

# HEERLEN

“Desalniettemin heeft de lange termijn ook voordelen: in de tussentijd is de economische situatie gewijzigd, maar is ook de kennis en ervaring toegevoegd. Lessen zijn geleerd uit eerdere, vaak eenzijdige, op mobiliteit gerichte ontwikkelingen.”

## VAN STATION TOT STADSKWARTIER Stefan van der Spek

De stationsomgeving van Heerlen zal de komende jaren sterk veranderen. De fysieke barrière tussen de buurten ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn zal uitgroeien tot een geheel nieuw stadsgebied. Maankwartier, zoals dit stuk stad zal heten, zal als een aorta de twee centrumdelen met elkaar verbinden. De toegankelijkheid en de verblijfskwaliteit van het Maankwartier moeten een positieve bijdrage leveren aan de binnenstad.

Het station in Heerlen werd in 1896 in gebruik genomen met de aanleg van de spoorlijn van Sittard naar Herzogenrath. Deze lijn speelde een belangrijke rol in de ontsluiting van de mijnen. Het karakteristieke station kwam aan de noordzijde van de kern van het toenmalige 'dorp' Heerlen te liggen, onmiddellijk grenzend aan de Oranje-Nassaumijnen. Jarenlang was dit station het belangrijkste vervoersknoop-

punt in de regio. Heerlen was voortaan niet langer een geïsoleerd dorp.

In de periode tussen 1900 en 1932 groeide Heerlen explosief van circa 6.500 naar 32.000 inwoners. Om deze expansie te accommoderen, werd er grondig in de stadsplattegrond ingegrepen en bleven weinig gebouwen gespaard. Uiteindelijk is het oorspronkelijke dorp uitgegroeid tot een stadshart. De historische kern kan gedefinieerd worden als een compact gebied tussen het Pancratiusplein aan de zuidzijde, de Stationsstraat aan de noordzijde en de Saroleastraat aan de westzijde. Ten westen hiervan ligt de Stationswijk, een gebied dat vorm kreeg door de aanleg van de spoorlijn en de ruimtelijke en programmatische veranderingen van de stad door de jaren heen. De stationswijk karakteriseert zich door een massalere, industriële schaal, waarbij de verbinding met het

maaveld grotendeels ontbreekt: de kavels zijn groter en de gevels oriënteren zich niet op het straatleven.

Heerlen is bij velen vooral bekend van de voormalige mijnen. Ondanks het feit dat de mijnen inmiddels gesloten zijn, herinneren vele arbeiderswijken van voor de Tweede Wereldoorlog aan dit verleden. Het schachtgebouw van de Oranje-Nassaumijn is het meest markante overblijfsel uit die tijd. Daarnaast wordt de binnenstad van Heerlen gekenmerkt door de Rooms-Katholieke St.-Pancratiuskerk uit de 10de of 11de eeuw. Recentere architectonische hoogtenpunten zijn de karakteristieke beton- en glaswerken van architect Peutz. Hij realiseerde in 1933 het voormalige warenhuis 'Schunck', tegenwoordig ook bekend als het Glaspaleis. Andere belangrijke werken van zijn hand zijn het Royal Theater (1937), het Raadhuis (1938) en de Stadsschouwburg (1959).

### Positie in het netwerk

Bijzonder aan het station van Heerlen is dat het zowel het eindpunt is van de Nederlandse als van de Duitse lijnen. Het station speelt een centrale rol in Parkstad Limburg, een stadsregio die met Kerkrade, Landgraaf en Brunssum 250.000 inwoners telt. Daarnaast is er een grensoverschrijdend samenwerkingsverband geformuleerd waarin vijf Belgische, Duitse en Nederlandse partners deelnemen: Euregio Maas-Rijn, bestaande uit Maastricht, Aken, Hasselt, Heerlen en Luik, kortweg MAHHL. Tot slot heeft Heerlen een directe intercityverbinding met Amsterdam (2:30 uur) en binnen 30 minuten is men zonder overstappen in Maastricht of Aken, gelegen op respectievelijk 25 en 15 kilometer.

Tot voor kort was het station een minder aantrekkelijk gebied. Het oude, markante station werd in 1985 gesloopt en vervangen door een introvert gebouw met een verlaagde voetgangerstunnel om toegang tot de perrons te verschaffen. Door de toegenomen verkeersdruk en uitgebreide hoofdinfrastructuur ontstond in de jaren 1980 een barrière tussen station en centrum: de stadsring. Deze ring, waarvan de Stationsstraat en het Stationsplein deel uitmaakten, was een drukke verkeersader, zonder oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Opvallend was dat het nabijgelegen stadshart zich geheel niet oriënteerde op het station en vice versa. De populaire winkelstraat, de Saroleastraat, werd geblokkeerd door het zogenaamde Stationsplein. Het Stationsplein bestond

uit een drukke rijbaan met twee gescheiden rijstroken en deed zijn naam als plein geen eer aan. Voetgangers konden deze boulevard oversteken en via de *kiss-and-ride*, taxistandplaatsen of fietsenstallingen de hoofdingang van het station bereiken. Doordat het busstation gelegen was aan de noordzijde van het station, werd de centrumzijde verlost van de nodige extra verkeersbewegingen. Hierdoor kreeg het station echter naast de 'voorzijde' een typische 'achterzijde'. Aan de voorzijde ontbrak een kenmerkend stationsplein, een plein dat de bezoekers verwelkomt en naar de binnenstad leidt. De achterzijde was een winderig, zogenaamd dynamisch busstation, zonder identiteit noch programma, een ruimte die zich kenmerkte door een extensief ruimtegebruik.

Hoewel er in de loop der jaren voorzieningen zijn gerealiseerd voor het langzame verkeer, was de stedenbouw rond het station gebaseerd op de snelheid en massaliteit van het auto- en busverkeer. De ruimte was niet afgestemd op de voetgangers die van de binnenstad komen, en zeker niet op de verblijfskwaliteit. Hierdoor werden het spoor en het station – het stond bekend als het onveiligste station van Nederland – met al hun dynamiek, verkeersstromen, maar ook als voormalige concentratieplaats van vooral drugshandel, als negatief en onveilig ervaren, zowel door reizigers als door buurtbewoners.

### Aanzet tot vernieuwing

In de jaren 1990 kwam een nieuwe ontwerp-opgave aan de orde doordat de mijnen in de decennia ervoor waren gesloten en de regio behoefte had aan nieuwe impulsen waarbij sociale veiligheid voorop stond. De historie was verloren gegaan door de structurele sloop van alle objecten die met de mijnen te maken hadden. Inmiddels telt Heerlen bijna 90.000 inwoners. Dit biedt ook kansen voor het stationsgebied, dat centraal in de regio ligt. De vraag hierbij is in hoeverre en op welke wijze het stationsgebied als impuls voor het stadshart van Heerlen kan fungeren en in het verlengde daarvan de centrumpositie van Heerlen in de regio kan versterken.

Deze opgave kan uiteengerafeld worden in vier onderdelen:<sup>1</sup>

1. Het creëren van een efficiënt en bereikbaar vervoersknooppunt, waarbij de

<sup>1</sup> Zie hiervoor ondermeer: 'Connectors, the way beyond transferring', S.C. van der Spek, DUP, Delft, 2003; 'Stedenbouw en verkeer', B. Bach, CROW, Ede, 2005; 'Fixing the Link', I. Brouwer, Delft, 2010; 'Recycle City', N. Scheltema, Delft, 2012.

verkeers- en vervoer-  
stromen adequaat  
afgehandeld worden.

2. Het creëren van een gebied met een eigen identiteit, waarbij het stationsgebied als herkenbare regionale bestemming fungeert door een mix van programma's.
3. Het creëren van een attractieve poort naar de stad, waarbij aandacht besteed wordt aan de welkomstfunctie van het station en de route naar de binnenstad.
4. Het creëren van een verbinding tussen stadsdelen, waarbij het station fungeert als schakel tussen wijken.

De stad besliste in 2002 om een nieuwe verbinding over het spoor te maken, een belangrijke fysieke koppeling waarbij kunst en cultuur de programmatische drager zullen worden. In 2003 krijgen de nieuwe plannen gebaseerd op deze uitgangspunten gestalte in het masterplan 'Maankwartier' van beeldend kunstenaar Michel Huisman.

#### Masterplan Maankwartier

In 2005 wordt de strategie gekozen om het stationsgebied als moderne aanvulling op de binnenstad te ontwikkelen. Belangrijke actoren in dit proces zijn behalve de stad als probleemeigenaar, de vervoers-

bedrijven, de investeerders, de beheerders, en een uitermate belangrijke groep: de gebruikers. Deze laatste groep beslaat naast de reizigers ook de bewoners, de ondernemers en de overige bezoekers van het stationsgebied. Interessant aan de vervoersbedrijven is dat qua aantal reizigers en vervoersbewegingen de bus het grootste is met 26.000 reizigers, terwijl de trein 'slechts' 12.000 reizigers per dag heeft. Er zijn verschillende vervoersmaatschappijen actief, zowel op de weg als op het spoor. In 2008 wordt de ontwikkel- en realisatieovereenkomst tussen de gemeente Heerlen, NS Stations en Weller Vastgoedontwikkeling ondertekend. ProRail treedt als beheerder van de railinfrastructuur op als gedelegeerd opdrachtgever van de gemeente Heerlen.

Maankwartier is een gebied van 5 hectare groot, waarvan 4 hectare in beslag genomen is door infrastructuur. Slechts 20% van de oppervlakte is beschikbaar voor andere functies. Door te stapelen – zoals boven het spoor te bouwen – is het mogelijk om de 'nuttige' oppervlakte te vergroten. Door de wijze waarop functies met elkaar interfereren, versterken ze elkaars aanwezigheid. Met rationele en eigenzinnige oplossingen wordt een duurzaam

Het masterplan van Studio SK en Michel Huisman met het centrale Maankwartier en de deelprojecten in de onmiddellijke omgeving.

1. Maankwartier
2. Park Grasbroek
3. Bouwrijp Zuidzijde
4. Aanpassing Oranje-Nassastraat
5. Sloop pand Spoorsingel / park
6. Langzaam-verkeerroute
7. Aanpassing Spoorsingel



© Studio SK – Michel Huisman

openbaar gebied gerealiseerd dat ervaren kan worden als het hart van de stad.

Het Masterplan is gebaseerd op het opheffen van de barrièrewerking van het spoor, het realiseren van een hoogwaardig vervoersknooppunt en een entree naar de stad en het versterken van de economische structuur van zowel de stad Heerlen als de regio Parkstad Limburg. Maankwartier wordt als derde pool benoemd, naast de Stadsschouwburg en het Pancratiusplein. Dit betekent dat de barrière tussen binnenstad en station geheel zal moeten verdwijnen, en getransformeerd moet worden vanuit het perspectief van de primaire gebruiker: de bezoekers.

De kern van het masterplan bestaat uit een overkluizing van de sporen. Het stationsgebied wordt omgevormd tot een 'interwijkverbinding' die op zichzelf een wijk is, als het ware een poort van de ene kant van de stad naar de andere. De brug is niet enkel middel maar ook doel. De overkluizing verloopt via een brede brugplaat over het spoor en zal circa 60 bij 75 meter groot zijn. Zo'n brede overkluizing werkt als een plein en wordt omzoomd door bebouwing, waardoor er een aantrekkelijke openbare ruimte ontstaat. De doorstroming van de

stad is hersteld en krijgt ter plaatse van de brug een intieme kern die een eigen aantrekkingskracht heeft.

Boven het spoor bouwen betekent, vanwege de bovenleiding en de constructie, een hoogteverschil van circa 10 meter. Dit forse hoogteverschil wordt overbrugd met trappen, liften, roltrappen en hellingbanen. Belangrijke voordelen van een bovengronds verbinding, zijn dat er direct daglicht is en dat gebruikers een goed overzicht hebben, bijvoorbeeld op de daaronder gelegen perrons.<sup>2</sup>

Ook het overstappunt wordt opnieuw vormgegeven. Het busstation is inmiddels getransformeerd van een reeks summiere, open haltes tot een heuse, moderne en efficiënte busterminal met allure. Doelstelling is het stationsgebied te laten fungeren als een vervoersknooppunt, vanuit het perspectief van de reiziger, maar ook vanuit de diverse vervoerders. Het station wordt een optimaal en bruikbaar in-, uit- en overstappunt, waarbij

<sup>2</sup> Vergelijk het benaderen van de perrons in Amsterdam en in Hamburg, 'Van Station naar Connector', S.C. van der Spek, in: Nova Terra (3/3), Den Haag, 2003.



natransport goed geregeld is. Hiermee wordt een behoorlijke impuls gegeven aan het organiseren van een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem (HOV).

De inzet van pleinen vormt samen met de algehele rol van de openbare ruimte het derde aspect van dit project. Er wordt gesproken van twee pleinen. De vraag is of dit er niet drie zijn: het Stationsplein aan de stadzijde, de oversteek boven het spoor, en het Maanplein aan de noordzijde. Voor de openbare ruimte en het functioneren van pleinen is de positie in het stedelijke web essentieel. Deze ruimtes hebben door hun omliggende volumes en programma, en hun ligging in de stad, verschillende functies. Het Stadsplein vormt de directe link met de bestaande binnenstad. De oversteek vormt de verbinding tussen de verschillende onderdelen van het overstappunt. Het Maanplein vormt een voetgangersgebied tussen woningen, winkels en kantoren aan de noordzijde. De vraag is hoe dit laatste plein, dat alleen te voet bezocht kan worden, zal functioneren. Zoals in het masterplan wordt aangegeven, zijn de loopstromen aan de noordzijde verdeeld over vier routes. De stroom via het Maanplein is de kleinste. Een goede inrichting van alle pleinen en een veiligheidsplan zijn essentieel om problemen van sociale onveiligheid, veroorzaakt door bijvoorbeeld hangjongeren, te voorkomen.

Het vierde aspect is het programma. De variatie en grootte van functies die in het gebied geplaatst worden, bepalen in relatie tot het netwerk van de openbare ruimte in grote mate het slagen van het gebied. Er is hier gekozen voor een totaalprogramma van circa 40.000 m<sup>2</sup>, inclusief kantoren, woningen, winkels en horeca, grootschalige detailhandel, een hotel en bijbehorende parkeervoorzieningen. Enerzijds beïnvloeden de 'activiteiten' de loopstromen: mensen bewegen vanwege 'activiteiten'. Anderzijds is een juiste positionering van de activiteiten ten opzichte van loopstromen essentieel om genoeg klandizie te trekken en in een rendabel programma te voorzien. Een deel van het commerciële programma is bedacht in het noordelijk deel, als attractor. Zoals boven aangegeven zijn de loopstromen hier dun. De grootste trekker is het busstation. Loopstromen tussen stad, trein en bus worden niet langs de commerciële activiteiten op het Maanplein geleid. De enige wijze waarop dit levensvatbaar wordt, is wanneer de schaal en omvang dusdanig zijn dat deze voorzieningen een eigen 'identiteit' krijgen en als zelfstandige attractor een breed publiek aantrekken, en niet alleen reizigers.

Woningen zijn om verschillende redenen een gewenst programma in de directe nabijheid van het station. Woningen leveren een belangrijke bijdrage aan de sociale veiligheid vanwege voordeuren en ramen. Mensen kijken uit op de openbare om-

Het nieuwe Park Grasbroek komt te liggen aan de voet van twee nieuwe appartementenblokken en integreert een speel- en trapveldje, een gezellige zithoek en een petanquebaan.



© Gemeente Heerlen

Boven: Aan de Spoorringel wordt een pand gesloopt en een ontmoetingsplein aangelegd met zicht op het Maankwartier. Op de gevel van een naastgelegen pand heeft kunstenaar Hadassah Emmerich een geveltekening aangebracht.

Onder: De Oranje-Nassastraat is in nauw overleg met de lokale ondernemers heringericht tot een sfeervolle en groene winkelstraat.

geving, zodat de openbare ruimte ook na sluitingstijd in zekere mate gebruikt zal worden.<sup>3</sup> Een groot voordeel is het aanbod van woningen in de directe nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer, wat weer gunstig is voor het gebruik van het openbaar vervoer. Tot slot is het laatste aspect de aansluiting bij de bestaande schaal van de omgeving. De kleinschalige binnenstad vraagt om een andere architectuur, programma en schaal van openbare ruimtes dan de grootschalige noordzijde.

Aan de vooravond van het project wordt al volop aan de grenzen van het Maankwartier gesleuteld. Kleinere deelprojecten moeten het stationsproject aansluiting doen krijgen bij de aangrenzende wijken. Zo wordt de herontwikkeling van het station bijvoorbeeld aangegrepen om groen in de buurt te introduceren. Het nieuwe Park Grasbroek komt te liggen aan de voet van twee nieuwe appartementenblokken en integreert een speel- en trapveldje, een hondenuitlaatplaats, een gezellige zithoek en een petanquebaan. Wat verderop is een hoekpand langs een steeg gesloopt waardoor ruimte vrijkomt voor een

groen buurtpleintje. Ook het wijkcirculatieplan wordt grondig hertekend. De stedelijke ringweg wordt bijvoorbeeld verlegd ter hoogte van het station. Zo komt niet alleen plaats vrij voor bijkomende parkeerplaatsen, maar ontstaan ook nieuwe ontwikkelingsgronden in de onmiddellijke nabijheid van het station. De fietser zal ook nieuwe, meer aangename routes vinden naar het station. Zowel langs het spoorwegtalud als onder de sporen door komen nieuwe langzaam-verkeerswegen.

#### Dilemma's

Interessant aan de opgave in Heerlen is het dilemma tussen krimp - doordat arbeidsintensieve bedrijven de afgelopen decennia zijn verdwenen - en de omschakeling naar andere takken van bedrijvigheid om alternatieve werkgelegenheid te creëren. De inzet hiervan is een versterking van de regionale rol, waarbij Heerlen een focuspunt wordt in verschillende samenwerkingsverbanden op verschillende schaalniveaus. In de uitwerking wordt gekozen voor het verankeren van de

<sup>3</sup> Stedenbouw en verkeer', B. Bach, CROW, Ede, 2005.

182 Spoor 3. ruimtelijke kwaliteit en Project / Proces daarmee het creëren van een duurzame leefomgeving. De sleutel is het stationsgebied, dat als schakel tussen twee stadsdelen gepositioneerd is, en als kern van dynamiek een impuls kan geven aan beide zijden.

De stad is overduidelijk de trekker van het project door de uitgifte van het masterplan en door het opzetten van de website 'maankwartier.nl'. Deze up-to-date website heeft als voordeel dat het project een eigen identiteit krijgt, waarin de rol van de verschillende actoren niet duidelijk onderscheiden kan en hoeft te worden. In 2005 werd een eerste inspraakavond georganiseerd. Dit was een belangrijk moment, aangezien dit voor vele belanghebbenden de eerste inhoudelijke confrontatie met de grootschalige plannen was. De inhoud van het plan en de ogenschijnlijke noodzaak tot forse ingrepen hebben tot een groot draagvlak geleid.

De keerzijde van deze synopsis is dat deze hele ontwikkeling al jaren heeft geduurd voordat een eerste spade de grond in is gegaan. Hoewel al vanaf 1996 wordt gewerkt aan de opgave, is pas in 2002 een eerste bestuurlijke stap gezet. Een belangrijke oorzaak daarvan zijn de bestuurlijke veranderingen. Termijnen van wethouders zijn beperkt, verkiezingen zorgen voor verschuivingen en NS Poort (voorheen NS Vastgoed) heeft zijn beleid en ambities ook bijgesteld. Desondanks is op maandag 25 juni 2012 begonnen met de eerste grondwerkzaamheden. Vanaf nu zal het nog jaren duren eer het project af is.

Desalniettemin heeft deze termijn ook voordelen: in de tussentijd is de economische situatie gewijzigd, maar is ook de kennis en ervaring toegenomen. Lessen zijn geleerd uit eerdere, vaak eenzijdige, op mobiliteit gerichte ontwikkelingen. De vitaliteit van de stad wordt niet alleen bepaald door de gebouwen en het programma. Die wisselen immers aanzienlijk in de loop van de decennia. De constante in de stedenbouw is het *urban tissue* of de aaneenschakeling van pleinen en het netwerk van openbare ruimte. Het Maankwartierproject onderscheidt zich juist door de schaal en het adresseren van de openbare ruimte als drager. Hopelijk is het Maankwartier een eerste puzzelstukje over de barrière, waarbij de overige puzzelstukjes later op hun plek vallen om het geheel te complementeren: "The gap has been filled, but what will we find after the gap?"

Ruimtelijk kan het Maankwartierproject gezien worden als een halve maan die over het spooreplacement is gelegd, om de stad morfologisch en functioneel te helen. Volgens de kunstenaar-ontwerper Huisman is het nieuwe stationsgebouw 'hypermodern en toch romantisch, met hoge bogen die refereren aan een oud Romeins verleden, maar ook naar de hoge mijnschachten uit de regio'. Het project manifesteert zich als een grootschalig, complex en solitair object. De vraag is of hiermee niet opnieuw een eiland wordt gecreëerd in opzet en in architectonische stijl. In de toekomst zal kritisch gekeken moeten worden of het project de gestelde ambities waarmaakt en de eerder genoemde aspecten volwaardig zijn uitgewerkt. De vragen die hierover beantwoord moeten worden, zijn:<sup>5</sup>

- Is het een compact, overzichtelijk en comfortabel overstappunt voor de gebruikers?
- Integreert het project zich barrièrevrij in het omliggende stedelijke weefsel en worden er duidelijke focuspunten geboden, bijvoorbeeld door pleinen?
- Functioneert het programma in aanbod, schaal, flexibiliteit en continuïteit?
- Is het project efficiënt bereikbaar vanuit de stad en vanuit belangrijke kernen in de regio voor verschillende doelgroepen en met verschillende modaliteiten?

In een aantal andere projecten in Nederland zien we ook dat er over een op het maaiveld gelegen spoor gebouwd werd: Den Haag CS, Utrecht CS en Zoetermeer Stadhuisplein. Zoetermeer is het enige voorbeeld met een gelijkaardige schaal. Beide andere voorbeelden zijn van een andere orde qua intensiteit van programma en complexiteit. In alle gevallen ontstaat er een tweede maaiveld, zijn de perrons sociaal onveilig en niet comfortabel, hebben gebruikers problemen met hun oriëntatie en ondervindt het project problemen tussen actoren vanwege de complexiteit.

Op het moment van schrijven van dit artikel is het project Maankwartier in uitvoering. Heerlen wacht dus een spannende toekomst, aangezien alles afhangt van de wijze waarop het project balanceert tussen eigen imago en integratie met de directe omgeving.

<sup>5</sup> Bronnen voor de evaluatie van overstappunten zijn te vinden binnen de volgende Europese projecten: NODES, PROCEED, ORIGAMI, NICHES, LINKforum, PIRATE en CIVITAS.

## Heerlen

### Stad

Inwoners: 88.709 (2013)  
Oppervlakte: 45,50 km<sup>2</sup>

### Station

Sinds: 1896  
Reizigers: 175.000 opstappende reizigers / week (waarvan 1/3 reist met de trein en 2/3 met de bus)

### Project

Naam: Maankwartier Heerlen  
Programma: Een nieuw station, winkels en cafés, een hotel, kantoren, terrassen en woningen op verschillende bouwlagen. Kleinere deelprojecten moeten het stationsproject aansluiting doen krijgen bij de aangrenzende wijken. Zo wordt de herontwikkeling van het station aangegrepen om groen in de buurt te introduceren. De fietser zal ook nieuwe, meer aangename routes vinden naar het station. Zowel langs het spoorwegtalud als onder de sporen komen nieuwe langzaamverkeerswegen. Ook het wijkcirculatieplan wordt grondig hertekend. De stedelijke ringweg wordt bijvoorbeeld verlegd ter hoogte van het station.  
Website: [www.maankwartier.nl](http://www.maankwartier.nl) en [www.maankwartierexpeditie.nl](http://www.maankwartierexpeditie.nl)

### Ontwerp

Masterplan Maankwartier:  
Studio SK – Michel Huisman, 2008

### Partners

Publieke partners: Gemeente Heerlen; Provincie Limburg; Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)  
Private partners: NS Poort; Weller Vastgoedontwikkeling BV, Bouwontwikkeling Jongen BV; ProRail

### Projectleiders

Elvira Ingenhoven en Joceline Ladru - De Lange (Gemeente Heerlen)

### Subsidiërende organen

Het Rijk (Spoorse Doorsnijdingen en Birk); Provincie Limburg; Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling in het kader van OP-Zuid; Interreg IV A-programma Grensregio Vlaanderen-Nederland

### Subsidies Interreg IV A-programma Grensregio Vlaanderen-Nederland

500.000 € voor de deelprojecten rond het Maankwartier

### Totale kostprijs

Maankwartier (fase 1 en 2):  
± 200.000.000 €  
Deelprojecten in stationsomgeving:  
2.300.000 €

### Planning

Totaalproject: 2006-2016

Aarschot  
Bergen op Zoom  
Diest  
Hasselt  
Heerlen  
Herentals  
Roosendaal  
Sint-Truiden  
Tienen  
Tongeren  
Turnhout