresenteerd. In stappen is dit burgerinitiatief doorontwikkeld. In 2024 is bij de begrotingsbehandeling een motie ‘Rondom het Spoor’ aangenomen over de Spoorzone.

2.2 Variantenstudie in gebiedsvisie ‘GRAND MSTRG’

Gebiedsvisie

Op 27 januari 2026 is door de gemeenteraad een gebiedsvisie met als titel GRAND MSTRG (zie Bijlage 12: ‘Gebiedsvisie GRAND MSTRG’) vastgesteld. Bijlagen 10 en 11 ‘Ambitienota ‘Over het Spoor’ en ‘Burgerinitiatief ‘Boven het spoor’ waren mede aanleiding voor het opstellen van een gebiedsvisie voor de Spoorzone. De gebiedsvisie voor de Spoorzone past binnen de Omgevingsvisie Maastricht 2040 ‘Stad van Dichtbij’ (zie Bijlage 14). In de Omgevingsvisie zijn de ruimtelijke kaders voor de spoorzone opgenomen. De gebiedsvisie voor de spoorzone geeft vorm en inhoud aan deze kaders. De gebiedsvisie beschrijft en verbeeldt een wenkend perspectief voor de ontwikkeling van de Spoorzone naar een aantrekkelijk en toekomstbestendig woon-, werk- en verblijfsgebied.

Variantenstudie

Een essentieel onderdeel van de ontwikkeling van de Spoorzone Maastricht is de opgave om de barrièrewerking van het spoor te reduceren. Het emplacement vormt een harde grens midden in de stad. Een zone van circa 1,5 km spoor is niet oversteekbaar: van de Noorderbrug tot aan de stationspasserelle (voetgangers) en de Scharnertunnel (fietsers). Ten zuiden van de Scharnertunnel liggen twee overwegen, de Duitsepoort en Alfons Ariënsstraat. Deze overwegen zijn relatief veel en lang dicht, de aanliggende kruispunten zijn krap en onoverzichtelijk. Logische stedelijke structuren zijn doorbroken of onaantrekkelijk geworden. De sporen en bijbehorende infrastructuur beperken de oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers. Daarmee vormt het een belemmering voor de beoogde mobiliteitstransitie. Bovendien gaat het ten koste van de verbinding tussen wijken en buurten.

Door bestaande verbindingen te verbeteren en nieuwe verbindingen te realiseren, kan de interactie van mensen uit de stadsbuurten aan weerszijde van het spoor groeien en wordt de tweezijdigheid van het station versterkt. Het verminderen van de barrièrewerking vergroot de leefkwaliteit in de directe omgeving doordat werk, wonen en voorzieningen per fiets en te voet beter bereikbaar worden. Bovendien genereert het nieuwe ontwikkelruimte die bijdraagt aan de vitaliteit van het gebied en de stad. De aanpak van de barrièrewerking mag niet ten koste gaan van het functioneren van het spoorstelsel en de OV-knoop. Het plan moet financieel haalbaar, maakbaar en technisch uitvoerbaar zijn. Ook dient de impact op het milieu en de omgeving te worden beperkt, waarbij de fasering zorgvuldig wordt afgestemd om de overlast voor de stad tot een minimum te beperken. Als onderdeel van de gebiedsvisie GRAND MSTRG is een variantenstudie uitgevoerd naar verschillende opties voor het verzachten van deze spoorbarrière.

Huidige situatie

Het station bestaat uit kopsporen voor intercity's (spoor 1, 2 en 3, met tussen spoor 2 en 3 een rangeerspoor) en doorgaande sporen voor de regionale treinen en de 'Drielandentrein' (spoor 4, 5 en 6). Spoor 4 ligt direct aan het stationsgebouw. Spoor 5 en 6 liggen aan een eilandperron dat bereikbaar is via een passerelle vanuit de stationshal en spoor 4. Ten oosten van het spoor 6 liggen twee doorgaande sporen, met daarnaast de overige rangeersporen.

Het stationsgebouw heeft een monumentale status. Het monumentale stationsgebouw bevat enkele winkels en horecavoorzieningen, alsmede een kantoor van NS en een OV-servicewinkel.

Ten noorden van het busstation aan de centrumzijde van het stationsgebouw bevindt zich een meerlaagse P+R-voorziening met 340 plaatsen, met een gemiddelde bezetting op werkdagen tussen 53% en 60% (di/do, cijfers 2025). Ook ligt er westelijk een (bewaakte) ondergrondse fietsenstalling die ruimte biedt aan 3.000 fietsen. De

voetgangsentree ligt buiten het stationsgebouw. Ten zuidwesten van het station is de taxistandplaats en een K+R-voorziening. Aan de oostzijde ontbreekt een volwaardige entree; er ligt een kleine fietsenstalling met 600 stallingsplekken, hetgeen onvoldoende toereikend is. Aan de oostzijde ligt een tweede P+R-voorziening met 66 plaatsen met een gemiddelde bezetting op werkdagen tussen 71% en 80 % (di/do), een K+R-voorziening en het busstation voor (internationale) lange afstandsbusen.

Het spooremlacement wordt gebruikt voor 'behandelen en opstellen'. Aan de noordzijde van het emplacement ligt een NS Onderhoudsbedrijf. Hier werken ca. 150 mensen. Het emplacement wordt door NS en Arriva gebruikt voor opstellen van treinen buiten de spits. Veel treinen eindigen en starten in Maastricht, daarmee speelt het emplacement een belangrijke rol in de regionale en nationale dienstregeling. Daarnaast wordt het emplacement gebruikt voor het opstellen van goederentreinen en treinen van spooraannemers.

Doelstellingen variantenstudie

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

Diverse mogelijkheden om invulling te geven aan deze meervoudige doelstelling zijn onderzocht: variërend van een volledige ondertunneling van het spoor, realisatie van haakse loop-fietsverbindingen tot een verhoogd maaiveld boven de sporen. Na zorgvuldige beoordeling zijn enkele voorstellen als kansrijk beschouwd. Ze zijn integraal beoordeeld op thema's als functioneren van het ov-systeem, kwaliteit van de verbindingen, ontwikkelruimte, maakbaarheid en financiële haalbaarheid. De

gedetailleerde beoordeling is opgenomen in Bijlage 13: ‘*Variantenstudie Spoorbarrière Maastricht*’.

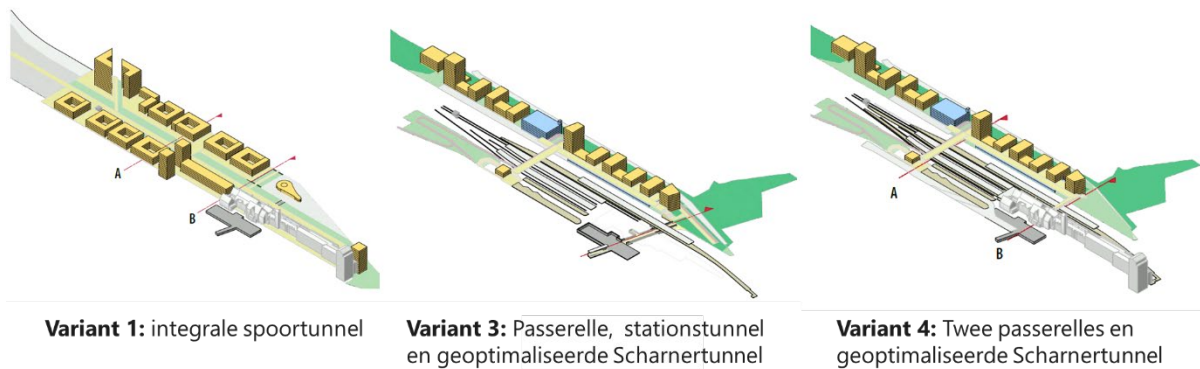
2.3 Besluitvorming en aanvullende vragen

De gebiedsvisie met als titel GRAND MSTRG en de bijbehorende variantenstudie zijn op 27 januari 2026 door de gemeenteraad vastgesteld. Bij de vaststelling van de gebiedsvisie en variantenstudie is onder meer bepaald dat drie vervolgstudies dienen te worden uitgevoerd. Ten eerste betreft dit de Quick Scan Plus (hierover meer informatie in paragraaf 2.5 hieronder) naar de optimalisatie van het emplacement, ten tweede de totstandkoming van gebiedsprogramma’s voor het Griendkwartier en het Stationskwartier (twee deelgebieden in de Spoorzone). Het derde onderdeel betreft de variantenstudie naar het kruisen van de spoorbundel. Dit derde spoor vormt de kern van de offerteuitvraag en in voorliggend document omschreven opdracht. De vraag wordt hieronder nader toegelicht.

2.4 Uit te voeren variantenstudie

Randvoorwaardelijk voor de toekomstige stedenbouwkundige invulling van het Stationskwartier is het slechten van de spoorbarrière. Middels een variantenstudie worden in dit traject verschillende kansrijke varianten uitgewerkt en afgewogen om te komen tot een voorkeursvariant.

In het kader van de gebiedsvisie GRAND MSTRG is op basis van bestaand materiaal een variantenstudie uitgevoerd. Deze variantenstudie vormt de basis voor de in voorliggend document omschreven nadere variantenstudie. In de eerdere variantenstudie wordt aanbevolen een tweetal varianten nader uit te werken als onderdeel van de gebiedsvisie. Het betreft varianten 3 en 4 met een voetgangers- en fietserspasserelle ter hoogte van de Sint-Maartenslaan (welke geen aansluitingen op de perrons heeft en louter dient als interwijkverbinding) en optimalisaties aan de Scharnertunnel. Daarnaast wordt een voetgangerstunnel (variant 3) of een nieuwe passerelle (variant 4) ter hoogte van het station toegepast. Voor deze voetgangerstunnel of -passerelle geldt wel dat deze aansluitingen op de perrons bevat en dus expliciet ook als reizigerspassage fungeert. Bij de vaststelling van de gebiedsvisie heeft de gemeenteraad verzocht om – in aanvulling op de varianten 3 en 4 – ook de integrale tunnelvariant (variant 1) nader uit te werken. Deze variant komt voort uit het burgerinitiatief van de heren Soete en Coenen. Onderstaand zijn de te onderzoeken varianten schematisch weergegeven.



Oostzijde van het station

Aan de oostzijde van het station, waar zich nu een stationsentree aan de Meerssenerweg bevindt, wordt in de toekomst een gebiedsontwikkeling voorzien. Hiervoor is de inzet dat de ruimte die is vrijgekomen door het herinrichten van het emplacement gebruikt wordt voor deze ontwikkeling. Deze ontwikkeling valt echter buiten de scope van deze variantenstudie. Waar in de variantenstudie wel expliciet op gefocust wordt zijn alle onderdelen van het reizigersdomein (entrees, parkeervoorzieningen, loopstromen, trappen, liften, in- en uitcheckzones, et cetera) aan de oostzijde van het station, inclusief de nieuwe stationsentree, en hoe deze onderdelen stedenbouwkundig ingepast kunnen worden.

2.5 Raakvlakproject: herinrichting en optimalisatie van het spooremlacement

Quick Scan

Recent (begin 2025) is met medewerking van ProRail in opdracht van de gemeente Maastricht een Quick Scan (zie Bijlage 15) uitgevoerd naar optimalisatie van het emplacement. Hieruit blijkt dat er kansen zijn om acht sporen van het oostelijk emplacement – parallel aan de Meerssenerweg – te saneren. Hiervoor dienen functies te worden verplaatst naar het noordelijke deel van het emplacement. Daarmee zou parallel aan de Meerssenerweg een aanzienlijke ontwikkelruimte ontstaan.

Quick Scan Plus (QS+)

In februari 2026, na het voltooien van de Quick Scan, is de productie in de glasfabriek gelegen in de spoorzone definitief gestopt. De toekomstige invulling van het fabrieksterrein is nog niet duidelijk. De gemeente Maastricht heeft een voorkeursrecht gevestigd op dit terrein. Het terrein biedt mogelijk kansen voor positionering van een deel van het emplacement. NS heeft inmiddels te kennen gegeven een dergelijke kans serieus te willen onderzoeken, mede in relatie tot een mogelijke uitbreiding van haar onderhoudsbedrijf (werkplaats en treinwasinstallatie). Daarnaast worden de verplaatsing van ‘Spoor 9’ – het meest westelijke kopspoor naast het busstation – en de wasstraat van de NS beschouwd bij de herinrichting van het emplacement.

De gemeente Maastricht heeft daarom – in samenspraak met ProRail en NS – besloten om de Quick Scan verder uit te werken in een zogenaamde Quick Scan Plus (hierna QS+). Daarbij gaat het om verbreding van de scope met de recente ontwikkelingen (glasfabriek, spoor 9 en wasstraat, en de sloop van de oude spoorbrug) en verdieping van de Quick Scan uit 2025 (Bijlage 15).

Met de verdieping wordt beoogd om zicht te krijgen op de kansrijkheid en de kosten van de oplossingsrichtingen, als basis voor een uit te voeren verkenning na de QS+. De QS+ wordt gelijktijdig met de in dit document omschreven opdracht uitgevoerd. De uitkomsten uit deze studie worden verwacht rond november 2026.

3 Vraag

3.1 Kern van de vraag

De gemeente Maastricht is op zoek naar een partij of samenwerking van partijen die komt tot een zorgvuldige, integrale en objectief onderbouwde variantenstudie voor het realiseren van spoorkruisingen voor voetgangers en fietsers rondom het spooreplacement in Maastricht. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de opdrachtgever en de betrokken stakeholders. In deze variantenstudie worden de consequenties voor het inrichten van het stationsgebied aan de oostzijde van het station meegenomen, alsmede de consequenties voor het functioneren van alle onderdelen binnen het reizigersdomein.

Van elke variant worden ontwerpen gemaakt om de ruimtelijke en technische inpassing van de varianten in kaart te brengen. Hierbij gaat het om het samenspel tussen stedenbouw, mobiliteit en techniek. Aan de hand van een afwegingskader worden de varianten beoordeeld en wordt toegewerkt naar een voorkeursvariant. Vastgesteld is dat de drie (3) varianten die zijn genoemd in paragraaf 2.4 meegenomen dienen te worden in deze studie.

Voor deze variantenstudie is een Plan van Aanpak (PvA) opgesteld. Dit PvA wordt in hoofdstuk 4 nader toegelicht. Dit PvA kan worden gezien als een handreiking waarop de aanpak die de inschrijvende partij voorstelt gebaseerd kan worden.

3.2 Beoogd resultaat

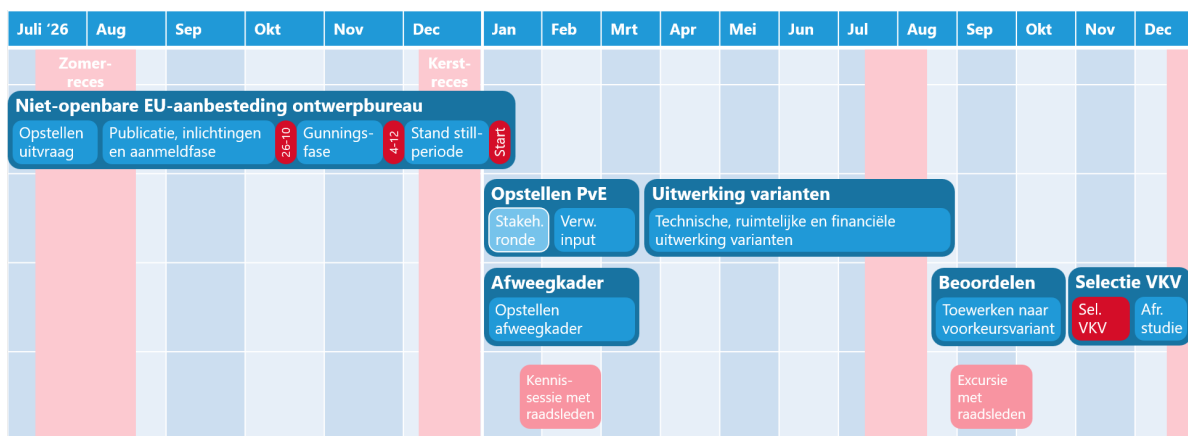
Het beoogd resultaat is een variantenstudie die voorziet in heldere en bestuurlijk bruikbare beslisinformatie voor de gemeenteraad om te komen tot een voorkeursvariant voor het slechten van de spoorbarrière. Voor het uitwerkingsniveau van de varianten valt te denken aan een Functioneel Integraal Systeemontwerp (FIS), maar de vraag wordt expliciet aan de inschrijvende partijen gesteld om – in het kader van deze uitvraag – aan te geven welk uitwerkingsniveau nodig is om tot de juiste beslisinformatie voor de gemeenteraad te komen, zonder onnodig veel in detail te treden.

Deze variantenstudie vereist de volgende onderdelen, die nader worden toegelicht in Hoofdstuk 4 – Plan van Aanpak:

- Programma van Eisen (PVE)
- Afwegingskader
- Uitwerking en beoordeling van drie varianten middels PVE en afwegingskader, dit vormt de basis voor de selectie van een voorkeursvariant
- Informatievoorziening voor de gemeenteraad
- Participatie en het betrekken van belangrijke stakeholders

4 Plan van Aanpak

In dit hoofdstuk wordt het eerder opgestelde PvA nader toegelicht. Hieronder is schematisch een planning volgens dit PvA weergegeven:



4.1 Programma van Eisen

Samen met alle relevante stakeholders wordt een Programma van Eisen (PvE) opgesteld. Deze stap start met een interviewronde door de geselecteerde partij met de belangrijkste stakeholders om hun eisen op te halen: gemeente Maastricht, Provincie Limburg, en de spoorse partijen ProRail en NS. In deze gesprekken worden wensen, eisen en zorgen verzameld en zorgvuldig geïnventariseerd in relatie tot het slechten van de spoorbarrière en de invulling van het oostelijk emplacement. Vervolgens maakt het geselecteerde bureau een eerste opzet van het PvE op basis van de beschikbare informatie, de eisen die zijn opgesteld in de variantenstudie behorend bij de gebiedsvisie GRAND MSTRG (Bijlage 13), en de opbrengst uit de interviewronde. In een werksessie met de belangrijkste stakeholders wordt een opzet van het PvE gepresenteerd. Op basis van de opbrengst van de werksessie wordt het PvE aangescherpt. Het aangescherpt PvE wordt voor een laatste check gedeeld en gecontroleerd door alle stakeholders. Zo wordt geborgd dat de input voor de variantenstudie breed gedragen wordt en de belangen goed zijn meegenomen.

4.2 Afwegingskader

Parallel aan en gelijktijdig met het opstellen van het PvE wordt een afwegingskader ontwikkeld, dat dient als objectief instrument om de drie varianten uit de variantenstudie in latere stappen te beoordelen en te vergelijken. Hierbij kan verder gewerkt worden op basis van het afwegingskader dat gebruikt is in de eerdere variantenstudie. Criteria zijn bijvoorbeeld de kwaliteit van de stedelijke verbindingen en de omgeving, de ontwikkelruimte, de functionaliteit van het spoor en emplacement, de functionaliteit van het station en bijbehorende functies als OV-knoop, maakbaarheid, duurzaamheid en kosten. De geselecteerde partij maakt een voorzet voor de criteria. In de werksessie waarin het concept PvE wordt besproken, wordt ook het afwegingskader gepresenteerd. Door deze criteria vooraf vast te leggen, ontstaat er duidelijkheid en transparantie in het besluitvormingsproces. Het afwegingskader vormt zo de basis om uiteindelijk gezamenlijk tot een weloverwogen en breed gedragen voorkeursvariant te komen.

4.3 Variantenstudie met voorkeursvariant

Uitwerking drie varianten

Op basis van het opgestelde PvE werkt de geselecteerde partij een drietal varianten uit. Het betreft de drie varianten die genoemd zijn in paragraaf 2.4. Hierbij wordt voortgebouwd op bestaande inzichten uit de eerdere variantenstudie. In een werksessie met de meest betrokken stakeholders worden de drie varianten gepresenteerd en waar nodig aangescherpt. Daarbij worden de varianten getoetst op ruimtelijke kwaliteit en worden suggesties gedaan voor aanscherping. Vervolgens werkt de geselecteerde partij de varianten op technisch, financieel en ruimtelijk vlak nader uit tot een beknopt ontwerp. Ook voor wat betreft de uitwerking van de varianten – met het oog op de gestelde criteria in het afwegingskader – wordt de vraag aan de inschrijvende partij expliciet gesteld om een voorstel te doen voor een uitwerkingsniveau dat passend is bij een variantenstudie in deze fase.

Beoordeling drie varianten

Nadat de drie varianten zijn uitgewerkt, worden ze door de geselecteerde partij getoetst aan het afwegingskader en vertaald naar een toegankelijke toetsingsmatrix. De resultaten van de toetsing worden in een werksessie met de belangrijkste stakeholders gepresenteerd. Ook worden de varianten getoetst op ruimtelijke kwaliteit. Op basis van de reacties en suggesties van de stakeholders wordt de toetsing aangescherpt, zodat dit zo goed mogelijk aansluit bij de wensen en eisen van alle betrokken partijen. Op basis van de input wordt de toetsingsmatrix definitief gemaakt.

Selectie voorkeursvariant

In het verlengde van de ingevulde afwegingsmatrix wordt in deze stap toegewerkt naar een voorkeursalternatief voor het slechten van de spoorbarrière. De geselecteerde partij

doet hier een voorstel voor. De resultaten worden gepresenteerd in een werksessie met de belangrijkste stakeholders. De reacties en input van de belangrijkste stakeholders wordt verwerkt. Wanneer er brede instemming is, wordt toegewerkt naar één voorkeursalternatief. Na overeenstemming wordt de besluitvorming voorbereid om te komen tot vaststelling van het voorkeursalternatief.

4.4 Informatievoorziening college en raad

Het is van belang op logische momenten in de studie tussentijdse informatiedocumenten aan te leveren waarmee het college en de gemeenteraad op de hoogte gehouden kunnen worden over de voortgang van de variantenstudie en de afwegingen die hierin gemaakt worden. In het Plan van Aanpak zijn twee momenten opgenomen waarin kennissessies of excursies met de gemeenteraad worden georganiseerd. In het kader van deze uitvraag wordt expliciet aan de inschrijvende partijen gevraagd om aan te geven op basis van welke informatie de gemeenteraad gedurende het proces wordt geïnformeerd. De opdrachtnemer voorziet tijdig in de gewenste informatie, terwijl de opdrachtgever primair verantwoordelijk is voor de daadwerkelijke communicatie en informatieverstrekking richting het college van B&W en de gemeenteraad.

4.5 Participatie en het betrekken van belangrijke stakeholders

Er is een aantal partijen direct betrokken bij een eventuele aanpassing van het emplacement. In een zorgvuldig proces zullen deze partijen moeten worden betrokken om tot een gedragen uitkomst te komen. Onderstaande partijen nemen deel aan het Bestuurlijk Overleg 'Stad en Spoor' waarin verschillende dossiers rondom het spooremlacement in Maastricht, zoals bijvoorbeeld de eerder genoemde Quick Scan Plus, besproken worden.

- **Gemeente Maastricht** is – mede vanuit Limburg Centraal – **initiatiefnemer van de Spoorzone Maastricht**. Van daaruit is zij initiatiefnemer van de aanpassing van het emplacement en de uitwerking van het oostelijk emplacement en het Griendkwartier. Vanuit de rol als initiatiefnemer heeft zij ProRail opdracht gegeven om een plan van aanpak voor de verkenning naar aanpassing van het emplacement op te stellen. Verder heeft de gemeente Maastricht een initiërende en coördinerende rol bij de uitwerking van de invulling van het oostelijk emplacement en het Griendkwartier. De gemeente heeft de **ruimtelijke, vergunningverlenende en belangenbehartigende rol**: zij zorgt dat de plannen goed worden ingepast in de stad, dat de leefbaarheid voor inwoners wordt bewaakt en dat kansen voor stedelijke ontwikkeling benut worden. Gemeente Maastricht onderhoudt ook de contacten met de verschillende grond- en vastgoedeigenaren in het gebied waar de uitwerking een raakvlak mee heeft. Bovendien borgt de gemeente de samenhang met het Zuidelijk Maasdal, Limburg Centraal en met de andere dossiers die lopen.

- **ProRail** is de concessiehouder voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). ProRail beheert daarmee namens het ministerie van IenW de hoofdspoorweginfrastructuur. Zij is verantwoordelijk voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de HSWI (instandhouding), voorbereiding en uitvoering van uitbreiding van de HSWI (aanleg), verkeersleiding over de hoofdspoorweginfrastructuur en capaciteitsverdeling van de hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail beheert ook de gronden die behoren tot de HSWI, waaronder ook het emplacement in Maastricht. ProRail wordt als belangrijke stakeholder betrokken bij deze variantenstudie naar het slechten van de spoorbarrière.
- **Provincie Limburg** heeft de rol van **beleidsmaker, concessieverlener en belangenbehartiger voor de regio**. Als **trekker van Limburg Centraal** verzorgt zij de belangenbehartiging richting het Rijk op het gebied van woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid, ruimtelijke samenhang en duurzaamheid (o.a. vergroening, hittestress). Vanuit deze verantwoordelijkheid koppelt zij de uitkomst van deze variantenstudie aan de woningbouwopgave en bijbehorende (MIRT-)afspraken. Ook is zij vanuit deze rol betrokken bij de hierboven onder vervolgproces omschreven onderdelen die raken aan de aanpassing van de spoorconfiguratie in Maastricht.
- **NS** is **gebruiker van de hoofdspoorweginfrastructuur**. Vanuit die rol brengt zij haar operationele en reizigersgerichte belangen in, toetst zij varianten op dienstregelings- en gebruiksgemak, en zorgt zij dat de toekomstige inrichting aansluit bij hun vervoervraag. Bovendien heeft NS rond het **station** een verantwoordelijkheid die vooral is gericht op **beheer, exploitatie en reizigersbeleving**. Vanuit deze verantwoordelijkheid zorgt NS dat het station aantrekkelijk en functioneel is als toegangspoort tot het spoor, terwijl ProRail de spoorzijde (perrons, sporen, seinen) beheert. Het is zaak om de NS vanuit beide rollen goed te betrekken bij de verkenning met specifieke aandacht voor het toekomstig gebruik van het emplacement, onderhoudscapaciteit, reizigersstromen en de samenhang met de stationsontwikkeling.

Vanuit haar rol als initiatiefnemer en kartrekker in de Spoorzone is de gemeente Maastricht opdrachtgever voor deze variantenstudie. Onder het BO Stad en Spoor is er een kernteam voor de variantenstudie ondergebracht dat de procesbegeleiding verzorgt en eerste aanspreekpunt is voor de geselecteerde partij. Daarnaast zijn de belangrijkste stakeholders ondergebracht in een begeleidingsgroep, waarmee regelmatig afstemming plaatsvindt. De belangrijkste stakeholders in de begeleidingsgroep zijn de Gemeente Maastricht (de stedenbouwkundigen en beleidsadviseurs), de Provincie Limburg, ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester.

Gedurende het proces wordt op gezette tijden afgestemd met een '**stedelijk klankbord**'. Daarin hebben de heren Coenen en Soete van burgerinitiatief "Boven het Spoor", en

mogelijke andere vertegenwoordigers uit de stad zitting. Daarnaast vindt indien gewenst en mogelijk ook afstemming met reizigersplatforms en andere belanghebbenden plaats. In het kader van deze uitvraag wordt expliciet aan de inschrijvende partijen gevraagd om aan te geven op welke manier en welke momenten deze stakeholders gedurende het proces worden betrokken. Ook hiervoor geldt dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het tijdig aanleveren van de gewenste informatie en de opdrachtgever primair verantwoordelijk is voor de daadwerkelijke participatie, communicatie en informatieverstrekking.