

Over het spoor



OVER HET SPOOR
ontwerp-ambitienota Stad en Spoor Maastricht



ProRail



INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf – 5

Leeswijzer – 6

Opbouw – 6

Onderliggende documenten – 7

1. De ambitie in één oogopslag – 8

Drie strategische doelen – 10

Aanleiding en voorgeschiedenis – 10

Drie perspectieven – 12

Geen tunnel, wel kruisingen – 13

Negen sleutellocaties – 14

2. Drie strategische doelen – 18

Van kopstation naar knooppunt – 20

Urgentie: Stad en Spoor als ontbrekende schakel

in Maastricht als internationaal knooppunt – 21

Streefbeeld – 21

Opgave – 21

Ambitie – 23

Van barrière naar beleving – 26

Urgentie: barrière van anderhalve kilometer – 27

Streefbeeld – 27

Opgave – 28

Ambitie – 31

Van achterkant naar (tweede) voorkant – 34

Urgentie: onaantrekkelijke achterkant – 35

Streefbeeld – 35

Opgave – 35

Ambitie – 37

Maatschappelijke investeringsagenda – 40

3. Van ambitie naar ruimtelijke perspectieven – 44

Uitgangspunten – 46

Waarom geen tunnel? – 47

4. Groene Uitlopers: ruimtelijke perspectieven – 50

Anticiperen op de kansen van de toekomst – 52

Drie perspectieven – 52

4.1 Station en omgeving – 56

4.2 Stationsstraat – 58

4.3 Stationsverbinding – 62

4.4 Voltastraat als Groene Uitloper – 66

4.5 Frankenstraat als Groene Uitloper – 70

4.6 Scharnerweg als Groene Uitloper – 72

4.7 Groene Uitloper naar Maastricht Health Campus – 76

4.8 Internationaal knooppunt – 80

4.9 Noordelijke ontwikkellocaties – 82

5. Het vervolg en het gevolgde proces – 88

Van perspectieven naar daden: het vervolg – 88

Agenda 2018-2020 – 88

Financiering – 88

Het gevolgde proces – 90

Interactief proces – 90

Integraal ontwerp – 90

Innovatieve aanpak – 90

Colofon – 93



Voor u ligt de ontwerp-ambitienota Stad en Spoor met als werktitel 'Over het Spoor'. De nota is het resultaat van constructief overleg tussen en de inzet van NS, ProRail, Provincie Limburg, Projectbureau A2, Maastricht Bereikbaar en Gemeente Maastricht. Deze partijen werken samen in de Regiegroep Stad en Spoor, die wordt ondersteund door een Projectteam (aangestuurd door de Gemeente Maastricht) en een Expertteam van onafhankelijke denkers.

Bij het maken van deze nota hebben bewoners, bedrijven, reizigers, bezoekers, belangstellenden etc. nadrukkelijk hun inbreng geleverd. Hiervoor is een innovatieve, interactieve en creatieve aanpak gevolgd.

De ontwerp-ambitienota is bedoeld als voedingsbron voor het verdere debat. De hierboven genoemde partijen kunnen vanuit deze basis komen tot keuzes voor een samenhangende en gefaseerde verdere ontwikkeling en daarna uitvoering. Er ligt dus nadrukkelijk geen blauwdruk en de betrokken partijen zijn niet gebonden aan hun tot dusver geleverde inbreng in dit proces. Doel van de ontwerp-ambitienota was het mobiliseren van hun kennis en kunde, niet het nemen van besluiten.

Wij hopen dat deze ontwerp-ambitienota aanleiding is voor een vruchtbaar debat en tevens een impuls kan geven aan de invulling van de maatschappelijke opgave en concurrentiekracht van Stad en Regio, zoals die onder meer is verwoord in de Strategienota 'Randstad Zuid-Limburg'. Waar met name deze Strategienota spreekt over Maastricht met twee gezichten, levert Stad en Spoor een dubbel rendement op. Enerzijds via het creëren van ontmoeting tussen Oost en West, anderzijds via het vitaler en leefbaarder maken van Oost.

Namens de regiegroep,
Louis Prompers,
Voorzitter regiegroep Stad en Spoor

OPBOUW

Deze ontwerp-ambitienota is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 1, 'De ambitie in één oogopslag', kan de snelle lezer in één oogopslag kennis nemen van de essentie en hoofdlijnen van dit document. De geformuleerde ambitie en daaraan gekoppelde drie strategische doelen, het hart van de ontwerp-ambitienota, worden hierin kort samengevat. Ook komen de drie ruimtelijke perspectieven aan bod, alsmede de negen sleutellocaties waarvoor ingrepen worden voorgesteld.

Hoofdstuk 2, 'Drie strategische doelen', beschrijft de ambitie van deze ontwerp-nota. Die is niet meer of minder dan de maatschappelijke opgave van het verder ontwikkelen van de spoorzone van Maastricht en het gebied aan de oostkant daarvan. Dat gebeurt langs drie doelen:

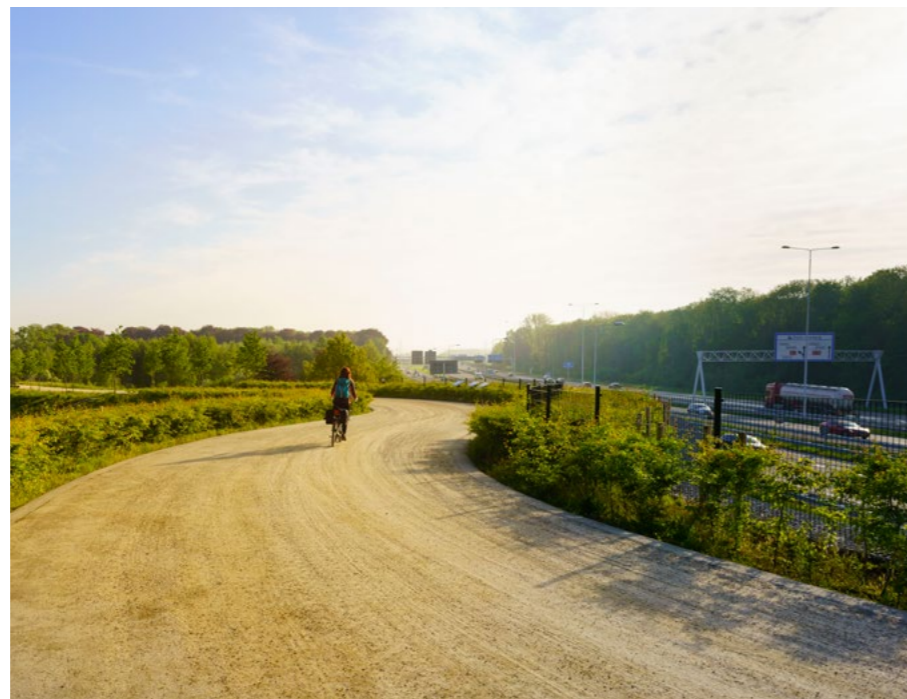
- de doorontwikkeling van het station van Maastricht van kopstation naar internationaal knooppunt;
- het doorbreken van de spoorbarrière en transformeren van het stationsgebied tot een aantrekkelijke ontmoetings- en verblijfplek;
- het maken van een tweede voorkant van het station aan wat nu de achterzijde is.

Alle drie de doelen worden beschreven aan de hand van een streefbeeld, de opgave en de ambitie. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een maatschappelijke investeringsagenda. Hierin staat een overzicht van de investeringen die al zijn gedaan, 'lopen' of op stapel staan in de spoorzone.

Hoofdstuk 3, 'Van ambitie naar ruimtelijke perspectieven', beschrijft welk proces is gevolgd om de ambitie en doelen te vertalen in ruimtelijke perspectieven. Ook wordt uitgelegd waarom ondertunneling van het spoor en uitplaatsing van het emplacement vooralsnog niet als realistische optie worden gezien.

De ruimtelijke perspectieven zelf komen aan bod in hoofdstuk 4. Ze brengen vooral het beoogde belevingsklimaat tot uitdrukking. De rode draad daarin is het creëren van Groene Uitlopers, die na de realisering van de Groene Loper boven de A2-tunnel Maastricht-Oost verder gaan verbinden met de rest van de stad. Dit gebeurt met een groeimodel in drie stappen. Aan de basis ligt het maken van tenminste drie nieuwe en/of betere spoorkruisingen voor voetgangers en fietsers.

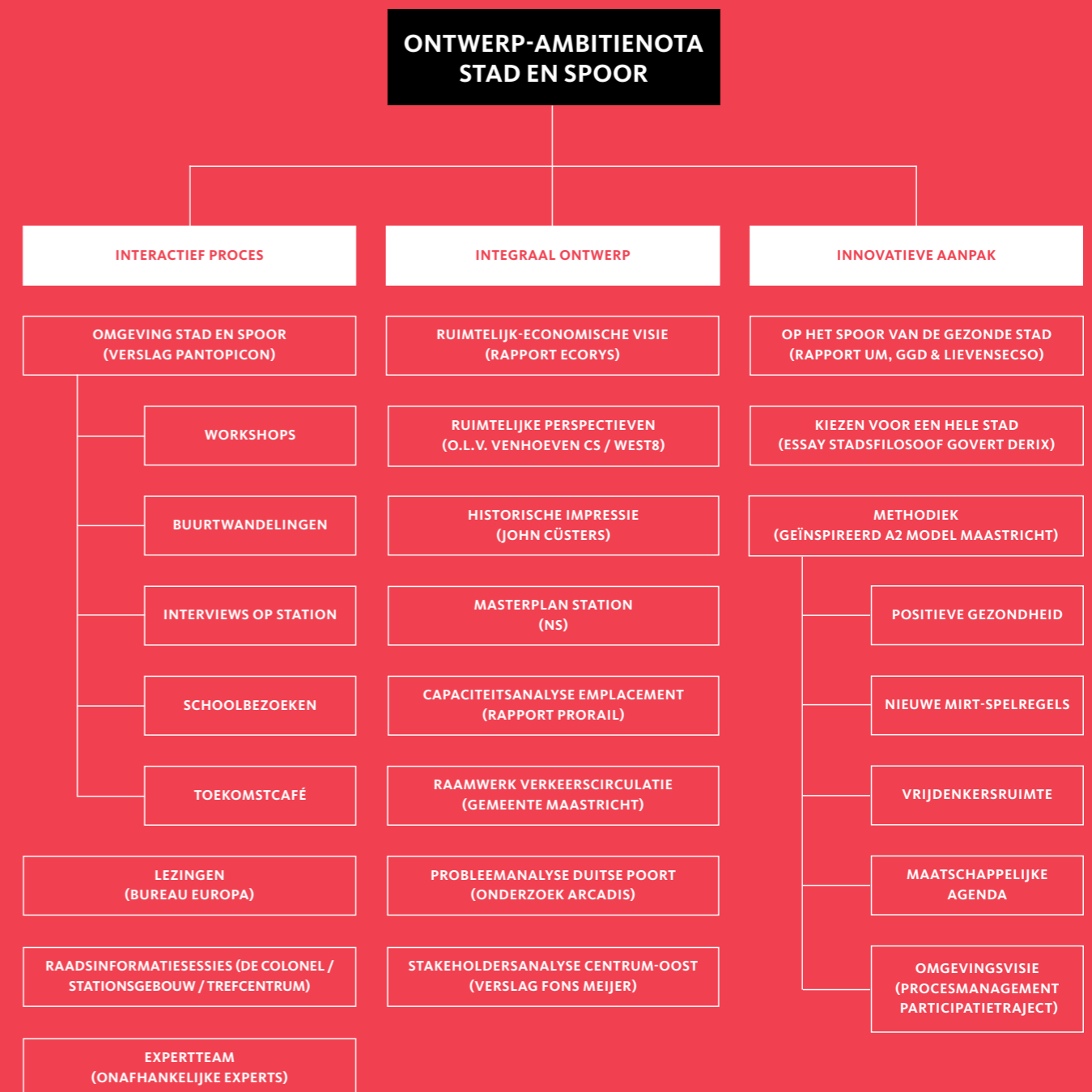
Hoofdstuk 5 gaat in op het vervolg van deze ontwerp-ambitienota. Hoe komen we van perspectieven naar daden en wat betekent dat voor de agenda op de korte termijn? Ook wordt in dit hoofdstuk teruggekeken op het zorgvuldige proces dat is gevolgd bij de totstandkoming van deze ontwerp-ambitienota. Het proces is gestoeld op de drie I's van Interactief, Integraal en Innovatief.



Een reeds gerealiseerde Groene Uitloper, de Wielerbaan over de A2.

ONDERLIGGENDE DOCUMENTEN

Deze ontwerp-ambitienota is op een uitvoerige en uiteenlopende wijze onderbouwd, met rapporten, experts en door een intensieve dialoog met de omgeving. In het schema vindt u hiervan een overzicht. Alle rapporten en producten hebben hun weerslag gevonden in de inhoud van deze ontwerp-nota.



De ambitie in één oogopslag

In Stad en Spoor zijn vanuit de maatschappelijke opgave drie strategische doelen geformuleerd.

Ze liggen op verschillende schaalniveaus en vragen om maatregelen door verschillende partijen.

Daarvoor zijn, met als rode draad het creëren van Groene

Uitlopers, ruimtelijke perspectieven uitgewerkt voor negen sleutellocaties c.q. verbindingen.

Drie strategische doelen

Aanleiding en voorgeschiedenis

Het treinstation van Maastricht, honderd jaar geleden gebouwd aan de rand van de stad, als een internationaal knooppunt, ligt anno 2018 midden in Maastricht. Het is een belangrijk openbaar vervoerknooppunt voor de regio, waar dagelijks ongeveer 30.000 trein- en busreizigers gebruik van maken. Een 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 een potentiële magneet is voor bezoekers, studenten, bedrijven en forenzen.

Deze ontwerp-ambitienota 'Maastricht over het spoor' is een toekomstverkenning van de maatschappelijke opgave, doelen, ambities en ruimtelijke perspectieven voor een verdere ontwikkeling van de spoorzone in Maastricht. De analyse richt zich primair op het gebied tussen de Noorderbrug en de Kennedybrug, inclusief het station zelf, het aangrenzende stationsgebied en het gebied aan de west- en oostkant van het spoor tot respectievelijk de Maas en over de Groene Loper. Vanzelfsprekend strekt de impact van het station en de spoorzone zich daarnaast uit tot de hele regio en stad Maastricht.

De ontwerp-ambitienota vloeit voort uit het Actieprogramma Mijn Gezonde Groene Loper. Dat stelt vast dat er na de ondertunneling van de A2 een kansrijke vervolggave ligt om oost en west van Maastricht groen, duurzaam en slim te verbinden. De aan deze verkenning verbonden partijen – Provincie Limburg, NS, ProRail, Gemeente Maastricht, Maastricht Bereikbaar en Projectbureau A2 Maastricht – grijpen de gunstige economische ontwikkelingen in de regio en de euregionale kansen aan om hun ambities voor de spoorzone gezamenlijk te definiëren.



Maastricht geïllustreerd met een duidelijke barrière van het spoor.

STRATEGISCH DOEL 1

Van kopstation naar internationaal knooppunt

Met deze ambitie groeit Maastricht verder uit tot een hoogwaardig (inter)nationaal en euregionaal knooppunt van openbaar vervoer en klimaatvriendelijk voor- en natransport. Er komen nieuwe of betere grensoverschrijdende verbindingen met Aken, Luik en Hasselt en met de verschillende campussen. Dit 'onbegrensd' Maastricht vormt een belangrijke schakel in de ontwikkeling tot concurrerende stedelijke regio op landelijke, Europese en wereldschaal, met snelle en efficiënte (door)verbindingen met de Randstad en de regio Eindhoven en met Brussel, Keulen, Parijs, en Londen.

Aan deze ambitie zijn voor de spoorzone de volgende doelen verbonden:

- het op een robuuste manier faciliteren van (internationale) treinverbindingen van en naar Maastricht;
- het realiseren van voldoende perroncapaciteit voor stads-, streek- en internationale lange afstandsbusen;
- het optimaliseren van het knooppunt Maastricht met naadloze aansluitingen van voor- en natransport, met korte looproutes en een goed aanbod van aansluitende verbindingen;
- het verbeteren van de verblijfskwaliteit in het station en de omgeving;
- het faciliteren van moderne mobiliteitsdiensten aanvullend op het spoorvervoer.

STRATEGISCH DOEL 2

Van barrière naar beleving

De historisch gegroeide barrière van anderhalve kilometer is te doorbreken met nieuwe verbindingen, door de kwaliteit van de bestaande verbindingen te verhogen en door in het hele centraal stedelijke gebied prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers. Betere openbaar vervoerverbindingen verduurzamen het regionale en stedelijke mobiliteitssysteem. Het station en de directe omgeving transformeren daarbij in een aangename, levendige ontmoetings- en verblijfplek. Op die manier is de oversteek van het spoor een beleving voor voetgangers en fietsers.

Aan deze ambitie zijn voor het station, de spoorzone en verdere omgeving de volgende doelen verbonden:

- een optimaal (fijnmazig, direct, comfortabel, sociaal veilig) fietsnetwerk in het stationsgebied dat aansluit op de Maaskruisende fietsverbindingen;
- een fijnmazige en aantrekkelijke wandelstructuur tussen de wijken ten westen en oosten van het spoor;
- een openbaar gebied met meer ruimte, veiligheid en kwaliteit voor voetgangers en fietsers;
- het inrichten van het station en directe omgeving als een gebied waarin iets te beleven valt en waarin het prettig toeven is;
- een toekomstbestendige verkeerscirculatie ten oosten en westen van het spoor met een adequate routing van lijnbussen en voldoende autobereikbaarheid voor bewoners en ondernemers.

STRATEGISCH DOEL 3

Van achterkant naar (tweede) voorkant

Het station van Maastricht verdient na de ondertunneling van de snelweg aan de oostkant een tweede voorkant. De goede bereikbaarheid per spoor stimuleert op die manier een mix van wonen en werken, van actieve levendigheid en (kleinschalige) economische dynamiek. Dit wordt versterkt door goede verbindingen met de Groene Loper en de doorontwikkeling van een levendig centrum voor Maastricht-Oost. Dit biedt kansen om de werkgelegenheid, de veiligheid, de gezondheid, het onderwijs en de sociaal-maatschappelijke status van bewoners van de buurten rond de Groene Loper een impuls te geven.

Stad en Spoor heeft de ambitie om de maatschappelijke opgave aan de oostkant van de spoorzone aan te pakken door hier de volgende doelen aan te verbinden:

- een aantrekkelijk en levendig centrumgebied;
- een groen, aantrekkelijk en transformeerbaar gebied tussen het spoor en de Groene Loper met toegang tot snelle verbindingen naar de andere centra in de Euregio;
- meer economische vitaliteit met een hogere sociale participatie van en een gezondheidstoename bij de huidige bewoners van de oostelijke wijken;
- een gebied dat zich in de toekomst kan ontwikkelen tot een concentratie van (kleinschalige) economische activiteiten, met eventueel op termijn publiekstreckende functies en hogere stedelijke dichtheden;
- de komst van kunstuitingen op de Groene Loper, met het beeld 'De nieuwe engel van Maastricht' op de rotonde van de Scharnerweg als inspiratie.

Drie perspectieven

De ontwerp-ambitienota presenteert een aantal ruimtelijke perspectieven waarmee de maatschappelijke opgave voor de spoorzone is in te vullen. Dit gebeurt met het concept de 'Groene Uitlopers', een verwijzing naar de Groene Loper bovenop de A2-tunnel. De perspectieven zijn uitgewerkt voor een aantal cruciale locaties in de spoorzone en vormen één samenhangend verkeerssysteem. Ze bieden samen een visie op hoe de spoorzone zich op lange termijn via een fasegewijze aanpak kan ontwikkelen en met welke concrete maatregelen op de korte (5 jaar), middellange (10 jaar) en lange termijn (20 jaar). Maatregelen op de ene plek hebben gevolgen voor die op een andere plek en dienen uiteraard met elkaar samen te hangen.

De 'Groene Uitlopers' is een model met drie opeenvolgende tredes van maatschappelijke en economische ontwikkeling.

Het gaat hier dus niet om een keuze tussen drie afzonderlijke perspectieven; het een vloeit voort uit het ander.

PERSPECTIEF A / BASISSCENARIO

Het basisperspectief A is voorwaarden-scheppend voor toekomstige ontwikkelingen. Het omvat op tenminste drie locaties een samenhangend netwerk voor voetgangers en (snelle) fietsers van oost naar west en omgekeerd. De Groene Uitlopers zijn gezonde, veilige en door hun vormgeving uitnodigende verbindingen. Ze vormen de aders voor maatschappelijke kansen en ondernemerschap waardoor levendigheid ontstaat. In dit basisperspectief zijn de beslissingen van publieke partijen dominant.

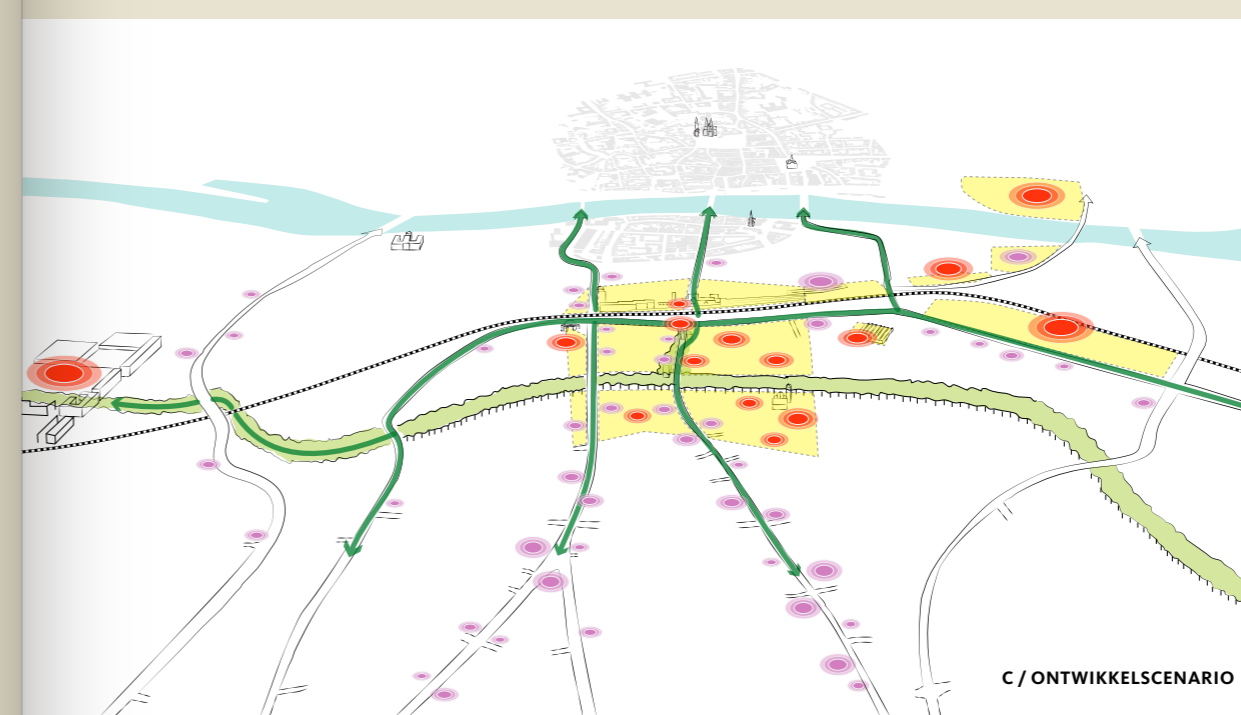
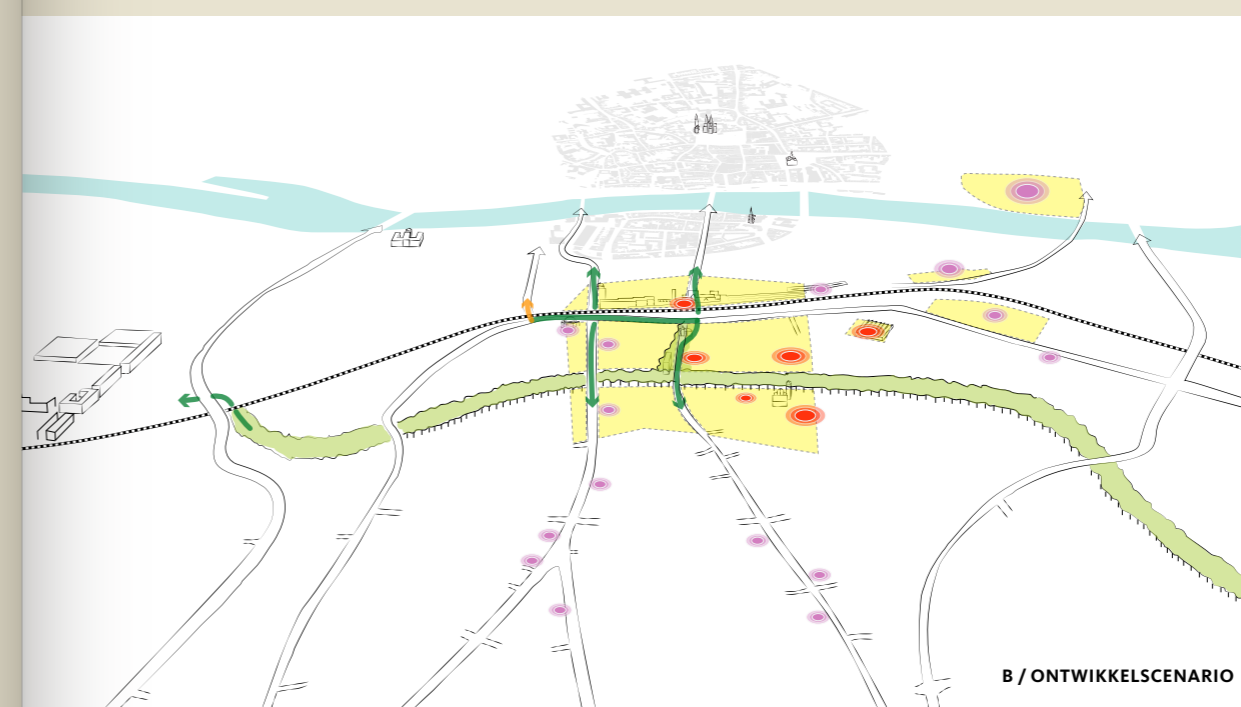
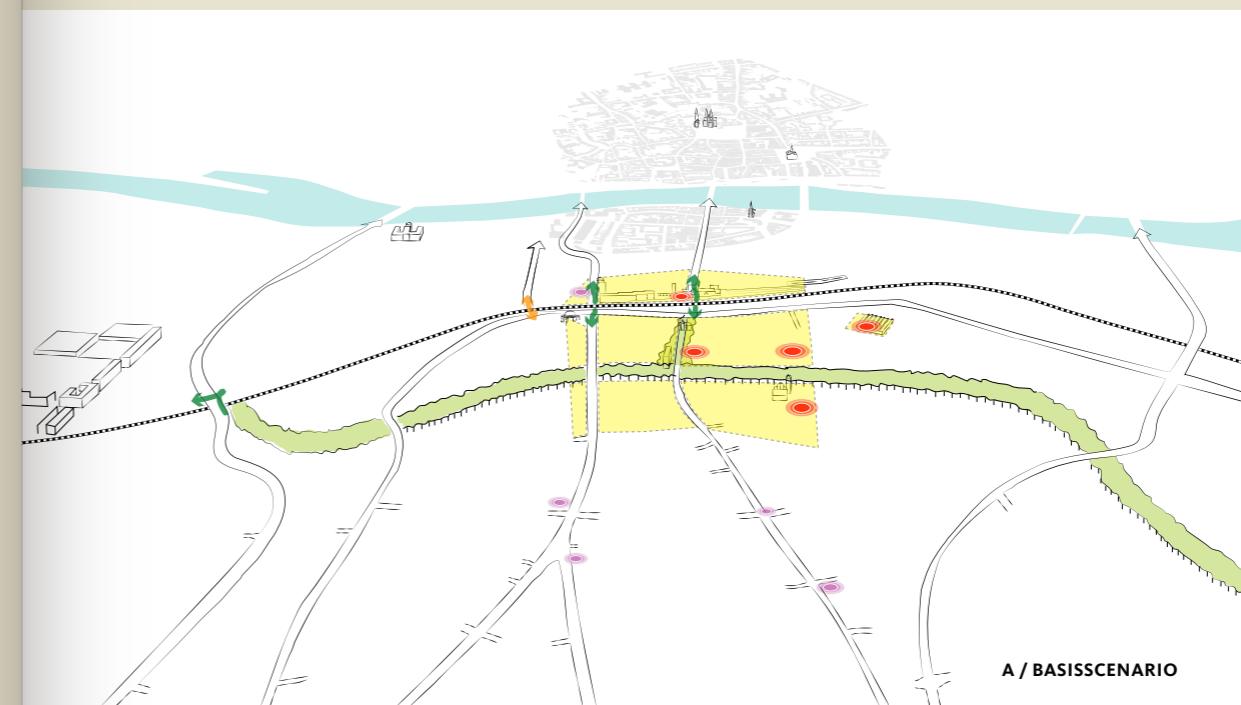
PERSPECTIEF B / ONTWIKKELSCENARIO

Perspectief B verbeeldt hoe de met A gecreëerde kansen bewoners, organisaties, investeerders, buurten en ondernemers inspireren om in de spoorzone en specifiek aan de oostzijde van het spoor nieuwe levendigheid en dynamiek tot stand te brengen. Als het om investeringen gaat, kunnen in dit scenario private partijen volop inhaken.

PERSPECTIEF C / ONTWIKKELSCENARIO

Met perspectief C is de synergie van publieke en private samenwerking verbeeld met een aan weerszijden optimaal doorontwikkelde spoorzone die zich aan weerszijden van het spoor heeft ontwikkeld tot een hoog dynamisch Euregionaal centrum. Dit scenario gaat er vanuit dat behalve de met A gerealiseerde verbindingen ook andere kruisingen zijn verbeterd. Tevens is er in deelgebieden sprake van ingrijpende ruimtelijke herontwikkeling.

Kansen / Sociaal economische ontwikkelingen in stadsdeel Oost door de Groene Loper. Hieronder de feestelijke opening Stadspark Maastricht-Oost.



Geen tunnel, wel kruisingen

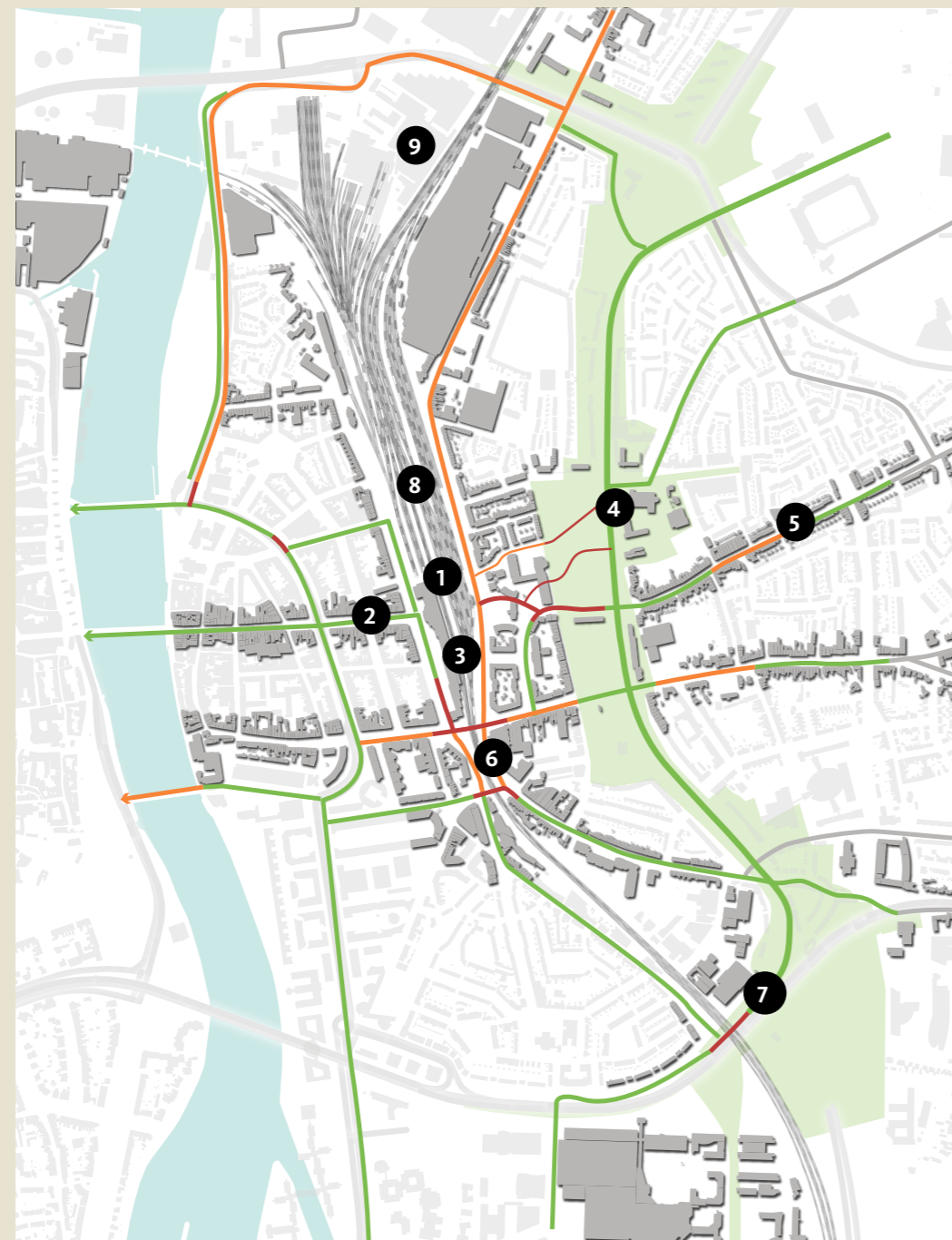
Het meest ambitieuze perspectief – ondertunneling van het spoor c.q. verplaatsing van het emplacement – is in deze studie op haalbaarheid afgevalven (daarover meer in hoofdstuk 3) en daarom niet als ruimtelijk perspectief meegenomen. De noodzaak en urgentie van een ondertunneling c.q. uitplaatsing van het emplacement staat niet in verhouding tot de enorme investering die hiermee gemoeid is. Ook is er in de regio Maastricht geen tekort aan bouwlocaties van deze schaal zodat een terugverdienmodel vooralsnog ontbreekt.

Daarmee is ook niet gezegd dat de huidige inrichting van het spoorstelsel en het emplacement naar de toekomst op voorhand gehandhaafd blijft. De opgave is om het bestaande systeem slimmer in te richten op de ambities van het internationale knooppunt, het slechten van een barrière tussen stadsdelen en het herontwikkelen van de spoorzone om met name de oostelijke 'achterkant' tot een tweede voorkant te maken.

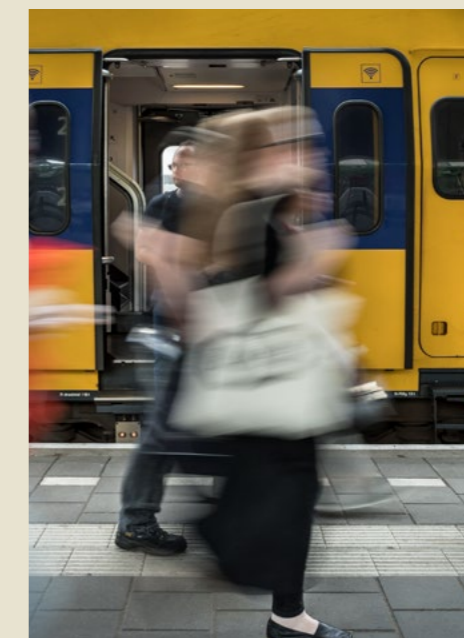
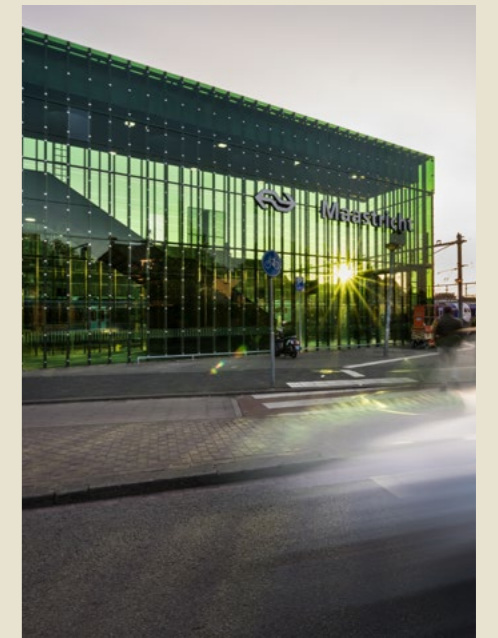
Negen sleutellocaties

De perspectieven zoomen in op stedelijke netwerken en sleutellocaties. Bij de netwerken gaat het om de stedelijke linten van en naar het station c.q. de spoorzone. De sleutellocaties zijn plekken in de spoorzone waar aanleiding is voor een aanpassing van de openbare ruimte. In totaal gaat het om negen locaties c.q. verbindingen.

1. Station en omgeving
2. Stationsstraat
3. Stationsverbinding
4. Voltastraat als Groene Uitloper
5. Frankenstraat als Groene Uitloper
6. Scharnerweg als Groene Uitloper
7. Groene Uitloper naar Maastricht Health Campus
8. Internationaal station en emplacement
9. Noordelijke ontwikkellocaties



Overzichtkaart met negen sleutellocaties.
 Kwaliteit lange linten (fiets en snelfiets)
 Groen = goed
 Oranje = middelmatig
 Rood = slecht



1. STATION EN OMGEVING
4. VOLTA STRAAT ALS GROENE UITLOPER
7. GROENE UITLOPER NAAR MAASTRICHT HEALTH CAMPUS

2. STATIONSSTRAAT
5. FRANKENSTRAAT ALS GROENE UITLOPER
8. INTERNATIONAAL STATION EN EMPLACEMENT

3. STATIONSVERBINDING
6. SCHARNERWEG ALS GROENE UITLOPER
9. NOORDELIJKE ONTWIKKELLOCATIES

‘Stad en Spoor creëert maatschappelijke meerwaarde’

‘De partijen in Maastricht begrijpen heel goed waar het in essentie om gaat bij infrastructurele ontwikkelingen: het creëren van maatschappelijke meerwaarde. Niet alleen voor de huidige maar ook voor toekomstige bewoners en ondernemers. Als je je daarvan bewust bent, ga je waarden als gezondheid en sociale verbondenheid veel beter verankeren in je ontwerpen. Ik ben onder de indruk hoe Stad en Spoor drie schaalniveaus van maatschappelijke ontwikkeling onderscheidt en tegelijk verbindt. En hoe in het zoekproces naar oplossingen het verhaal van mensen en niet verkeersmodellen centraal staat.

MARGOT WEIJNEN, HOOGLERAAR PROCESS AND ENERGY SYSTEMS ENGINEERING AAN DE TU DELFT EN LID VAN DE WETENSCHAPPELIJKE RAAD VOOR HET REGERINGSBELEID.



Drie strategische doelen

Om de maatschappelijke opgave voor stad en regio in de Maastrichtse spoorzone te vervullen, worden in Stad en Spoor drie strategische doelen geformuleerd: van kopstation naar knooppunt, van barrière naar beleving, van achterkant naar (tweede) voorkant. Aan elk van deze doelen zijn concrete ambities verbonden.

STRATEGISCH DOEL 1

Van kopstation naar knooppunt

URGENTIE: STAD EN SPOOR ALS ONTBREKENDE SCHAKEL IN MAASTRICHT ALS INTERNATIONAAL KNOOPPUNT

Er is door Rijk en regio de afgelopen jaren volop geïnvesteerd in de realisering van een internationaal knooppunt. De A2-ondertunneling heeft een flessenhals met zes stoplichten veranderd in een veilig en duurzaam verkeerssysteem voor doorgaand internationaal verkeer en lokaal bestemmingsverkeer. Ook de investeringen in Maastricht Aachen Airport werpen inmiddels hun vruchten af. Op de rol staat een tramverbinding Hasselt-Maastricht.

STREEFBEELD

Een 'onbegrensd' Maastricht als knooppunt en schakel in een concurrerende stedelijke regio op landelijke, Europese en wereldschaal. De uitbouw van het station en stationsgebied van Maastricht tot (inter)nationaal en euregionaal knooppunt van openbaar vervoer en klimaatvriendelijk voor- en natransport levert hieraan als randvoorwaarde een belangrijke bijdrage.

OPGAVE

Concurrerende arbeidsmarkt

De arbeidsmarkt in Maastricht en Zuid-Limburg is de afgelopen jaren flink verbeterd maar verdient onverminderd de aandacht. Voor een meer concurrerende arbeidsmarkt is de internationale verbinding van Maastricht een voorwaarde. Betere verbindingen brengen meer banen binnen bereik, stimuleren het toerisme en bevorderen dat de (Eu)regionale steden elkaars kwaliteiten en kennis gebruiken. Het station en stationsgebied als belangrijk knooppunt van openbaar trein- en busvervoer spelen hierin een cruciale rol. Alhoewel nu al dagelijks ongeveer 30.000 mensen via station Maastricht reizen (met bus en/of trein), zijn de potenties groter. Er liggen vooral kansen in het versterken van grensoverschrijdende verbindingen met de stedelijke regio's rond Aken, Luik en Hasselt.

Sterkere positie in de internationale concurrentie

Betere verbindingen over de grens zijn ook voor de Nederlandse economie van levensbelang. De concurrentiestrijd op wereldschaal speelt zich in toenemende mate af tussen stedelijke agglomeraties met 15 tot 30 miljoen inwoners. Nederland kan zich als klein land in deze strijd profileren door zich internationaal als één agglomeratie te presenteren. Dat gebeurt bijvoorbeeld in het initiatief Tristate City Network. Nederland vormt daarin één groot stedelijk netwerk, samen met de aangrenzende stedelijke regio's in België en Noordrijn-Westfalen.

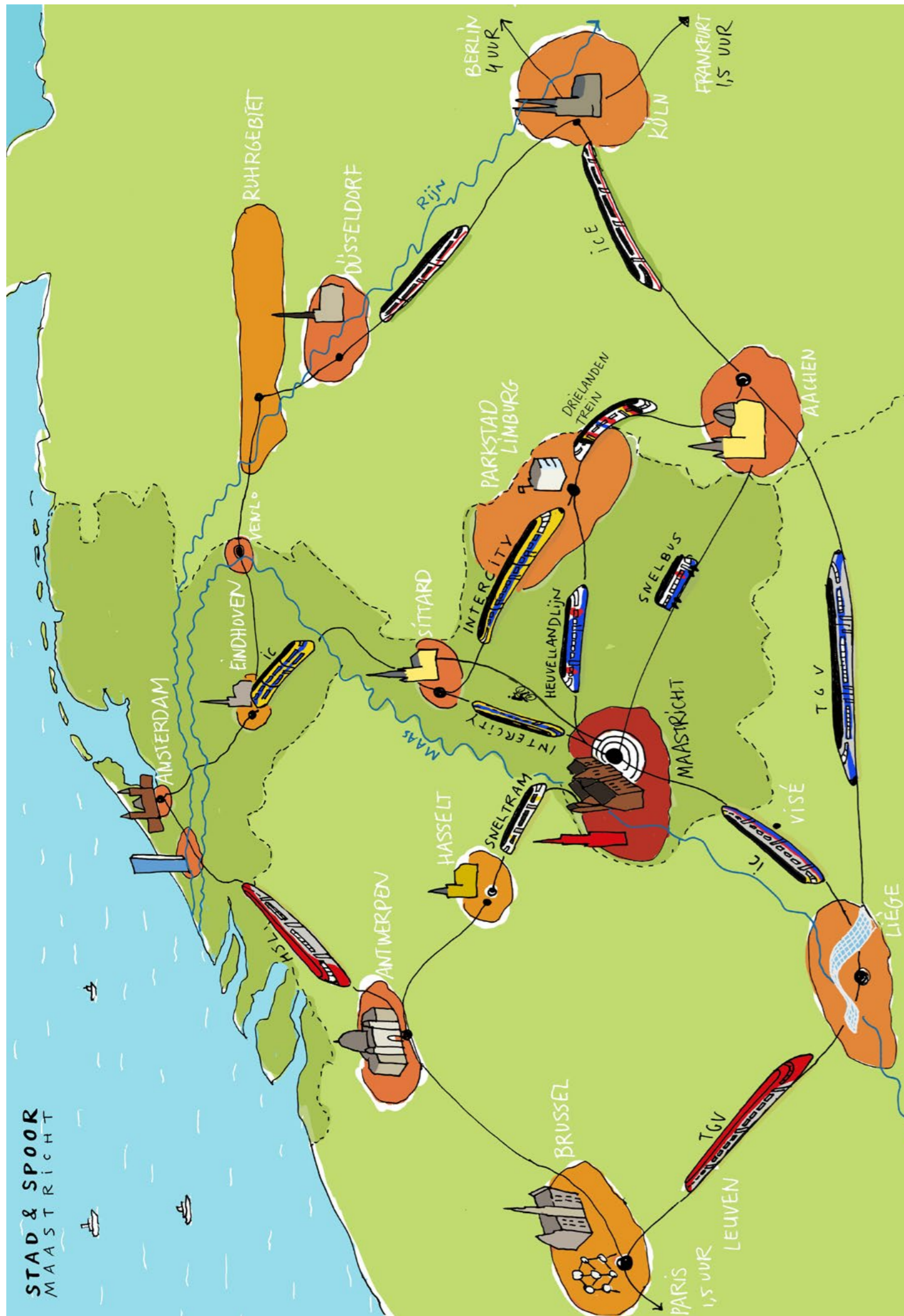
Maastricht dient optimaal onderdeel te zijn van dit netwerk. Niet alleen om te profiteren van de kansen die dit biedt, maar ook om het netwerk als geheel sterker te maken. Hoe sterker het netwerk en de positie van Maastricht daarin, hoe beter de verbindingen met de metropolen Brussel, Parijs en Londen en belangrijke internationale luchthavens (bijvoorbeeld een intercity naar Brussel met haltes in Leuven en Zaventem). Voor bedrijven en jonge afgestudeerden een cruciale en elementaire vestigingsfactor.

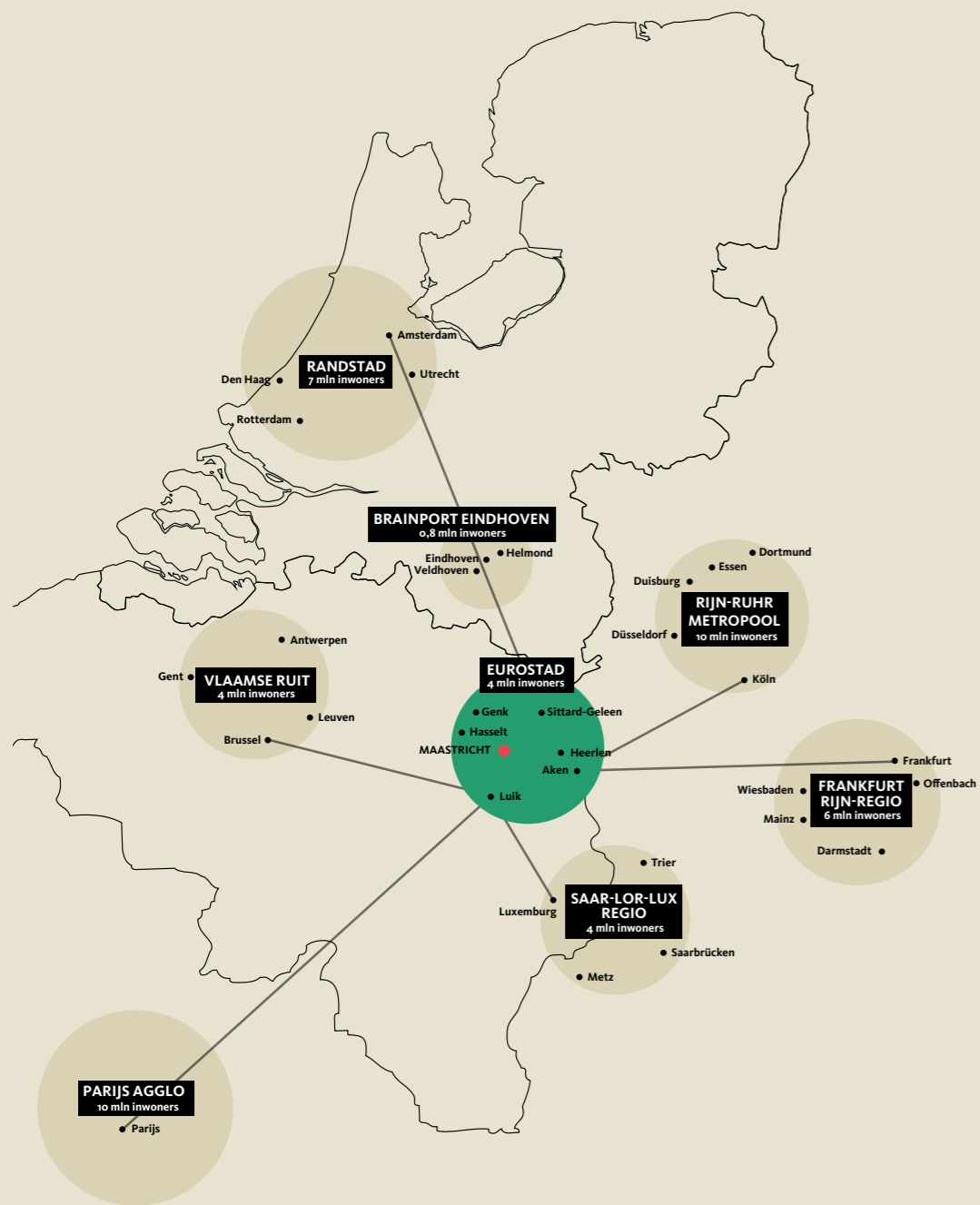
Houtje-touwtje

'Geef het spoor vleugels', aldus de kop boven een ingezonden stuk van Roger van Boxtel (NS) en Pieter Elbers (KLM) in de NRC van 6 juni 2018. "Veel lange-afstandsverbindingen zijn houtje-touwtje aan elkaar geplakt, met onnodige stops. Eén klik, één ticket? Het kan vaak niet. Dat ligt vooral aan lokale en nationale belangen. Overal geldt: eigen dienstregeling eerst". De beide president-directeuren bepleiten: "Kwaliteit door te investeren in een goed spoorwegstelsel over land en door scherpe keuzes te maken over de positie van Europa in de wereld van luchtvaart. Dat is in het belang van de Nederlandse economie en werkgelegenheid".

Coalitieakkoord gemeentebestuur Maastricht 2018-2022

'De manier waarop we in de stad elkaar respectvol en gelijkwaardig bejegenen is ook de manier waarop we met partners in de regio vanuit krachtenbundeling en samenwerking over grenzen heen aantrekkelijk willen blijven voor al onze bewoners, bezoekers en bedrijven. Want ook al is Maastricht de grootste stad en hoofdstad van Limburg, in nationaal en internationaal perspectief zijn we in ons eentje nooit krachtig genoeg om overeind te blijven in de concurrentie tussen stedelijke regio's.'





↑ Tristate City Network – Nederland vormt daarin één groot stedelijk netwerk, samen met de aangrenzende stedelijke regio's in België en Noordrijn-Westfalen.

← Stedelijke regio's in Noordwest-Europa profiteren van elkaar mits goed verbonden. Van goede verbindingen in de Euregio profiteert Eurostad als geheel. *Uit: Maastricht onbegrensd en ontspannen (coalitieprogramma)*

Verbinden van campussen

Campussen, waar kennis en hieraan verbonden bedrijvigheid zich clusteren, spelen in de economie een steeds belangrijkere rol. Hier vindt transformatie plaats van ideeën en innovaties in nieuwe business en banen. Ook de Euregio beschikt over kennisintensieve campussen: Brightlands Maastricht Health Campus, RWTH Campus en Campus Jülich (Aken), Campus Diepenbeek (Hasselt, Genk, Leuven, Diepenbeek en Diest), Brightlands Chemelot Campus en Brightlands Smart Services Campus. Wat verder weg ligt de High Tech Campus Eindhoven. Economisch adviesbureau BCI heeft in opdracht van het ministerie van Economische Zaken onlangs onderzoek gedaan naar onder meer de werkgelegenheidsgroei op campussen in Nederland tussen 2014 en 2018. Deze bedraagt op de Brightlands Maastricht Health Campus maar liefst 74%. Om de onderlinge uitwisseling en gezamenlijke aantrekkingskracht van de campussen te versterken, moeten ze goed met elkaar verbonden zijn. Dat is nu onvoldoende het geval: het huidige spoornetwerk is niet op deze nieuwe economische motoren aangesloten; zo heeft Chemelot geen eigen treinstation voor de deur. Klimaatvriendelijk voor- en natransport zoals (deel)fietsen en busvervoer bieden daarom de beste mogelijkheden. Ook hierin fungeert het station van Maastricht met haar centrale ligging als knooppunt.

AMBITIE

Het leefklimaat in Maastricht, als aantrekkelijke middelgrote stad, en Zuid-Limburg als nationaal landschap is hoogwaardig. Om ook het vestigingsklimaat op dit niveau te brengen, is het nodig grenzen te slechten en Maastricht te ontwikkelen tot een (inter)nationaal en euregionaal knooppunt.

Aan deze ambitie zijn voor de spoorzone de volgende doelen verbonden:

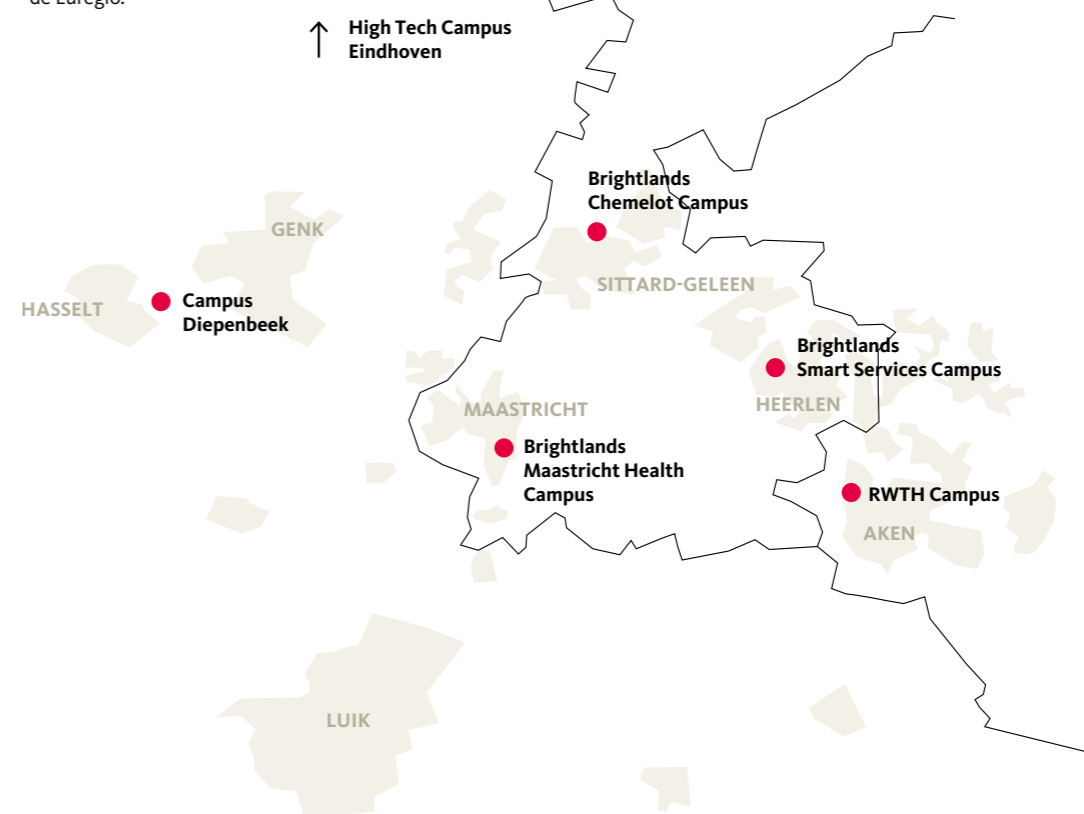
- beginnen met het realiseren van de Drielandentrein;
- het op een robuuste manier faciliteren van (internationale) treinverbindingen van en naar Maastricht;
- het realiseren van voldoende perroncapaciteit voor stads-, streek- en internationale lange afstandsbusen;
- het optimaliseren van het knooppunt Maastricht met naadloze aansluitingen van voor- en natransport, met korte looproutes en een goed aanbod van aansluitende verbindingen;
- het verbeteren van de verblijfskwaliteit in het station en de omgeving;
- moderne mobiliteitsdiensten aanvullend op het spoorvervoer, vanuit de wetenschap dat trein- en aanvullende (collectieve of gedeelde) vervoersystemen de minste uitstoot van CO₂ en belasting van de luchtkwaliteit veroorzaken.

Provinciale Railagenda

De internationale Railagenda van de provincie richt zich op de volgende prioriteiten:

1. Komst Drielandentrein als daily urban system binnen de Euregio
2. IC-verbinding Eindhoven - Aken
3. IC-verbinding Eindhoven - Luik/Brussel

Campussen in de Euregio.





‘Over het spoor van de Randstad Zuid-Limburg’

‘Zuid-Limburg is net als de Randstad een sterk verstedelijkt gebied met het heuvelland als een hoogwaardig groen hart. Er is een door kennis gedreven dynamische groeiregio ontstaan. De economische groei is hoger dan het landelijk gemiddelde. Tegelijkertijd blijkt uit onderzoek dat het bruto regionaal product van de Euregio Maas-Rijn zonder grensbelemmeringen tussen 5 en 10% hoger kan zijn. De gezamenlijke agglomeratiekracht met Aken, Luik en Hasselt komt nu nog onvoldoende tot uiting. Grensoverschrijdende verbindingen zijn cruciaal om dat te verbeteren. Zo hebben de regio’s Bazel-Mulhouse en Øresund (Kopenhagen en Lund) enorm geprofiteerd van de komst van een goede onderlinge treinverbinding. Ook Maastricht moet uitgroeien tot internationaal knooppunt van openbaar vervoer. Waarbij de grensoverschrijdende treinverbindingen elk een andere functie hebben. De verbinding met Aken via Heerlen bedient onder meer de vele Duitse studenten aan de Maastrichtse universiteit, die met Hasselt maakt de Health Campus in Randwyck beter toegankelijk voor personeel dat vlak over de grens woont. De verbinding met Luik is belangrijk om Maastricht beter aan te sluiten op de Thalys naar Parijs, luchthaven Zaventem en Europese instellingen in Brussel. De spoorzone in Maastricht speelt daarom een onmisbare rol in het benutten van de potenties van Randstad Zuid-Limburg.’

LUC SOETE, HOOGLERAAR INTERNATIONALE ECONOMISCHE BETREKKINGEN UNIVERSITEIT MAASTRICHT EN AUTEUR STRATEGISCH ACTIEPLAN ‘RANDSTAD ZUID-LIMBURG’, 2018



STRATEGISCH DOEL 2

Van barrière naar beleving

URGENTIE: BARRIÈRE VAN ANDERHALVE KILOMETER

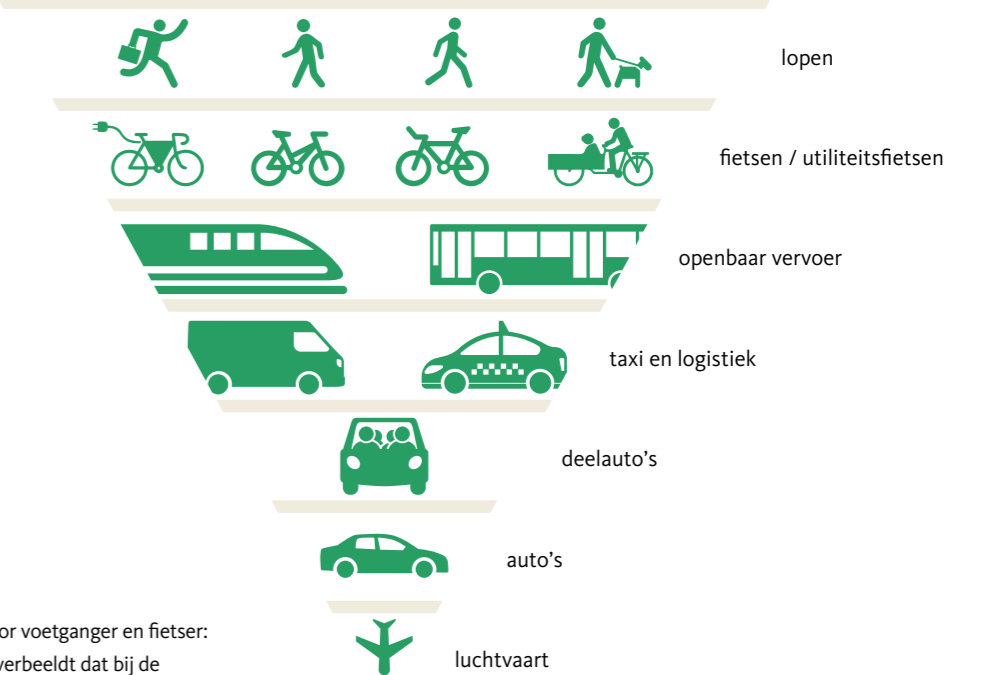
In de Maastrichtse spoorzone is een historisch gegroeide barrière ontstaan van anderhalve kilometer. Er zijn weinig plekken waar het spoor kan worden gekruist en de kwaliteit van deze bestaande sporkruisende verbindingen is zeer matig. Dit belemmert de gewenste groei van het fietsverkeer in Maastricht en snijdt het oostelijk stadsdeel te zeer af van de rest van de stad.

STREEFBELD

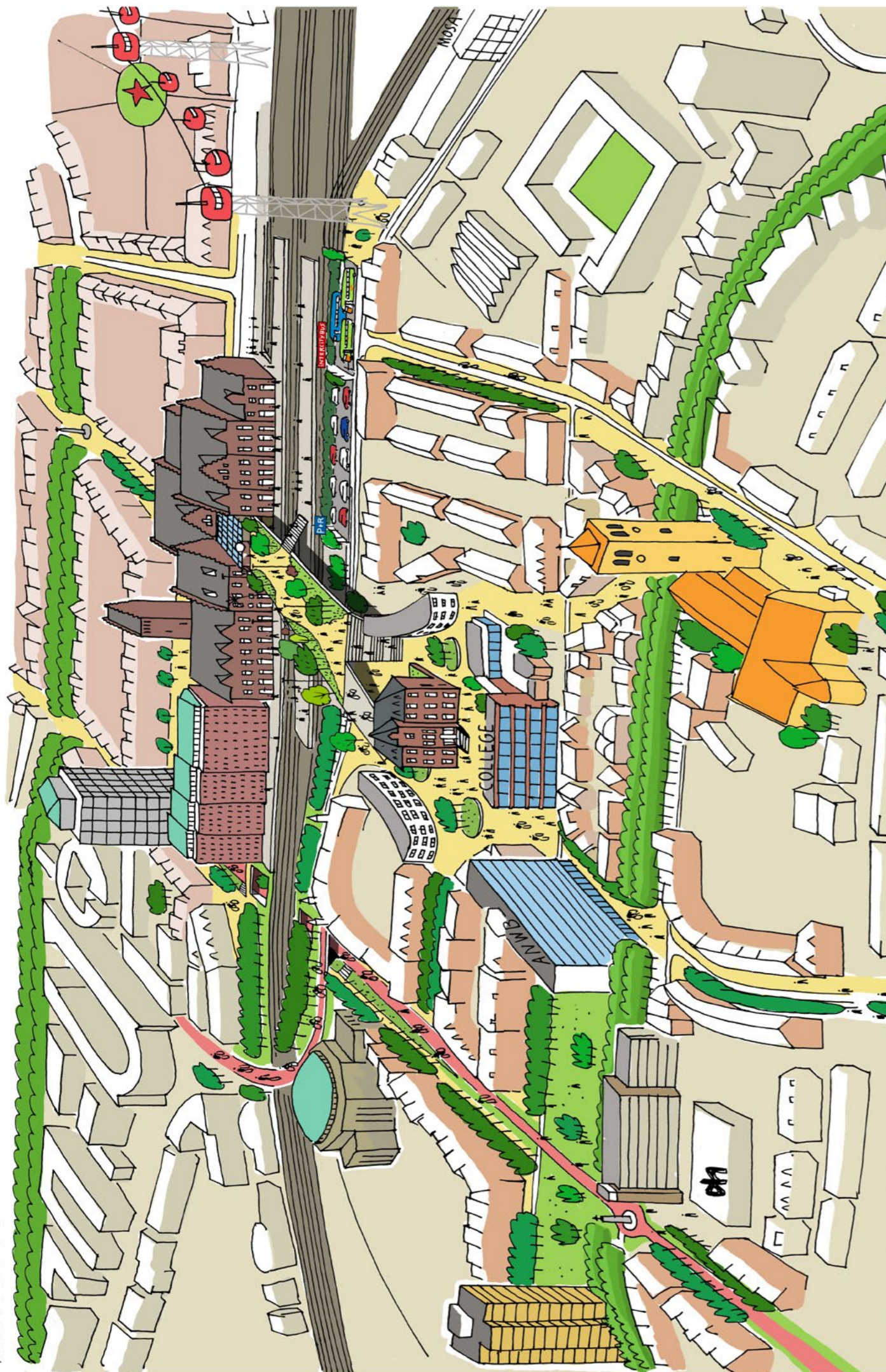
Een fietsvriendelijker Maastricht dat in de inrichting van de openbare ruimte in het centraal-stedelijke gebied prioriteit geeft aan voetgangers en fietsers. Met een station en stationsomgeving die zijn getransformeerd in een aangename, levendige ontmoetings- en verblijfplek. Met nieuwe verbindingen en kwalitatief hoogwaardiger bestaande verbindingen die de barrièrewerking van het spoor hebben verminderd. En een duurzamer mobiliteitssysteem in de stad en regio dat de gezondheid van de stedelingen en gebruikers van de spoorzone bevordert.

Coalitieakkoord gemeentebestuur Maastricht 2018-2022

'In een ontspannen stad reizen mensen relaxed in plaats van stressvol. Maastrichtenaren en bezoekers verplaatsen zich in 2030 binnen onze compacte stad vooral te voet en met de fiets en zijn daardoor vanzelfsprekend meer in beweging. ... Door verbetering van onder meer de fietsinfrastructuur en een substantiële uitbreiding van voorzieningen voor fietsparkeren, is de binnenstad autoluw en de lucht aantoonbaar schoner.'



Prioriteit voor voetganger en fietser: dit schema verbeeldt dat bij de herinrichting van de openbare ruimte voetgangers en fietsers steeds meer het vertrekpunt zijn in het ontwerpproces.



OPGAVE

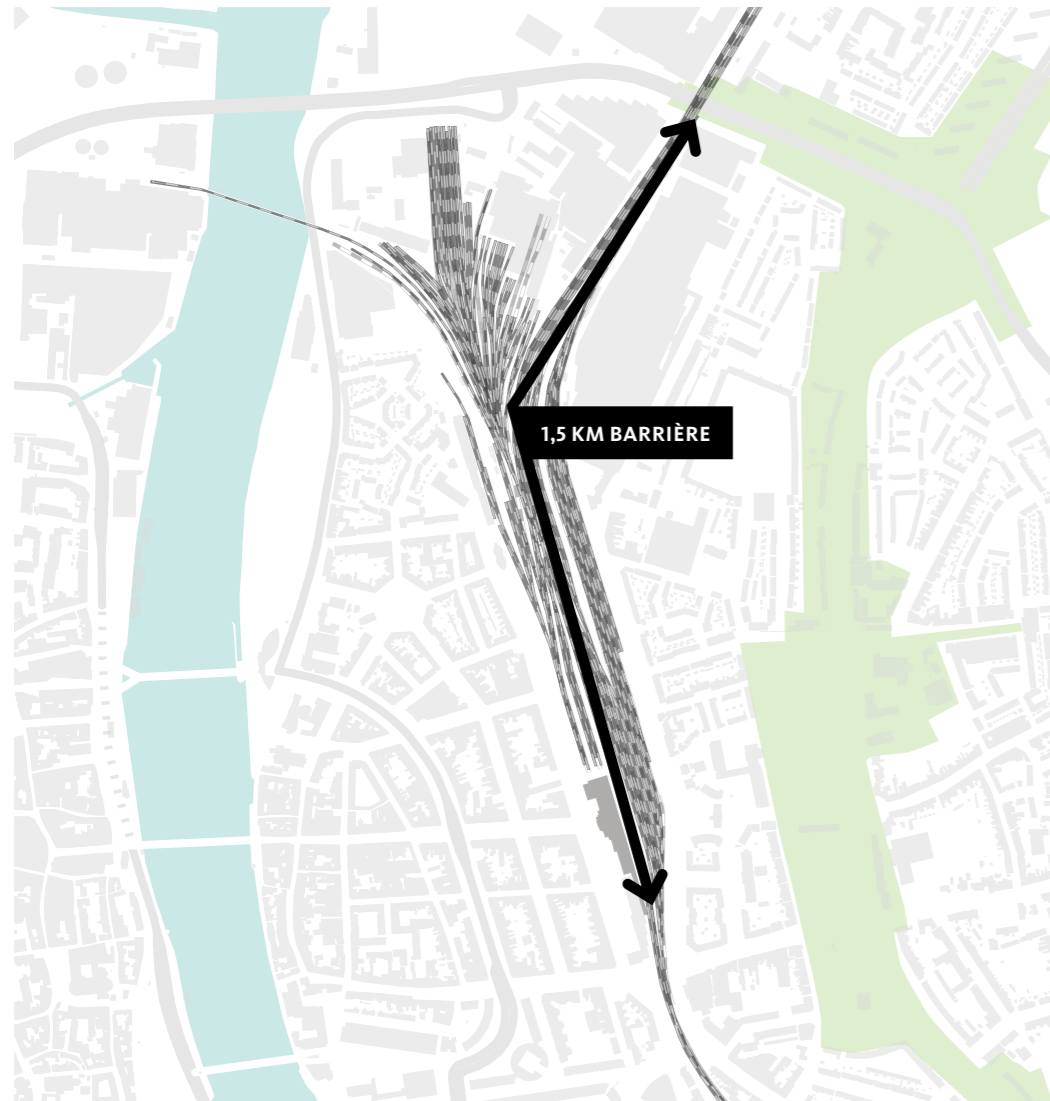
Meer ruimte voor voetgangers en fietsers

Maastricht ontwikkelt zich tot een gezonde stad met voetgangers en fietsers in de hoofdrol. En waar het oostelijk en westelijk stadsdeel optimaal verbonden zijn, zodat zij voor iedereen eenvoudig (ook mentaal) bereikbaar worden. Dat is sociaal rechtvaardig en economisch van belang. De spoorzone van Maastricht is nu over een te grote afstand letterlijk een sta in de weg voor dit streven. Ze ligt midden in de stad en kan over een lengte van anderhalve kilometer niet worden gekruist, met als uitzondering de smalle, verouderde Passerelle aan de achterzijde van het station. Om het spoor te passeren, zijn langere verplaatsingen nodig dan hemelsbreed mag worden verwacht. Daarom nemen meer mensen de auto, en gaan minder mensen fietsend of lopend het spoor over. Dit

is onwenselijk omdat een lopende en fietsende stad leefbaarder, gezonder, rechtvaardiger en duurzamer is. Het is ook onwenselijk omdat de Noorderbrug en Kennedybrug onvoldoende capaciteit hebben om al het Maaskruisend autoverkeer in de toekomst op te vangen.

Matige kwaliteit

Fietsers kunnen nu op slechts drie plekken het spoor passeren om van Maastricht-Oost in de binnenstad te komen. Alle huidige spoorkruisingen hebben een (zeer) matige kwaliteit. De Scharnertunnel (per etmaal goed voor 7.000 tot 8.000 passerende fietsers) is sociaal onveilig en sluit aan de westkant van het spoor niet goed aan op de fietsstructuur. De spoorwegovergang Duitse Poort (5.000-6.000 fietsers per etmaal) is meestal lange tijd dicht. De Passerelle is bestemd voor voetgangers en moeilijk toegankelijk voor fietsers.



← Barrièrewerking emplacement.

→ De fietsroute door de Scharnertunnel wordt veel gebruikt, maar is in westelijke richting onoverzichtelijk.

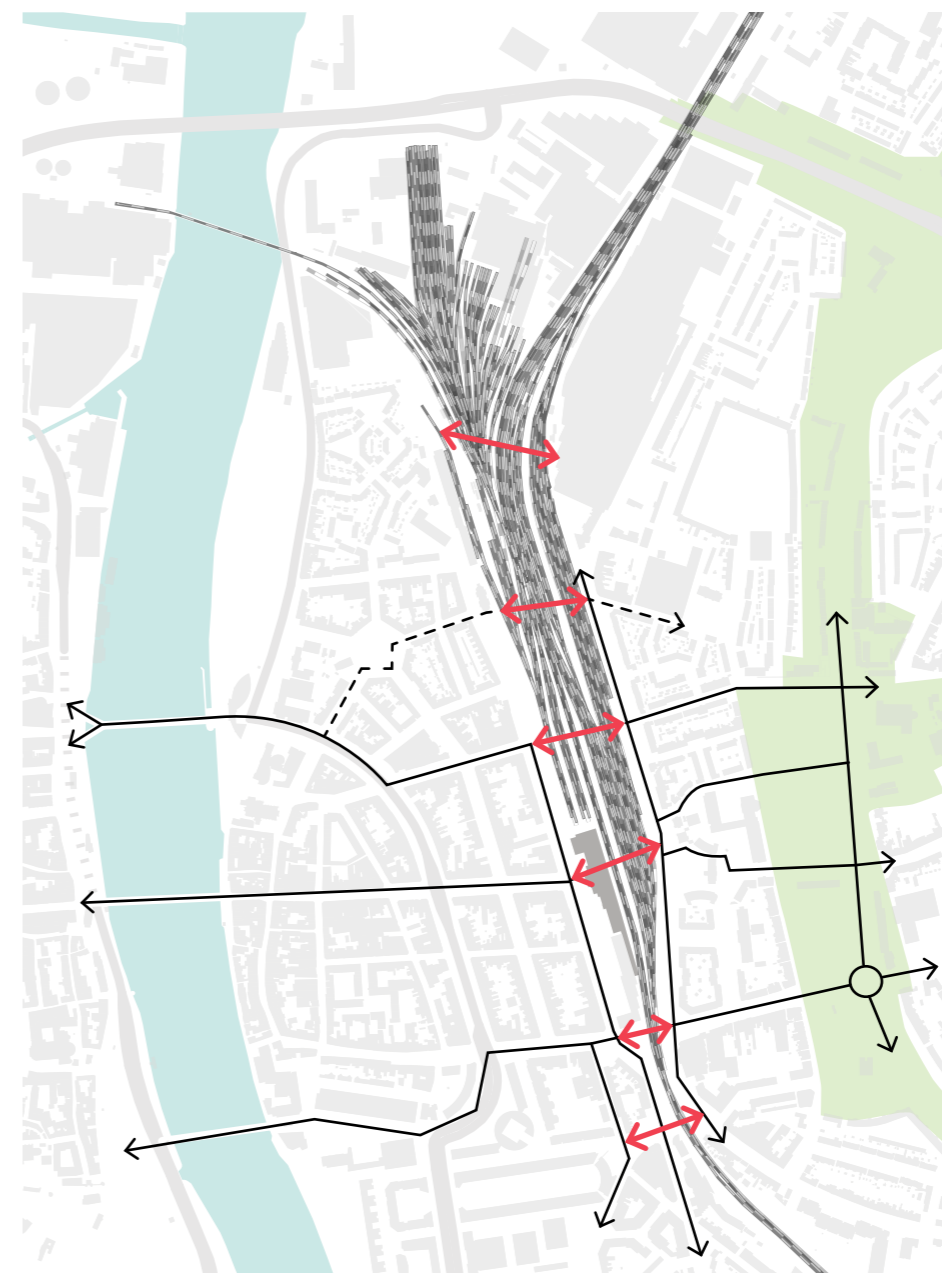
→ De overweg bij de Duitse Poort is vaak langdurig dicht, waardoor als gevolg van lange wachtrijen de aanliggende kruispunten onoverzichtelijk worden.



De passerelle bij het station is krap en voor fietsers niet aantrekkelijk.

Fijnmaziger netwerk

Ongeveer de helft van de fietsers die het spoor kruisen, passeert daarna ook de Maas. Dit pleit ervoor om een nieuwe fietsverbinding over het spoor te laten aansluiten op de Maasbruggen, zodat er logische fietsroutes ontstaan in een fijnmazig netwerk. Met nieuwe fietsverbindingen over het spoor (en ook van noord naar zuid) worden ook de potenties van de Groene Loper, waarmee de oude barrière van de A2 is geslecht, beter benut. Om beter aan te sluiten op de mobiliteitsbehoefte wordt onderzocht of in het netwerk het stadsfietsverkeer kan worden ontvlochten van het snelle fietsverkeer voor woon-werkverplaatsingen. Het stationsgebied zou dan vooral bestemd zijn voor voetgangers, stadsfietsers en toeristen. Het snelle fietsverkeer met bijvoorbeeld speedbikes zou beter elders kunnen worden afgewikkeld.



Mogelijke nieuwe en verbeterde spoorkruisende verbindingen.

Slim combineren en samenwerken

Het aanleggen c.q. verbreden van wegen en extra spoorcapaciteit is niet langer de meest effectieve manier om mobiliteitsknelpunten op te lossen. Dat zegt de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur in het advies 'Van B naar Anders: investeren in de mobiliteit van de toekomst'. Er zijn twee hoofdoorzaken waarom het anders moet. Ten eerste vragen doelen in het kader van duurzaamheid en gezondheid, op het gebied van broeikasgasemissies, leefomgevingskwaliteit, ruimtebeslag en bewegen, om nieuwe oplossingen. Ten tweede maakt de moderne stedeling flexibel gebruik van steeds meer middelen om zich te verplaatsen, van de normale stadsfiets tot de elektrische fiets, speedbike, (deel)auto, tram en trein. Het centraal stellen van de mobiliteitsbehoefte vraagt om het slim combineren van de diverse middelen. Dat lukt alleen als overheden en mobiliteitsbedrijven met elkaar samenwerken.

bron: Raad voor de Leefomgeving, rapport 'Van B naar Anders' (2018)

AMBITIE

Stad en Spoor heeft de ambitie de barrièrewerking van het spoor te slechten, om zo het fietsen en lopen in Maastricht te bevorderen. Daarvoor is een duurzamer en meer samenhangend mobiliteitssysteem nodig. Aan deze ambitie zijn voor het station, de spoorzone en verdere omgeving de volgende doelen verbonden:

- een optimaal (fijnmazig, direct, comfortabel, sociaal veilig) fietsnetwerk in het stationsgebied dat aansluit op de Maaskruisende fietsverbindingen;
- een fijnmazige en aantrekkelijke wandelstructuur tussen de wijken ten westen en oosten van het spoor;
- een openbaar gebied met meer ruimte, veiligheid en kwaliteit voor voetgangers en fietsers;

- het inrichten van het station en directe omgeving als een gebied waarin iets te beleven valt en waarin het prettig toeven is. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de klimaatverandering, met name met de daarmee gepaard gaande hittestress en wateroverlast. Zo wordt de stationsomgeving niet alleen een knooppunt waar men voorbij rent, maar ook een plek van ontmoeting waar men letterlijk 'stil staat'. Dit stimuleert ook het gebruik van de verschillende mobiliteitsmogelijkheden die hier voorhanden zijn, met bijzondere aandacht voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers);
- een toekomstbestendige verkeerscirculatie ten oosten en westen van het spoor met een adequate routing van lijnbussen en voldoende autobereikbaarheid voor bewoners en ondernemers.



‘Een parel van het internationale fietsparadijs’

‘Het is fijn om te zien dat fietsers en voetgangers bij De Groene Loper en bij de ambities van Stad en Spoor een prominente rol spelen. We gaan immers naar een maatschappij waarin infrastructuur steeds meer rondom fietsers is vormgegeven. Neem het concept van *shared space*, dat we in Maastricht al op diverse plaatsen met succes toepassen. Daarin ontwikkelen fietsers, voetgangers en mensen met een scootmobiel omgangsvormen door respect en tolerantie. Die harmonische geest is wat mij betreft ook van toepassing op manieren om in Maastricht de laatste barrière van het spoor te slechten.’

‘Stel je voor dat er straks een directe *shared space*-verbinding ligt tussen Oost en West. Zodanig dat fietsers en voetgangers in één lijn van Wittevrouwenveld naar het historische centrum kunnen bewegen? Dat zou volop recht doen aan iets wat nog betrekkelijk weinig mensen weten, maar wel steeds meer een feit is. Namelijk dat het gebied rondom de

Groene Loper, het station en het emplacement een meervoudig knooppunt is voor fietsers.’

‘Vele routes komen hier samen. Een royale kruising van het emplacement tussen de Professor Nypelsstraat en de Sint-Antoniuslaan en/of Sint-Maartenslaan zou hiervan een bekroning zijn. Een statement van het groeiende inzicht dat er niets zo gezond is als je voortbewegen op een fiets. Dat is goedkoper, optimaal voor lichaam en geest én inspirender dan welke andere vervoersmodaliteit dan ook. Voeg daarbij het besef dat de combinatie van fiets en trein in opkomst is. In combinatie met de nodige verbeteringen aan de passerelle, de fietstunnel en de overgang bij de Duitse Poort maakt een aansprekende *shared space*-achtige overbrugging dit gebied tot een parel van het internationale fietsparadijs.’

RAYMOND OOSTWEGEL, VOORZITTER FIETSERSBOND AFDELING MAASTRICHT EN HEUVELLAND.



STRATEGISCH DOEL 3

Van achterkant naar (tweede) voorkant

URGENTIE: ONAANTREKKELIJKE ACHTERKANT

Het station van Maastricht heeft nu aan de oostzijde een onaantrekkelijke achterkant. Het gebied eromheen maakt een rommelige indruk en er is geen aantrekkelijke verbinding met de wat verder weg gelegen Frankenstraat en de nieuwe Groene Loper. De oostelijke spoorzone profiteert daardoor onvoldoende van de aanwezigheid van het station en de kansen die dit biedt.

STREEFBEELD

Het station van Maastricht heeft een tweede voorkant. Het spoor stimuleert nu ook aan de oostkant het ontstaan van nieuwe levendigheid en kleinschalige economische dynamiek. Dit wordt versterkt door een goede verbinding met de Groene Loper, waar zich een nieuw centrum voor Maastricht-Oost ontwikkelt. De bewoners van Oost profiteren door de komst van nieuwe banen, betere mogelijkheden om te bewegen, nieuwe onderwijsvoorzieningen en een vitaler verenigingsleven.

OPGAVE

De woonbuurten in Oost hebben zich, vaak relatief los van elkaar, historisch ontwikkeld als kleinschalige eilandjes die door de barrièrewerking van Maasoverlaat en A2 ook nog eens sterk naar binnen gekeerd bleven. Van een organisch gegroeid of gepland centrum met een levendige economische dynamiek was daarbij geen sprake. Toch zit hier ook een stille kracht die nu tot leven kan worden gebracht en nieuwe maatschappelijke kansen kan scheppen voor de bewoners in Wittevrouwenveld en Wyckerpoort-Noord.

Een nieuwe voorkant maken

Door de ligging aan de achterkant van het station en de specifieke historie is er in de oostelijke spoorzone in Maastricht nauwelijks sprake van stedelijke dynamiek. Er wordt onvoldoende geprofiteerd van de nabijheid van het station. Er is geen sprake van een optimaal evenwicht tussen de verkeersknoop, een aantrekkelijke omgeving, de economische dynamiek en de ontwikkelingskansen rond het station.

Voorbeelden elders laten zien dat het transformeren van een achterkant van het station in een tweede voorkant een grote positieve impact heeft op de aangrenzende buurten.

Centrumontwikkeling Oost: levendige ontmoeting en verbindingen

In de Maastrichtse Structuurvisie staat het creëren van levendige, onderling verbonden ontmoetingsplekken in wijken en het stadscentrum centraal. Centrum-Oost is er daar één van. De gemeente wil hier voorzieningen clusteren, inclusief een Integraal Kindcentrum voor Wittevrouwenveld en Wyckerpoort, met overlap naar Scharn. Een centrum ontleent zijn levendigheid echter niet alleen aan een menging van functies, maar ook aan de routes die er door heen lopen, met name voor fietsers en voetgangers. Zij geven levendigheid aan het gebied en kunnen het centrumgevoel versterken. Op dit moment wordt het beoogde centrumgebied van Oost nauwelijks gebruikt door passanten. Om de levendigheid van Wyck aan de binnenstadzijde door te zetten aan de andere kant van het spoor, zal er een comfortabele en aantrekkelijke spoor-kruisende verbinding moeten komen en een betere toegang vanuit Centrum-Oost naar een aantrekkelijker station. Belangrijke elementen in de opgave voor Centrum-Oost zijn dan ook het Integraal Kindcentrum, een onderwijscampus op of nabij het terrein van het Sint-Maartenscollege, voorzieningen en horeca in de noordelijke plint van de Voltastraat en Professor Cobbenhagenstraat, kleinschalige kantoren op de Viking-locatie, meer en aantrekkelijkere oost-westverbindingen voor fietsers en voetgangers met het station en over het spoor en een aantrekkelijk stationsplein aan een verkeersluwere Meerssenerweg.



Kansen in Oost

Er zijn in Maastricht-Oost, meer specifiek de spoorzone en het gebied rond de Groene Loper, grote kansen voor een opwaardering:

- door de ondertunneling van de A2 zijn de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied enorm verbeterd. Het Centraal Planbureau heeft de 'winst' voorlopig al berekend op meer dan 200 miljoen. Dat is de berekende stijging van de woningprijzen in het gebied rond de tunnel. Tevens is een grote en tijdrovende barrière in het oost-westverkeer verdwenen;
- in Maastricht-Oost liggen veel onderwijsvoorzieningen op allerlei niveaus; door de Groene Loper zijn deze voor bewoners goed toegankelijk geworden;
- in het beoogde centrumgebied van Oost komt volgens plan een nieuw Integraal Kindcentrum; elders langs de Groene Loper zijn het Konings- en Oranjeplein getransformeerd tot een totaal nieuw stadspark. Met een metamorfose van kijkgroen langs een autoweg naar een plek voor ontmoeting en verblijf, waar zich inmiddels al verschillende horecazaken hebben gevestigd. Maastricht-Oost is dus al sterk aan het 'vergroenen en verlevendigen';
- de Groene Loper nodigt uit tot fietsen en lopen; ook biedt deze een goede toegang tot sportvoorzieningen in de omgeving;
- er komen een kleine duizend nieuwe woningen langs de Groene Loper. Het nieuwe vastgoed biedt mogelijkheden voor combinaties van wonen en werken en met de nieuwe bewoners komen er impulsen voor het verenigingsleven in de buurt.

AMBITIE

Stad en Spoor heeft de ambitie om de maatschappelijke opgave aan de oostkant van de spoorzone aan te pakken door hieraan de volgende doelen aan te verbinden:

- een aantrekkelijk en levendig centrumgebied tussen het spoor en de Edisonstraat met voorzieningen en functies voor de omliggende buurten;
- een groen, aantrekkelijk en transformeerbaar gebied tussen het spoor en de Groene Loper met snelle verbindingen naar de andere centra in de Euregio en ruimte voor (onderwijs)voorzieningen, flexibele wonen en werkruimtes voor moderne stedelingen en startups c.q. broedplaatsen;
- meer economische vitaliteit met een hogere sociale participatie van en een gezondheidstoename bij de huidige bewoners van de oostelijke wijken;
- een gebied dat zich in de toekomst kan ontwikkelen tot een concentratie van (kleinschalige) economische activiteiten, met eventueel op termijn publiekstrekende functies en hogere stedelijke dichtheden;
- de komst van kunstuitingen op de Groene Loper, met het beeld 'De nieuwe engel van Maastricht' op de rotonde van de Scharnerweg als inspiratie.

Coalitieakkoord gemeentebestuur Maastricht 2018-2022

'Het opruimen van de fysieke barrières in de stad, zoals de A2 en de spoorzone, heeft in 2030 ook geleid tot een sterke en diverse sociale samenhang in buurten en wijken. Stedelijke functies landen niet alleen in de binnenstad of op kantoorlocaties, maar vaak daarbuiten, waardoor ook in meer kwetsbare wijken het voorzieningenniveau wordt aangejaagd en de leefbaarheid vergroot.'

Aantrekkelijkheid Wyck verbinden met Groene Loper

'Om Maastricht als aantrekkelijke polycentrische stad te ontwikkelen en Oost daarvan mee te laten profiteren, is de opgave om de ontmoetingsplekken binnenstad, Wyck en Randwyck beter met elkaar te verbinden. Daarbij dient de aantrekkelijkheid van Wyck doorgetrokken te worden richting De Groene Loper. Aanvullend is gerichte vastgoedontwikkeling in Wyckerpoort noodzakelijk, om aan de oostzijde van station Maastricht een stationsplein met voorzieningen te realiseren. Dit gebied is uitermate geschikt voor de ontwikkeling van een woonwerk-milieu voor starters en kleine bedrijven dat zich onderscheidt van de bestaande centra en dus van toegevoegde waarde is voor Maastricht. Deze ontwikkelingen voorkomen dat er een nieuwe missing link tussen station Maastricht en De Groene Loper ontstaat. Hierdoor kan Maastricht-Oost meeprofiteren op het gebied van economie en leefbaarheid. De knooppunt-ontwikkeling en het unieke woon-werkmilieu in de vorm van een broedplaats zorgen voor de juiste condities om de agglomeratiepotentie van de Euregio te omarmen en flexibel te blijven voor (innovatieve) mobiliteitsontwikkelingen.'

(citaat uit Ruimtelijk-economische visie Stad en Spoor Maastricht, Ecorys 2017)

“Een bloeiend Maastricht-Oost complementair aan het centrum”

De herinrichting van de Stationsstraat is een voorproef van de kwaliteitsslag die we met het hele stationsgebied kunnen maken. Onder ondernemers leeft breed het besef dat er met de Groene Loper vele nieuwe ondernemerskansen ontstaan waarbij de hele stad baat heeft. Maar er is ook het groeiende inzicht dat de Groene Loper pas echt goed uit de verf komt als ook de verbindingen met het centrum soepeler zijn. De optimalisatie van de Stationsstraat is daarvoor een prachtige opmaat. Een brede boulevard die bruist van bedrijvigheid, horeca en hoogstedelijkheid. Een gebied ook dat perfect aansluit bij de Poort van Maastricht waarin het stationsgebied de komende jaren kan veranderen.’

Die transformatie is wezenlijk om vele redenen. Allereerst bekrachtigen we daarmee de ambities van Maastricht als internationale stad. Vooral als straks ook de internationale OV-verbindingen naar Duitsland en België op orde zijn. Ten tweede ontstaat daardoor ook een vitaliserende schakel tussen stadsdelen die door de A2 en het spoorweggebied tientallen jaren van elkaar gescheiden waren. De nieuwe ruimte die daarmee ontstaat, biedt geweldige kansen en uitdagingen voor ondernemerschap op maat. En voor (nieuw) publiek om die nieuwe bedrijvigheid te vinden.’

‘Het ontstaan van een bloeiend Maastricht-Oost dat complementair is aan het centrum, is een kans voor de hele stad. Het zal Maastricht completer, spannender en toegankelijker maken. De gedachte om aan het geheel een onderwijsboulevard toe te voegen als extra ruggengraat van het stedelijk weefsel staat garant voor dynamiek en is van toegevoegde waarde. Het zou zomaar een broedplaats kunnen worden waar verrassende kiemcellen opduiken van de smart city die onze prachtige stad steeds meer is.’

PAUL TEN HAAF, CENTRUMMANAGEMENT MAASTRICHT



Maatschappelijke investeringsagenda

AANSLUITEN OP WAT AL GEBEURT

Stad en Spoor sluit aan op diverse initiatieven die al zijn afgerond of worden ondernomen. Zo zet een groot aantal partners zich al jaren in het programma Maastricht Bereikbaar in voor het terugdringen van het autogebruik in het woon-werkverkeer. De gemeente, ProRail, NS, Provincie Limburg en Maastricht Bereikbaar hebben bij het station een nieuwe ondergrondse fietsstalling aangelegd. De gemeente heeft de Stationsstraat, het busstation en het plein voor het station opnieuw ingericht, met meer ruimte voor met name voetgangers. Al eerder, in 2013, realiseerden Provincie Limburg en Gemeente Maastricht in samenwerking met ProRail treinstation Maastricht-Noord inclusief een nieuwe P+R-voorziening. Voor de nabije toekomst heeft NS een plan gemaakt voor renovatie van het stationsgebouw. Stad en Spoor biedt de samenwerkende partijen een samenhangende visie om kansen te koppelen.

INTERNATIONALE SPOORVERBINDINGEN OP REGIONAAL NIVEAU

'VAN KOPSTATION NAAR INTERNATIONAAL KNOOPPUNT'

1. Tramverbinding Maastricht-Hasselt

Totale investering: € 300 mln.
Investing Nederland: € 70,5 mln.
Type investering: publiek
Status: gepland

2. Drielandentrein

Totale investering: € 150 mln.
Type investering: publiek
Status: gepland

OPTIMALISEREN SPOORZONE OP STADSNIVEAU

'VAN BARRIÈRE NAAR BELEVING'

3. P+R-terrein en treinstation Maastricht-Noord

Investing: € 13 mln.
Type investering: publiek
Status: gereed

4. Centraal Station (o.a. fietsstalling, stationsgebouw en stationstraat)

Investing: € 24 mln.
Type investering: publiek
Status: deels gereed/deels lopend

5. Viaduct Limmel-Nazareth

Investing: € 12 mln.
Type investering: publiek
Status: gereed

ONTWIKKELINGEN AAN OOSTZIJDE SPOOR OP WIJKNIVEAU

'VAN ACHTERKANT NAAR VOORKANT'

6. Herontwikkeling voormalige KPN-terrein

Investing: € 40 mln.
Type investering: privaat
Status: lopend

7. Stadspark Oost

Investing: € 2 mln.
Type investering: publiek
Status: gereed

8. Gemeenteflat en Albert Heijn

Investing: € 20 mln.
Type investering: privaat
Status: gereed



An aerial photograph of a city, likely Maastricht, showing a dense urban area with a railway station in the center. The station has multiple tracks and a large building. The surrounding area is filled with residential buildings, streets, and green spaces. The image is used as a background for the text.

‘Kans grijpen om nieuwe verbindingen te maken’

‘Er is een unieke, prachtige en landschappelijk mooi ingepaste tunnel voor elkaar gebokst. Chapeau! Maar de investering van ruim één miljard voor het plan de Groene Loper moet behalve voor mobiliteit nu ook ruimtelijk, maatschappelijk en economisch gaan renderen. Alleen een krachtig verder samen optrekken van partijen biedt de beste waarborg voor het succesvol continueren van het A2-succes. Grijp daarom de kans om nieuwe verbindingen te maken. Niet alleen tussen de aanliggende wijken aan de Groene Loper. Verbind via het station (nu ook volwaardig en de stad Maastricht waardig) ook de liefst 40.000 bewoners in de oostelijke wijken met de andere 80.000 inwoners. Dan is de unieke tunnel de opstap voor een even unieke gebiedsontwikkeling. Met een prikkelende en innovatieve inrichting voor gezond gebruik, met een doortrekking ervan naar andere stadsdelen en met het enthousiasmeren van buurten, burgers en bedrijven om met Stad en Spoor in te haken en voort te bouwen op de grote potenties van de Groene Loper.’

TON VENHOEVEN, ARCHITECT EN DIRECTEUR VENHOEVENS
ARCHITECTURE + URBANISM, ALS ONTWERPER BETROKKEN BIJ STAD
EN SPOOR

**Van ambitie
naar
ruimtelijke
perspectieven**

UITGANGSPUNTEN

De doelen en ambities die centraal staan in deze ontwerp-ambitienota zijn verwerkt in ruimtelijke perspectieven. Deze perspectieven tonen mogelijke (ruimtelijke) maatregelen. Aan de basis ervan deze perspectieven liggen, naast de geformuleerde ambities en doelen, diverse onderliggende documenten en het intensieve en interactieve proces van co-creatie met de omgeving en gebruikers van de spoorzone. Verder zijn er vier uitgangspunten bij het formuleren van de ruimtelijke perspectieven vier uitgangspunten gehanteerd. Zo ontstaat een palet aan mogelijke ingrepen die financieel realistisch en fysiek inpasbaar zijn (ook op korte termijn) en bovendien tegemoetkomen aan zowel de ambities als de ideeën van gebruikers.

→ Realistische perspectieven.

Met name tijdens het Toekomstcafé op 11 april is de suggestie gedaan voor een algehele onder-tunneling van de spoorzone en verplaatsing van het emplacement. Nog los van de zeer hoge investering die dit vraagt, is het inhoudelijk lastig te beargumenteren als enige en beste oplossing. Deze ontwerp-ambitienota gaat daarom uit van een nieuw spookruisend netwerk voor fietsers en voetgangers op meerdere locaties in de spoorzone. De keuzes die daaraan verbonden zijn, hoeven een toekomstige ondertunneling (2050?) en/of uitplaatsing van het emplacement niet te dwarsbomen.

→ Maatschappelijke opgave is leidend.

De maatschappelijke doelen zijn bij Stad en Spoor leidend bij de fysieke inrichting van het gebied. De Maatschappelijke Agenda Groene Loper en agenda van Stad en Spoor trekken daarom nauw met elkaar op. In de maatschappelijke agenda worden de kansen, mogelijkheden en behoeften van de (huidige en toekomstige) bewoners en andere belanghebbende maatschappelijke partijen in Maastricht-Oost in beeld gebracht.

→ Één systeem.

De ruimtelijke perspectieven omvatten mogelijke ingrepen op meerdere plekken in de spoorzone. Deze zijn niet los van elkaar maar alleen in onderlinge samenhang te beoordelen. Als onderdelen van hetzelfde 'verkeerssysteem' kunnen ze optimaal functioneren. Het geheel is ook hier dus meer dan de som der delen.

→ Synergie tussen oplossingen.

Behalve tussen de locaties is er ook een grote samenhang tussen de drie strategische doelen. De wens de barrièrewerking van het spoor te verkleinen, kan leiden tot keuzes die de toekomstige mogelijkheden om aanvullende (internationale) treinverbindingen te maken in de weg kunnen staan. Omgekeerd kunnen ontwikkelingen elkaar ook versterken. Extra economische activiteiten in Oost bij een nieuwe (tweede) voorkant van het station dragen bij aan kansen voor uitbreiding van het treinaanbod naar het station en dus de knooppuntfunctie daarvan. Om de noodzakelijke synergie tot stand te brengen, zullen in de beperkte ruimte zorgvuldige en precieze keuzes moeten worden gemaakt.

Bij het maken van deze nota hebben bewoners, bedrijven, reizigers, bezoekers, belangstellenden etc. nadrukkelijk hun inbreng geleverd. Hiervoor is een innovatieve, interactieve en creatieve aanpak gevolgd.



WAAROM GEEN TUNNEL?

Bij de voorbereidingen van deze ontwerp-ambitienota is uitvoerig gekeken naar verschillende alternatieven om veranderingen aan te brengen aan het brede spooreplacement in Maastricht. Hieruit is geconcludeerd dat ondertunneling en/of het uitplaatsen van het emplacement naar buiten de stad voorlopig geen realistische opties zijn. Hierbij een overzicht van de onderzochte alternatieven.

Ondertunneling

Het verdiepen van de doorgaande sporen zodat het centrale gebied tussen Sint Maartenslaan en Duitse Poort wordt ondertunneld, vraagt inclusief de hellingen die nodig zijn voor het overbruggen van het hoogteverschil om een civiel kunstwerk van ruim twee kilometer lang. Dit kan nog langer worden als ook rekening moet worden gehouden met wisselcomplexen, bogen, overwegen, etc. Een variant hierop is het ondertunnelen van het oostelijk emplacement of delen daarvan. Alle varianten vragen om een zeer forse investering. Alleen al bij de aanleg gaat het om een bedrag van zeker 1 à 2 miljard euro, afhankelijk van de precieze variant.

Uitplaatsen

De barrièrewerking is te verminderen door de spoorbundel tussen Sint Maartenslaan en Duitse Poort te versmallen. De 'parkeerspooren' zouden kunnen worden uitgeplaatst. De kosten voor het maken van nieuwe parkeerspooren buiten de stad met dezelfde capaciteit als de huidige (85 rijtuigen) bedragen zeker 55 miljoen euro.

Daar komen nog de kosten bij van het saneren van het bestaande opstel terrein, de aanpassing van de spoorlijnen naar het nieuwe terrein en eventuele daar te nemen milieumaatregelen. Nog niet onderzocht is dan het effect hiervan op de exploitatiekosten en processen van de vervoerders (denk aan de inzet van materieel en personeel en de reizigersdienst). Resteert nog de vraag of voor de parkeerspooren een geschikte nieuwe locatie kan worden gevonden.

Optimaliseren

Het huidige emplacement kan wellicht efficiënter worden ingericht om zo het ruimtegebruik, met behoud van het zelfde aantal sporen, te verkleinen. Dit zal wenselijk zijn ter hoogte van nieuwe spookruisende verbindingen. Optimalisaties zijn mogelijk aan zowel de west- als oostzijde. Of ze haalbaar zijn, zal nader moeten worden onderzocht. Versmalling van het emplacement is zeer kostbaar en naar verwachting fors duurder dan het ter plaatse aanleggen van een langere spookruisende verbinding.

Opheffen kopspooren

Als in de toekomst sprake is van meer doorgaande treinverbindingen ontstaat er behoefte aan een tweede eilandperron. De spoorbundel ter hoogte van het station zal hierdoor in ieder geval niet smaller worden. Wel zouden dan (een deel van) de kopspooren kunnen worden verwijderd. De noodzaak van deze aanpassing hangt sterk samen met de groei van het aantal treinreizigers en is wederom een zeer kostbare operatie.

‘Een kansrijke maatschappelijke opgave’

‘Maastricht doet er goed aan de maatschappelijke kansenkaart aan de oostzijde – met de duizend woningen aan de Groene Loper, de concentratie van het basis- en middelbaar onderwijs en de doorontwikkeling van maatschappelijke functies – nadrukkelijk als troefkaart uit te spelen. Daarmee krijgt een gebied dat oorspronkelijk minder aantrekkelijke kwaliteiten had een gelijkwaardige en volwaardige positie in de stad. In steden als Maastricht gaat de aandacht en het geld vaak uit naar de historische kern. Iedereen ziet het belang om daarin te investeren. Intussen zie je in randgebieden of aan de overzijde aan de rivier vaak een totaal andere realiteit. Dat Stad en Spoor die realiteit blijvend wil veranderen, maakt het project bij uitstek tot een sociale operatie.’

FLORIS ALKEMADE, RIJKSBOUWMEESTER TIJDENS HET WERKBEZOEK VAN HET COLLEGE VAN RIJKSADVISEURS AAN STAD EN SPOOR OP 10 APRIL 2018.



Groene Uitlopers: ruimtelijke perspectieven

In dit hoofdstuk staan de ruimtelijke perspectieven voor de spoorzone van Maastricht centraal. Ze komen voort uit een studie van 'vrijdenkers' van NS, ProRail, Provincie Limburg, Gemeente Maastricht, Maastricht Bereikbaar en Projectbureau A2 Maastricht. De vrijdenkers zijn gevoed door een ontwerpteam onder aanvoering van VenhoevenCS architecture + urbanism, verder bestaande uit West 8 Urban Design & Landscape Architecture en Bureau Spoorbouwmeester, versterkt met deskundigen van de projectpartners en ideeën uit de co-creatie.

ANTICIPEREN OP DE KANSEN VAN DE TOEKOMST

De ontwerp-ambitienota heeft een horizon tot 2040 en beslaat dus een periode van ruim twintig jaar waarin veel kan gebeuren. Daarnaast zijn investeringen in infrastructuur, zeker in een spoorzone, kostbaar en hebben ze een lange levensduur. De beste keuzes zijn slimme keuzes die de korte en lange termijn verbinden en zo goed mogelijk anticiperen op toekomstige ontwikkelingen.

Dit hoofdstuk beschrijft drie perspectieven, met een basisscenario (A) en twee scenario's (B en C) die daarop voortbouwen. Ze dragen alle drie met slimme beleidskeuzes en gerichte investeringen bij aan de drie hiervoor gedefiniëerde strategische doelen: internationaal knooppunt, verbinden van Oost en West en tweede voorkant voor Oost.

De belangrijkste ontwikkelingen waarmee rekening is te houden bij keuzes voor de spoorzone:

1. de integratie van de Euregio en de hieraan gekoppelde economische kracht van de regio Maastricht;
2. de technologische ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en het effect hiervan op het gebruik van de trein in het algemeen en knooppunt Maastricht in het bijzonder;
3. de gevolgen van de digitalisering voor de mobiliteit.

Deze ontwikkelingen zijn van invloed op de spoorzone in Maastricht en bepalen in welke mate het huidige knooppunt doorgroeit in aantallen reizigers en extra banen. Ze bepalen ook in welke mate de vraag naar vastgoed en infrastructuurinvesteringen in de spoorzone zich gaat ontwikkelen.

Verbindingen, ontmoetingen en banen zijn elkaar versterkende ontwikkelingen, aangeduid als transit oriented development. Een modern OV-knooppunt zorgt voor economische ontwikkeling, die op haar beurt meer en betere verbindingen mogelijk maakt, zodat ook de werkgelegenheid zich telkens kan aanpassen en kan groeien.

De vraag is hoe deze opwaartse spiraal in Maastricht zich kan ontwikkelen en doorzetten. Daarom drie perspectieven die hier op verschillende wijze antwoord op geven.

De drie perspectieven zoomen in op stedelijke netwerken en sleutellocaties. Bij de netwerken gaat het om de stedelijke linten van en naar het station c.q. de spoorzone. De sleutellocaties zijn plekken in de spoorzone waar aanleiding is voor een aanpassing van de openbare ruimte. In totaal gaat het om negen locaties c.q. verbindingen:

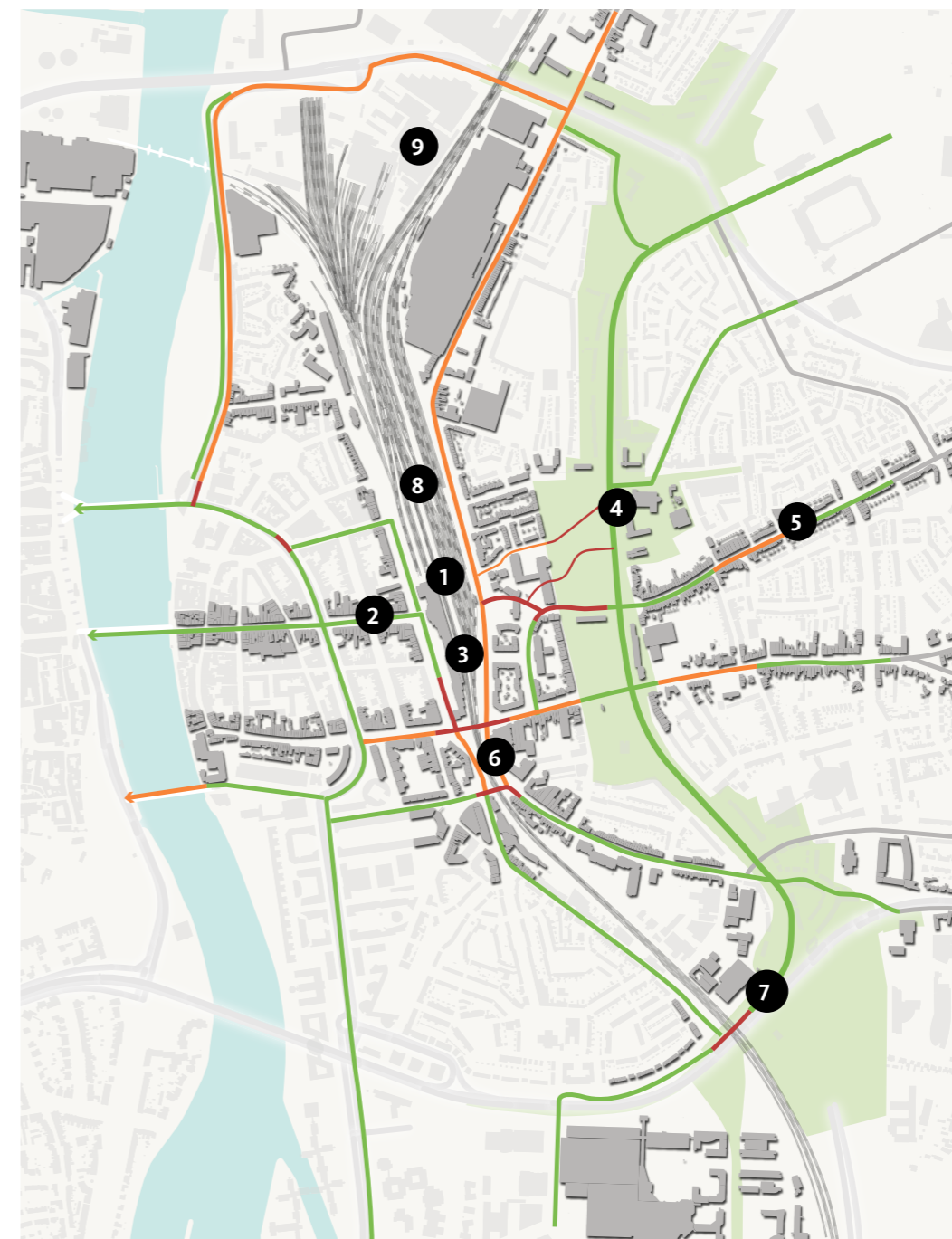
1. **Station en omgeving**
2. **Stationsstraat**
3. **Stationsverbinding**
4. **Voltastraat als Groene Uitloper**
5. **Frankenstraat als Groene Uitloper**
6. **Scharnerweg als Groene Uitloper**
7. **Groene Uitloper naar Maastricht Health Campus**
8. **Internationaal station en emplacement**
9. **Noordelijke ontwikkellocaties**

DRIE PERSPECTIEVEN

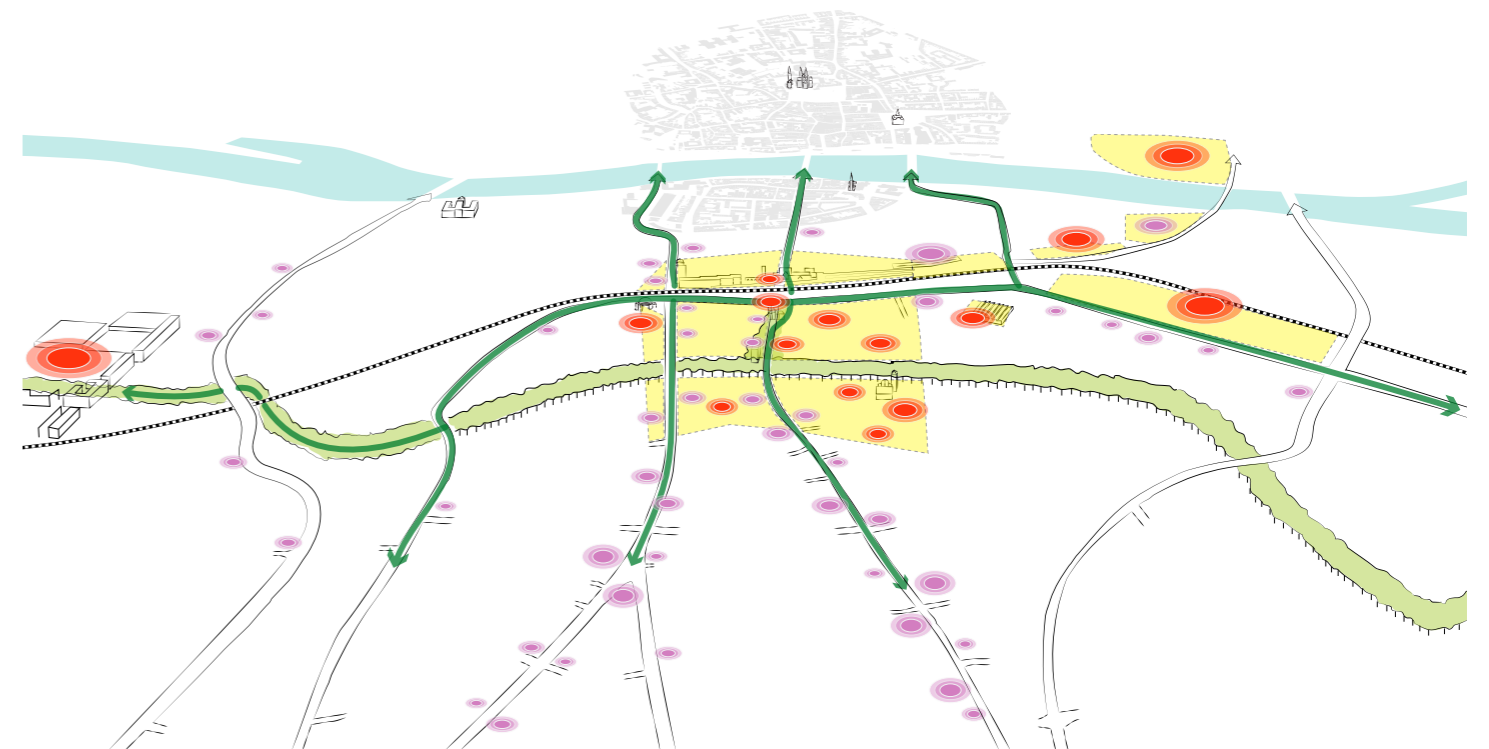
→ Het **basisperspectief A** is voorwaardenscheppend voor toekomstige ontwikkelingen. Het omvat op tenminste drie locaties een samenhangend netwerk voor voetgangers en (snelle) fietsers van oost naar west en omgekeerd. De Groene Uitlopers zijn gezonde, veilige en door hun vormgeving uitnodigende verbindingen. Ze vormen de aders voor maatschappelijke kansen en ondernemerschap waardoor levendigheid ontstaat. Bij dit basisperspectief zijn de beslissingen van publieke partijen dominant.

→ **Perspectief B** verbeeldt hoe de met A gecreëerde kansen bewoners, organisaties, investeerders, buurten en ondernemers inspireren om in de spoorzone en specifiek aan de oostzijde van het spoor nieuwe levendigheid en dynamiek tot stand te brengen. Als het om investeringen gaat, kunnen in dit scenario private partijen volop inhaken.

→ Met **perspectief C** is de synergie van publieke en private samenwerking verbeeld met een aan weerszijden optimaal doorontwikkelde spoorzone tot een hoog dynamisch Euregionaal centrum. Dit scenario gaat er vanuit dat behalve de met A gerealiseerde verbindingen ook andere kruisingen zijn verbeterd en er deels ingrijpende ruimtelijke herontwikkeling speelt.



- ← Overzichtkaart met negen sleutellocaties.
Kwaliteit lange linten (fiets en snelfiets)
Groen = goed
Oranje = middelmatig
Rood = slecht
- ↓ Perspectief C / Ontwikkelingsscenario (Perspectief A en B, zie pagina 13)



‘Wij geloven in de potenties stad en spoor’

‘Wij sluiten dan ook graag aan bij de ambities om tot een gezamenlijk plan te komen voor de Maastrichtse spoorzone. De feiten spreken voor zich. Ik noem er drie. Iedereen die Maastricht kent, weet dat het stationsgebied de katalysator is van een kansrijke oost-west ontwikkeling. Met de onder-tunneling van de A2 en de Groene Loper ontstaan nieuwe mogelijkheden om het monumentale station twee voorkanten te geven. Dat leidt tot maatschappelijke binding en levert economische kansen op. Feit twee is het breed gedragen initiatief om tot een drielandentrein te komen tussen Aken, Maastricht en Luik. Zo kan Maastricht weer uitgroeien tot een volwaardig knooppunt van openbaar vervoer. En drie: voor NS staat vast dat het monumentale, maar wat lege stationsgebouw behalve een mooi verleden óók alle mogelijkheden biedt voor een dynamische herontwikkeling en levendige invulling. Daarom investeren wij vanaf eind 2018 zes tot acht miljoen euro in het gebouw. We maken de stationshal lichter, verplaatsen de kiosken en kaartjesautomaten, verhuizen de NS-kantoren naar de eerste verdieping en maken een hotel in de voormalige fietsenstalling. In ons masterplan laten we nadrukkelijk ruimte voor nieuwe verbindingen tussen oost en west. Dat doen wij omdat we geloven in de grote potenties van Stad en Spoor.’

ROGER VAN BOXTEL, PRESIDENT-DIRECTEUR NEDERLANDSE SPOORWEGEN



4.1 Station en omgeving

De ambitie is om het station door te ontwikkelen tot een levendige poort en ontmoetingsplek van de stad. Het stationsgebouw opent zich uitnodigender en transparanter naar reizigers en omgeving. Het verblijfsklimaat in en rond het station is stapsgewijze te verbeteren.

Het stationsgebouw van Maastricht behoort tot de top-tien van de mooiste stations van Nederland. Een monumentaal gebouw met een ambitieus masterplan van eigenaar NS Stations. Dit voorziet in meer licht, het opruimen van overbodig stationsmeubilair en niet-originele interieuronderdelen, het herschikken van winkels en de kantoren van

treinpersoneel, een grand-café en een hotel met ruimte voor wachten, werken en ontmoeten, zowel binnen als buiten op het voorplein. Het masterplan zit in de initiatieffase en komt de komende jaren tot uitvoering.

In 2018 veranderen ook het westelijk voorplein en het busstation. De looproutes tussen trein en bus blijven relatief kort en voor een groot deel van de treinreizigers gelijkvloers. Het busstation is straks compact en overzichtelijk met voldoende wachtruimte en comfort voor reizigers en flexibiliteit in de exploitatie van het busvervoer. Er ontstaat meer ruimte voor voetgangers en de oversteekbaarheid van de Spoorweglaan en Parallelweg verbeterd.

PERSPECTIEF

- A** Renovatie en herbestemming stationsgebouw.
Herinrichting busstation westzijde.
Vergroten en inrichten westelijk voorplein.
- B** Toevoegen van functies aan stationsgebouw en -omgeving
(ideeën uit co-creatie: bibliotheek, apotheek, horeca, winkels, etc.).
Verbeteren wacht- en verblijfsklimaat (ideeën uit co-creatie:
zitgelegenheden, lees- en werkplekken, groen, lichtkunst, gezond
eten, etc.).
Inspelen op nieuwe vormen van mobiliteit (bijvoorbeeld deelauto's,
deelfietsen, autonoom rijden, mobiliteit als een dienst (MaaS)).
- C** Schaalsprong naar een internationaal station met een bijpassende
mix aan functies (zie 8. Internationaal knooppunt).



- ← Impressie stationsrestauratie uit masterplan NS.
- Impressie voorplein uit masterplan NS.
- Impressie grand-café uit masterplan NS.



4.2 Stationsstraat

Wyck is door haar centrale ligging en kwaliteit een stadswijk waar wonen, werken, winkelen en horecabezoek hand in hand gaan. De toenemende druk die dit met zich meebrengt, vraagt steeds meer om slimme keuzes in de openbare ruimte.

Hierbij wordt het principe gehanteerd dat voetgangers en fietsers nadrukkelijk prioriteit krijgen boven brommers, scooters en gemotoriseerd verkeer. Lopen en fietsen dragen bij aan de stedelijke dynamiek, terwijl ze in verhouding weinig ruimte vragen en veel minder belastend zijn voor de omgeving. Dat draagt bij aan de balans tussen rust en leefbaarheid enerzijds en bezoekersstad en economische mogelijkheden anderzijds.

De ruimtedruk is het grootst in de Stationsstraat en Wycker Brugstraat. Deze centrale as wordt daarom meer autoluw en de voetganger en fietser krijgen meer ruimte. De Wilhelminasingel ter hoogte van de Stationsstraat wordt door een andere inrichting beter overstekbaar. Denkbaar is om het kruispunt zelfs 'steriel' te maken: gemotoriseerd verkeer rijdt alleen rechtdoor en de verkeerslichten verdwijnen. Zo ontstaat een veilige oversteek in twee etappes met een ruime middenberm.

De as Stationsstraat – Wycker Brugstraat – Sint Servaasbrug heeft een begrensd laadvermogen. Er zijn grenzen aan het aantal activiteiten dat tegelijkertijd kan plaatsvinden. Als het doel is om deze as primair in te zetten als aantrekkelijke entree voor bezoekers van de stad, vergt dat keuzes en prioriteiten.

PERSPECTIEF

- A** Kwaliteitsslag Stationsstraat als aantrekkelijke entree van de binnenstad met prioriteit voor lopen en fietsen, minder parkeren en venstertijden voor laden en lossen (plan 2018).
Robuuste keuze ten aanzien van de verkeerscirculatie en routing van bussen, met een daarop afgestemde herinrichting van onder meer de Sint Anthoniuslaan, het kruispunt Franciscus Romanusweg – Wilhelminabrug, de Sint Maartenslaan inclusief het kruispunt voor de bioscoop en de Sphinxlunet inclusief Duitse Poort.
- B** Optimaliseren doorgaande (snelle) fietsroutes ten noorden en zuiden van de centrale as zoals Wilhelminabrug, Scharnertunnel en Hoge Brug.
- C** Optimaliseren bestaande doorgaande (snelle) fietsroutes ten noorden en zuiden van centraal stedelijk gebied zoals Noorderbrug en Kennedybrug.
Eventueel realiseren nieuwe noordelijke verbinding (zie verderop bij 4.9).



De Stationsstraat als aantrekkelijke entree voor de binnenstad.




Busverkeer weg uit de Stationsstraat?

Het centrale busstation in Wyck is een veelgebruikt overstappunt voor stedelijke ritten en is ook essentieel bij het voor- en natransport van de trein. Vanwege de punctualiteit en het comfort voor reizigers is het daarom belangrijk dat het busstation voor bussen goed bereikbaar blijft.

Een beeldbepalende keuze in Wyck zijn de rijroutes van de stads- en streekbussen. De bussen bepalen in hoge mate de verkeersdruk, maar (minstens zo belangrijk) ook de maatvoering en inrichting van wegvakken en kruispunten.

Wanneer slenteren, wandelen en fietsen prioriteit krijgen op deze centrale as is het mogelijk een grote slag te maken door de Stationsstraat vrij van busverkeer te maken. Hiermee wordt ruimte gecreëerd op de as en kan ook het kruispunt met de Wilhelminasingel eenvoudiger van opzet worden. Voorwaarde is dan wel dat er voor het busverkeer acceptabele alternatieve routes overblijven. Acceptabel vanuit het oogpunt van overlast voor omwonenden, maar ook acceptabel vanuit het oogpunt van de reizigers en de exploitatie van het busvervoer.



‘Alledaagse openbare ruimte waardoor mensen zich welkom en veilig voelen’

‘Maastricht is een stad die altijd ver vooruitkijkt naar de volgende opgaves die voor de deur staan. Vanuit die cultuur wordt met goed gekozen projecten de eigen toekomst bepaald. Stad en Spoor is daar een typisch voorbeeld van. Vanaf de allereerste fase wordt goed nagedacht over hoe de Groene Loper een vervolg kan krijgen en hoe door het slechten van barrières het oosten en westen van de stad beter kunnen worden verbonden. Vroeger was zo’n opgave het domein van verkeerskundigen en vastgoedmensen die in of rond het station geld wilden verdienen. Stad en Spoor kiest een andere weg. Voor een echte verbinding over de spoorzone heen is het nodig om de openbare ruimte tot op het perron te brengen, en om het station een achterkant te geven die ook als voorkant kan functioneren. Zodat de openbare ruimte in de spoorzone zo alledaags wordt dat mensen zich meteen welkom en veilig voelen. In Stad en Spoor wordt dit integraal benaderd vanuit de stedenbouw en openbare ruimte, waarbij verschillende disciplines bij elkaar komen. Dat biedt ook de beste kansen om de historie van dit gebied en de daaraan verbonden verhalen, zoals de levendige as van de Frankenstraat en het prachtige station, weer nieuw leven in te blazen.’

EDZO BINDELS, DIRECTEUR EN STEDENBOUWKUNDIGE WEST 8,
ALS ONTWERPER BETROKKEN BIJ STAD EN SPOOR

4.3 Stationsverbinding

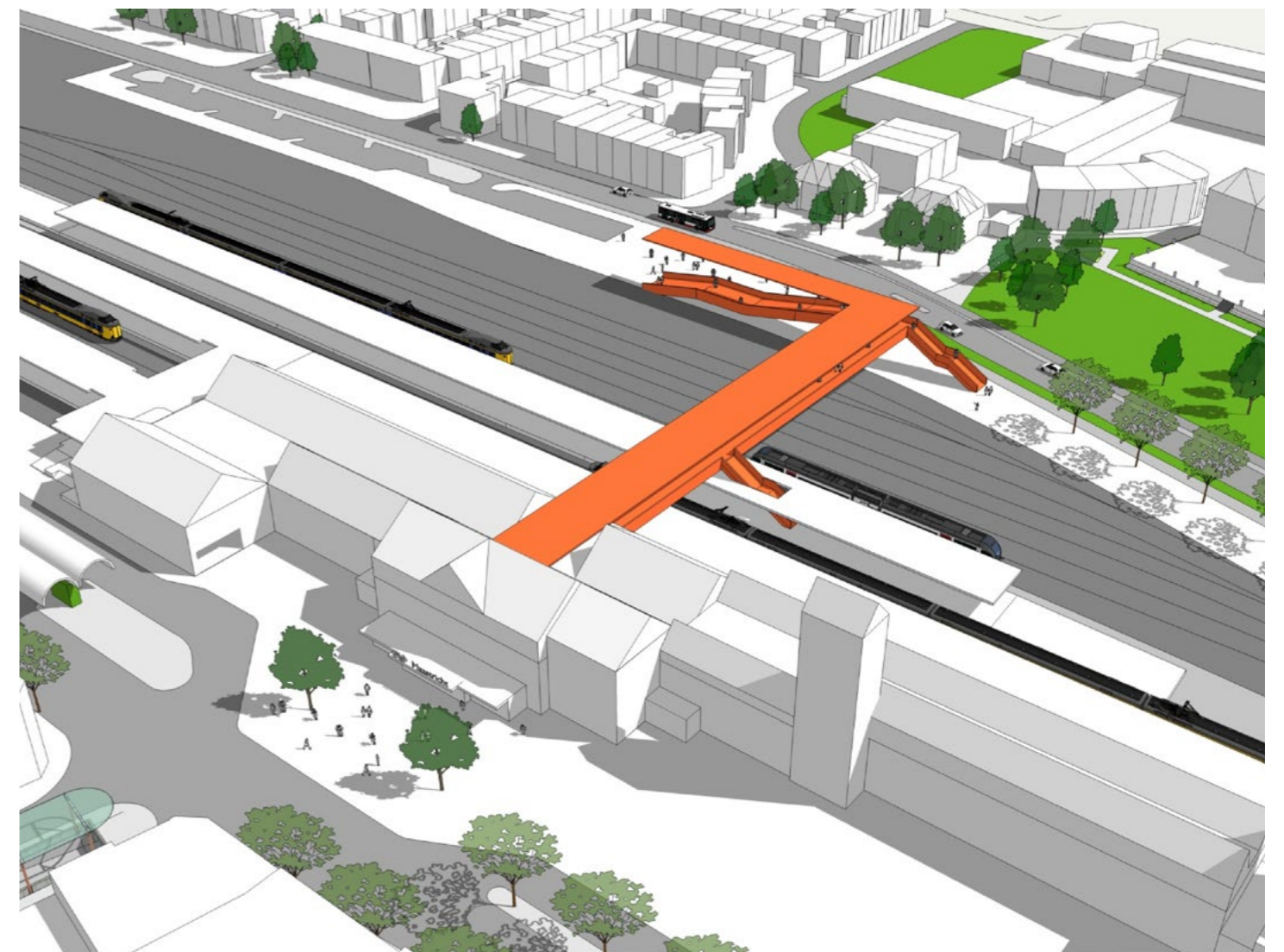
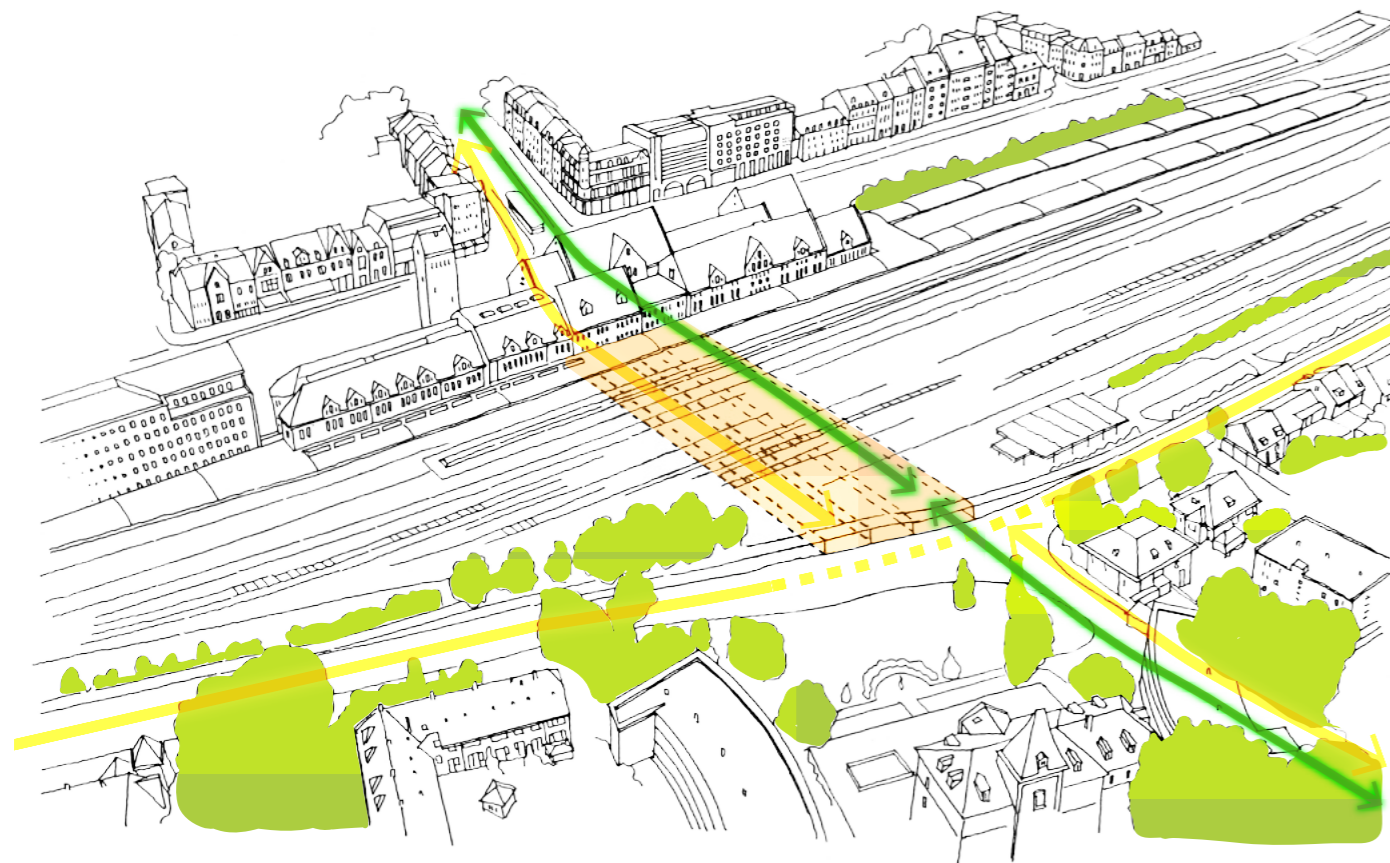
De ambitie is om de huidige smalle en verouderde passerelle te vervangen door een nieuwe aantrekkelijkere en comfortabele loop- en fietsverbinding ter hoogte van het stationsgebouw. De nieuwe verbinding draagt daarmee bij aan:

- een naadloze overstap voor openbaarvervoerreizigers waarbij het huidige capaciteitsknelpunt wordt opgelost door voldoende loopruimte en meer reizigerscomfort te bieden voor de huidige en te verwachte reizigersstromen;
- een aantrekkelijker verblijfsklimaat met looproutes door een levendig stationsgebouw;
- een aangename en aantrekkelijke verbinding tussen wijken waarmee wordt bijgedragen aan de dynamiek in Wyckerpoort en de samenhang van deze wijk met Wyck;
- een toegankelijke en comfortabele fietsrelatie tussen de Frankenstraat en de Stationsstraat waardoor de fietsafstanden tussen de wijken Wyckerpoort en Wittevrouwenveld enerzijds en Wyck en de binnenstad anderzijds korter worden. Dit maakt de wijken aantrekkelijker en draagt bij aan fietsgebruik. Een variantenonderzoek zal uitwijzen wat de beste keuze is: een bovengrondse of ondergrondse oplossing.

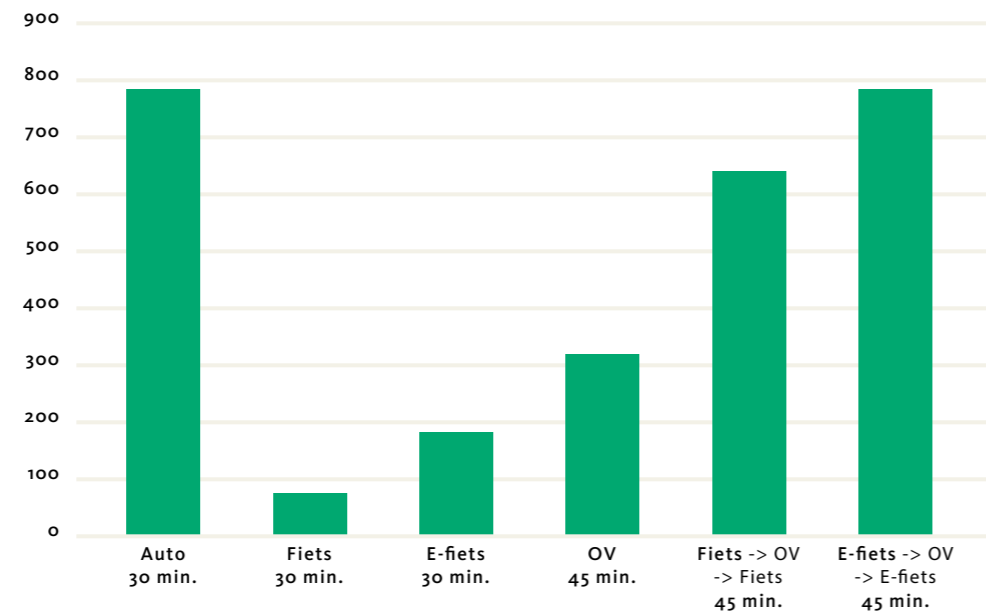
↓ Een aantrekkelijke en comfortabele verbinding gaat bij voorkeur via het station zodat de verbinding bijdraagt aan de levendigheid van het gebouw.

→ Een variant voor de loop- en fietsverbinding via een tunnel.

→ Een variant voor de loop- en fietsverbinding via een brug.



De kracht van de combinatie fiets-trein. Met deze combinatie zijn werkcentra in Zuid-Limburg bijna even goed bereikbaar als met de auto (hoeveel mensen kunnen centra bereiken (x 1.000)).



De ambitie is ook om een volwaardige en uitnodigende oostelijke entree te maken. De oostzijde zal natuurlijk altijd een andere dynamiek laten zien en rustiger blijven dan de westzijde. Dit contrast is een te koesteren kwaliteit vanwege de ruimte voor groen. Dit is vergelijkbaar met bijvoorbeeld het contrast in Rotterdam tussen de centrumzijde van het station en de Provenierswijk.

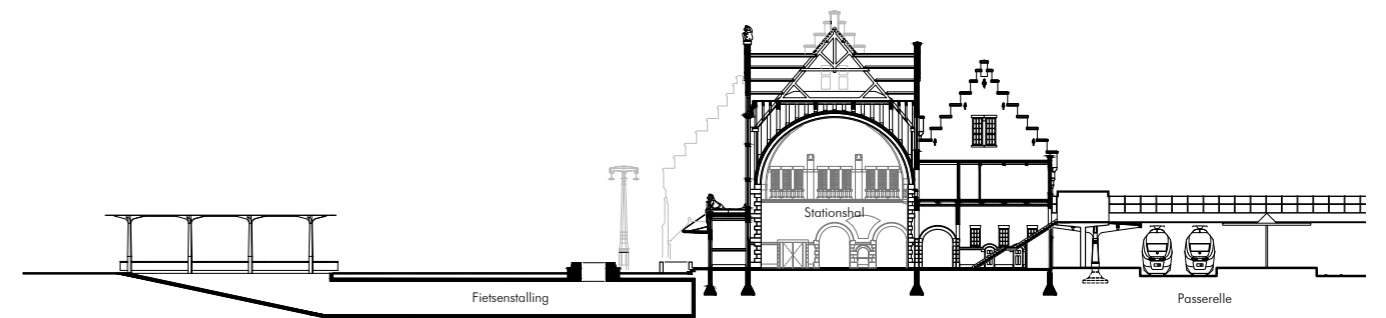
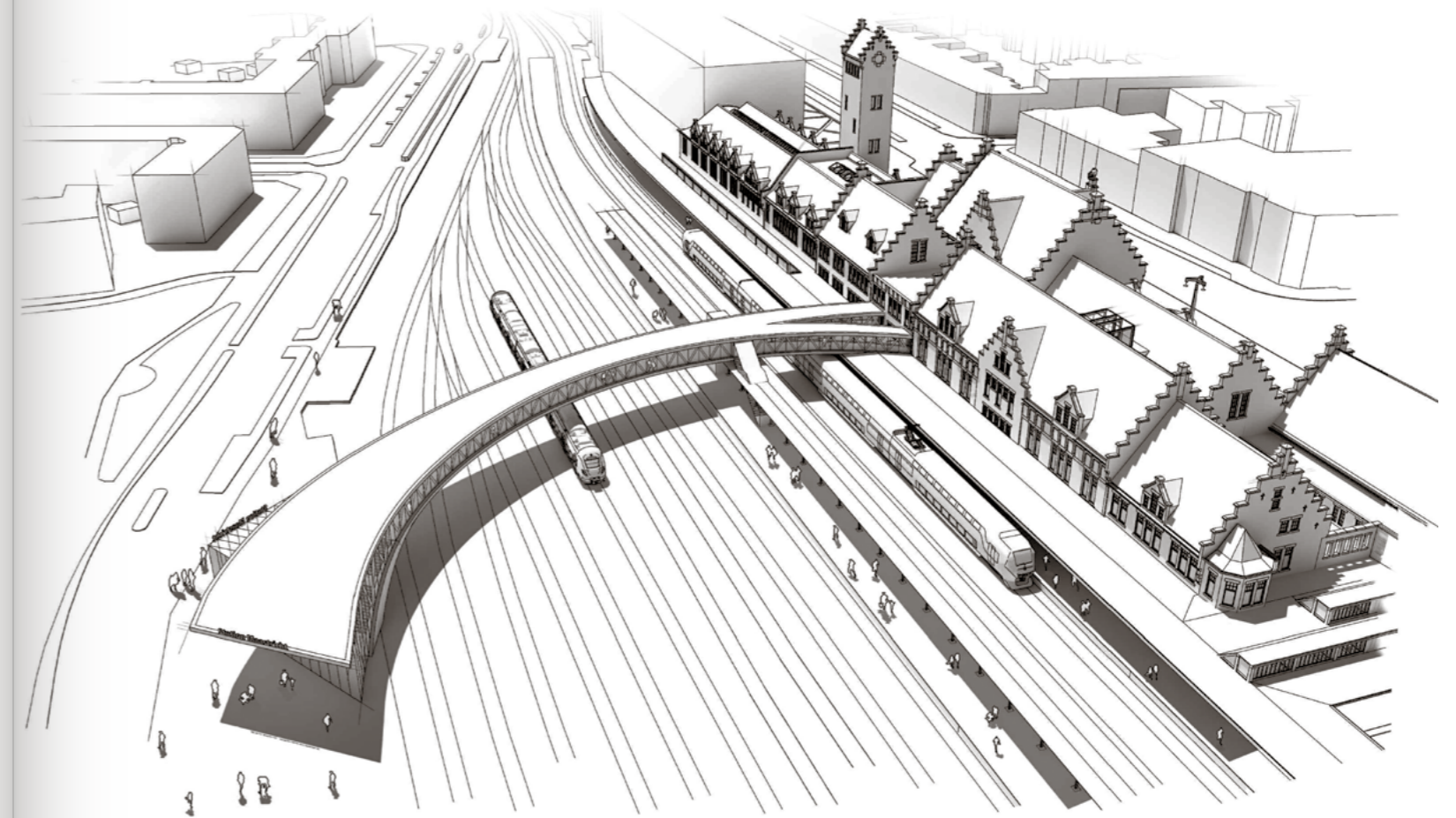
De oversteekbaarheid van de Meerssenerweg ter hoogte van het station is te verbeteren door de huidige verkeersfunctie en -inrichting af te waarderen en te investeren in de verblijfsruimte. Bijvoorbeeld door een 'harde' of 'zachte autoknip'. Er is daarbij onverminderd aandacht voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de aanliggende woningen en bedrijven.

PERSPECTIEF

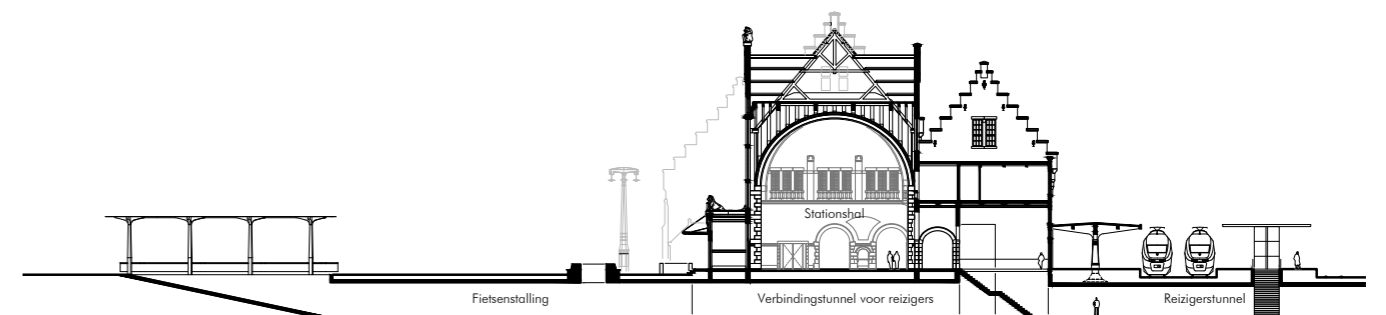
- A** [Aantrekkelijke en comfortabele voetgangers- en fietsersverbinding.](#)
[Directe toegang tot perron, stationshal en ondergrondse fietsenstalling.](#)
[Mogelijkheid tot extra toegang bij nieuw perroneiland.](#)
[Opwaarderen van oostelijke entree inclusief het afwaarderen van de verkeersfunctie van de Meerssenerweg ten behoeve van de oversteekbaarheid.](#)
[Realiseren halteplekken voor lange afstandsbusen aan de oostzijde.](#)
- B** [Toevoegen van stationsgerelateerde voorzieningen aan oostelijke entree zoals een kiosk en overdekte fietsenstalling.](#)
- C** [Toevoegen van winkels en voorzieningen op en rond stationsverbinding.](#)
[Inspelen op nieuwe vormen van mobiliteit aan oostzijde \(bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen, autonoom rijden, mobiliteit als een dienst \(MaaS\)\).](#)

In de toekomst zijn aan de oostzijde van de spoorzone extra voorzieningen in te passen. Uit het oogpunt van spreiding van drukte is het gunstig als de reizigers met een herkomst of bestemming in het oostelijk deel van Maastricht reizen via de fietsenstalling of de K+R (Kiss and Ride) of P+R (Park and Ride) aan de Meerssenerweg. Ook het treinvervangend busvervoer heeft daarom langs de Meerssenerweg een uitstaphalte en aan de westzijde een instaphalte. Tijdelijk is een deel van de K+R-zone in gebruik als halte voor lange afstandsbusen zoals de Flixbus. Dat vraagt om een permanente oplossing.

De reiscombinatie trein-fiets groeit in populariteit zeer sterk. We gebruiken de fiets steeds vaker voor zowel voor- als natransport, in aanvulling op de trein. Hierdoor neemt de behoefte aan stallingscapaciteit ook toe. De opkomst van de deelfiets kan deze groei temperen of mogelijk zelfs compenseren.



doorsnede 2019



doorsnede optie 2: reizigerstunnel

- ↑ Impresie van een vernieuwde Passerelle (onder voorbehoud uitwerking gezamenlijke visie door gemeente, ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester).
- ↑ Doorsnede stationsgebouw met koppeling van een reizigerstunnel, de stationshal en ondergrondse fietsenstalling (boven huidige situatie, onder situatie met reizigerstunnel).

4.4 Voltastraat als Groene Uitloper

De A2-tunnel heeft de weg letterlijk vrij gemaakt voor de al zo lang gekoesterde wens van een verbindende en levendige centrumontwikkeling in Maastricht-Oost. Als een kloppend hart staat het al afgebeeld in het A2-Ambitiedocument van 2006. De actuele vraag is wat we verstaan onder die centrumontwikkeling. Hoe groot is dat centrum, en met welke identiteit en levendigheid? Is het een wijkgebonden centrum? Of ontwikkelt zich een centrum waarbij de stedelijke dynamiek van Wyck over het spoor doorzet tot het gebied rond de Groene Loper?

De ambitie is dat zowel huidige als nieuwe bewoners en ondernemers in Wyckerpoort en Wittevrouwenveld optimaal gaan profiteren van die centrumontwikkeling en de goede bereikbaarheid die het nabij gelegen treinstation biedt. Dat kan stapsgewijs.

De inzet is allereerst het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte door uitbreiding van het bestaande groen en ruimere publieke ruimtes. De nabijheid wordt benadrukt door de loop- en fietsroutes vanaf de Groene Loper te oriënteren op het station. Ingezet wordt op logische en overzichtelijke loop- en fietsroutes tussen Centrum-Oost en het station.

Een tweede stap is een pro-actieve en integrale programmering van verschillende maatschappelijke functies die voor Centrum-Oost van belang zijn. Meegenomen in deze afweging worden de ontwikkellocaties langs de Groene Loper, die in publiek eigendom (Essent-terrein), in privaat eigendom (voormalig KPN-terrein) zijn en het bestaande maatschappelijke vastgoed (St. Maartenscollege, Theresiaschool, Lourdeskerk, Trefcentrum en Boksschool). Er kan worden gekozen voor een slimme fasering met strategische reservering van bouwgrond en tijdelijke herbestemming van vastgoed om tot een voor Centrum-Oost optimale ontwikkeling te komen.



De fysieke keuzes maken onderdeel uit van een 'Maatschappelijke Agenda Groene Loper'. Die is met name gericht op kansen voor maatschappelijke participatie en banen voor laag opgeleiden en het toegankelijk maken van voorzieningen op het gebied van onderwijs, gezondheid en welzijn voor zowel oude als nieuwe bewoners, om zo segregatie tegen te gaan.

Als gevolg van de transformatie in de openbare ruimte, de betere verbindingen en het nieuwe woningaanbod ontwikkelt het gebied zich in rap tempo. Nieuwkomers die naar het gebied trekken, doen dit mede vanwege de nabijheid van het station en de goede verbinding met de regio. Zo ontstaat een kansrijke voedingsbodem voor een nieuwe economische ontwikkeling. Na wijkgebonden functies volgen stedelijke en mogelijk zelfs regionale functies. Een centrumfunctie op deze schaal zal goed moeten worden afgestemd op de andere stedelijke en regionale brandpunten en complementair moeten zijn aan de binnenstad, Randwyck en Belvédère.

In het nieuwe stedelijke milieu is de auto-afhankelijkheid zo klein mogelijk. De centrale ligging en nabijheid van het station bieden de mogelijkheid om de meeste verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer te doen. Dit leidt tot minder geparkeerde en rijdende auto's en een duurzaam mobiliteitsstelsel. Een dergelijke inrichting verleidt ook tot een actiever en daarmee gezonder leefpatroon.

PERSPECTIEF

- A** Goede langzaam verkeersverbinding tussen Centrum-Oost/Groene Loper en het station.
Kwaliteitsimpuls openbare ruimte met groen en goede overzichtelijke routes.
Realiseren flexibel vastgoed dat inspeelt op de mogelijkheid om te transformeren naar wonen gecombineerd met kleinschalige economische functies.
- B** Verdichting en toename in gemengd gebruik.
Toevoegen van stedelijke functies.
- C** Centrumontwikkeling door verdichting in nabijheid van station en aantrekken regionale functies.

↑ Ook de ontwikkellocaties langs de Groene Loper worden verbonden met het station. Logische en overzichtelijke loop- en fietsroutes tussen het Voltaplein en het station en tussen de Frankenstraat en het station.

← Impressie Groene Loper tussen Professor Quixstraat en Professor Cobbenhagenstraat (juni 2018).

‘Slimme keuzes regio, stad en oost’

‘De ambities van Stad en Spoor zijn groot en goed. Hoe krijg je met slimme infrastructurele keuzes voor de regio, de stad en vooral het stadsdeel Oost een nieuw toekomstperspectief, met meer ontwikkelkansen en gezondheidsbaten? Welke sociale en economische kansen biedt het verbeteren van de internationale verbindingen en de mobiliteit tussen stadsdelen voor werk, onderwijs en levensstijl? Ik ben er van overtuigd dat, net als bij de ondertunneling van de A2, de oplossingen daarvoor gaandeweg in beeld komen. Met het gekozen proces kan zo iets bij Stad en Spoor ook gebeuren. Ik vind A2 Maastricht een mooi voorbeeld van hoe we in Nederland moeten gaan werken, waarbij ik bij Stad en Spoor voor nu adviseer om de scope breed te houden en goed te kijken naar hoe de belangen van de verschillende partijen elkaar kunnen versterken.’

DAAN ZANDBELT, RIJKSADVISEUR VOOR DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING EN LID VAN HET EXPERTTEAM STAD EN SPOOR



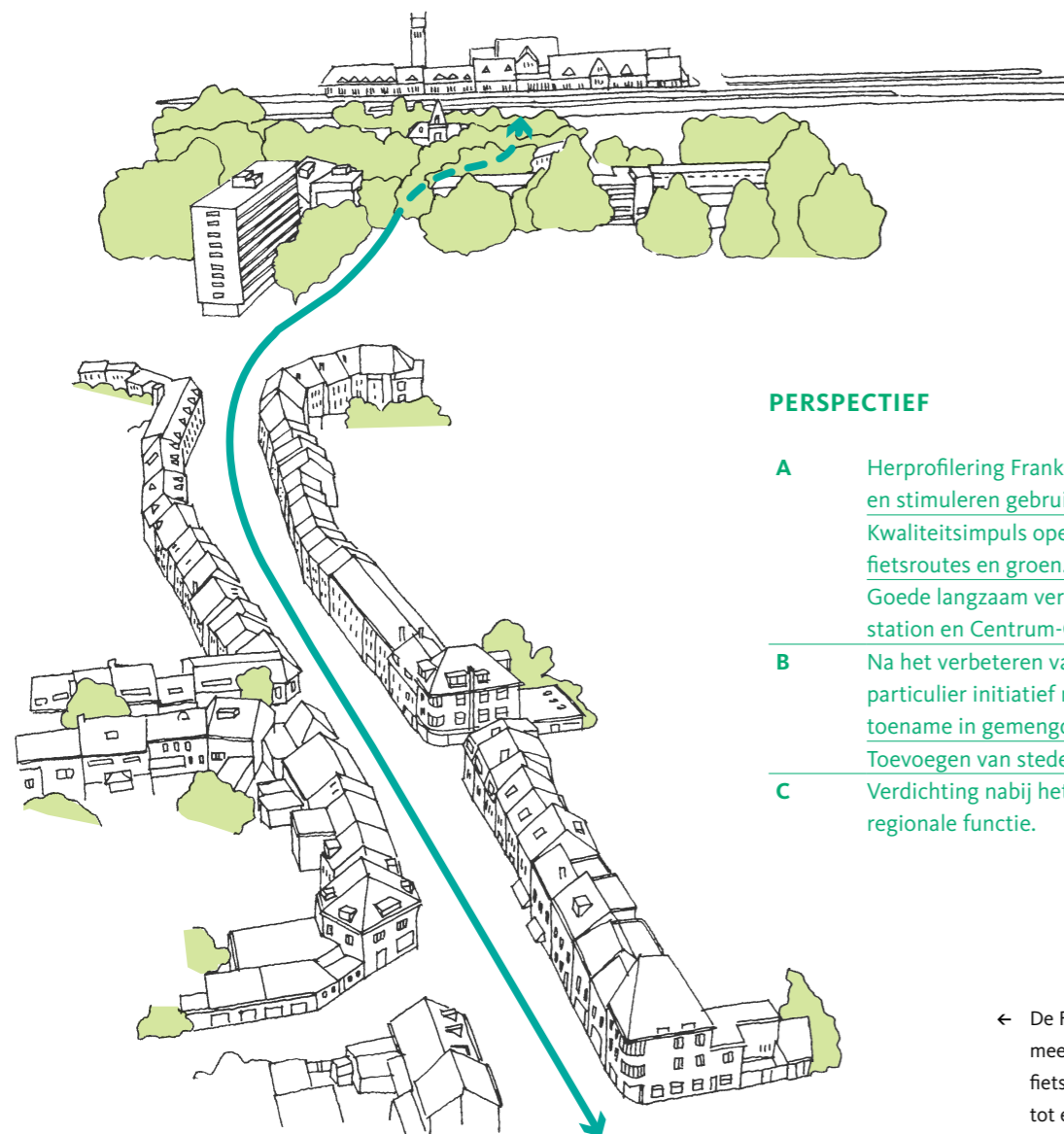
4.5 Frankenstraat als Groene Uitloper

De ambitie is om de Frankenstraat een kwaliteitsimpuls te geven en als stedelijk lint te completeren via de Groene Loper tot aan de nieuwe spoorkruising bij het station. Hierdoor wordt de straat nog aantrekkelijker als loop- en fietsroute. Dit verhoogt de dynamiek aan het lint en dat draagt bij aan de levensvatbaarheid van winkels, horeca en andere kleinschalige economische functies en daarmee aan de leefbaarheid en vitaliteit van de wijk.

Te denken valt aan een aangepast profiel van de Frankenstraat als fietsstraat. Of volgens het principe van *shared space* met meer ruimte voor spelen, wandelen, fietsen, groen en ontmoeten. De Frankenstraat wordt geen snelfietsroute. Snelle fietsers (uit stad en regio) maken gebruik van de route via de Groene Uitloper Scharnerweg en Scharnertunnel.

Belangrijke voorwaarde is de aansluiting van de Frankenstraat op het station. Dit vraagt om aanpassingen in de openbare ruimte nabij de ANWB-flat, het gebied rond het St. Maartenscollege en de passage bij villa Wyckerveld.

Door particulier initiatief is het bestaand vastgoed verder te transformeren en op te knappen. De 'plint' van de Frankenstraat, maar ook van de ANWB-flat, wordt verder geactiveerd. Dit gebeurt met behoud van groen en de charme en kleinschaligheid van een aanloopstraat.



PERSPECTIEF

- A** Herprofilering Frankenstraat: verbeteren uitstraling en stimuleren gebruik door voetgangers en fietsers. Kwaliteitsimpuls openbare ruimte met loop- en fietsroutes en groen. Goede langzaam verkeersverbinding tussen het station en Centrum-Oost.
- B** Na het verbeteren van de routes ontstaan door particulier initiatief nieuwe winkels en bedrijfjes: toename in gemengd gebruik. Toevoegen van stedelijke functies.
- C** Verdichting nabij het station: programma met een regionale functie.

← De Frankenstraat als stedelijk lint met meer ruimte voor spelen, wandelen, fietsen, groen en ontmoeten, doorlopend tot en met het station.

→ Frankenstraat.



4.6 Scharnerweg als Groene Uitloper

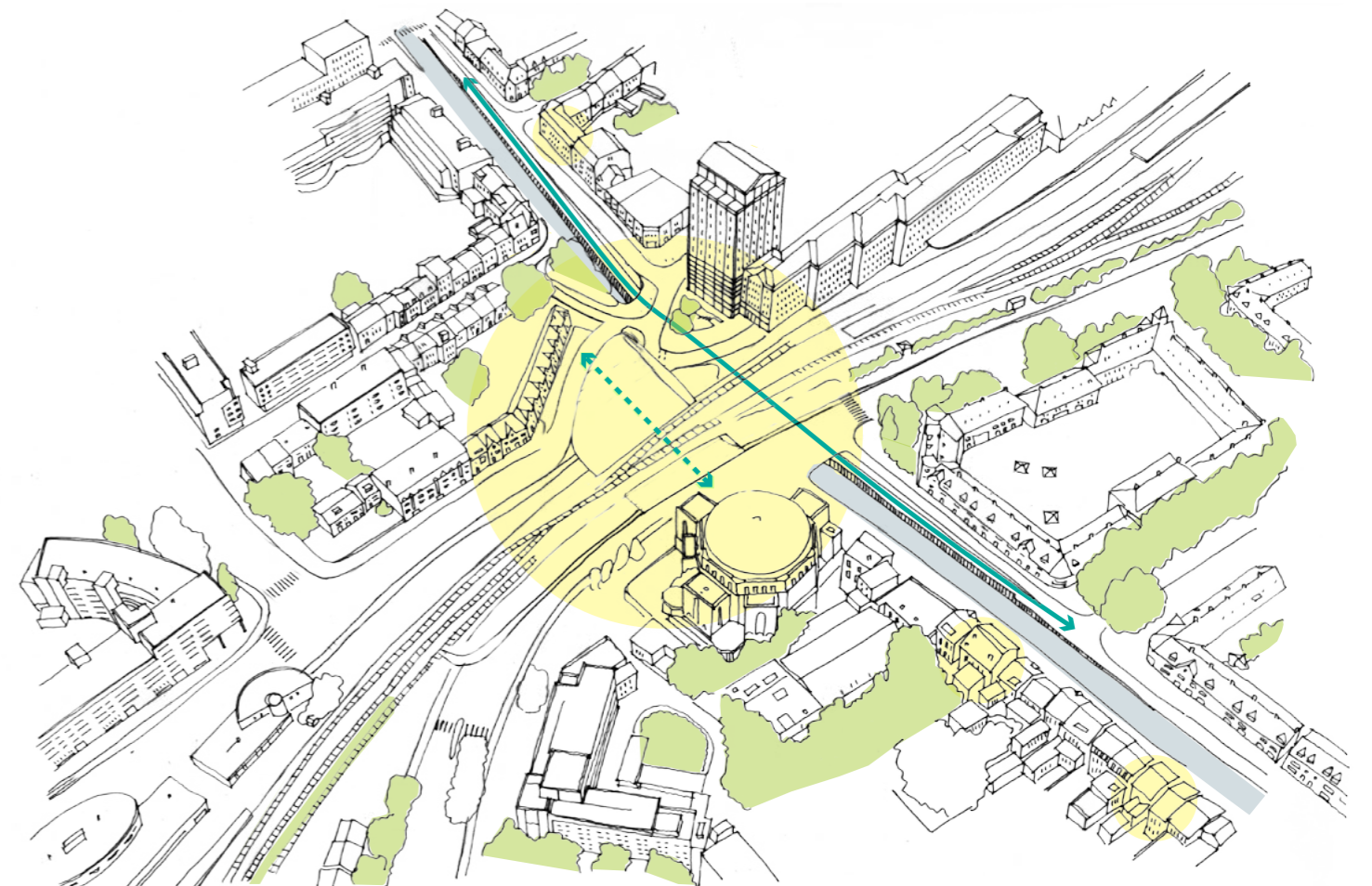
De ambitie is om de bestaande fiets- en wandelverbindingen via de Scharnertunnel en de Duitse Poort aantrekkelijker te maken en te verbeteren op het gebied van comfort en verkeersveiligheid.

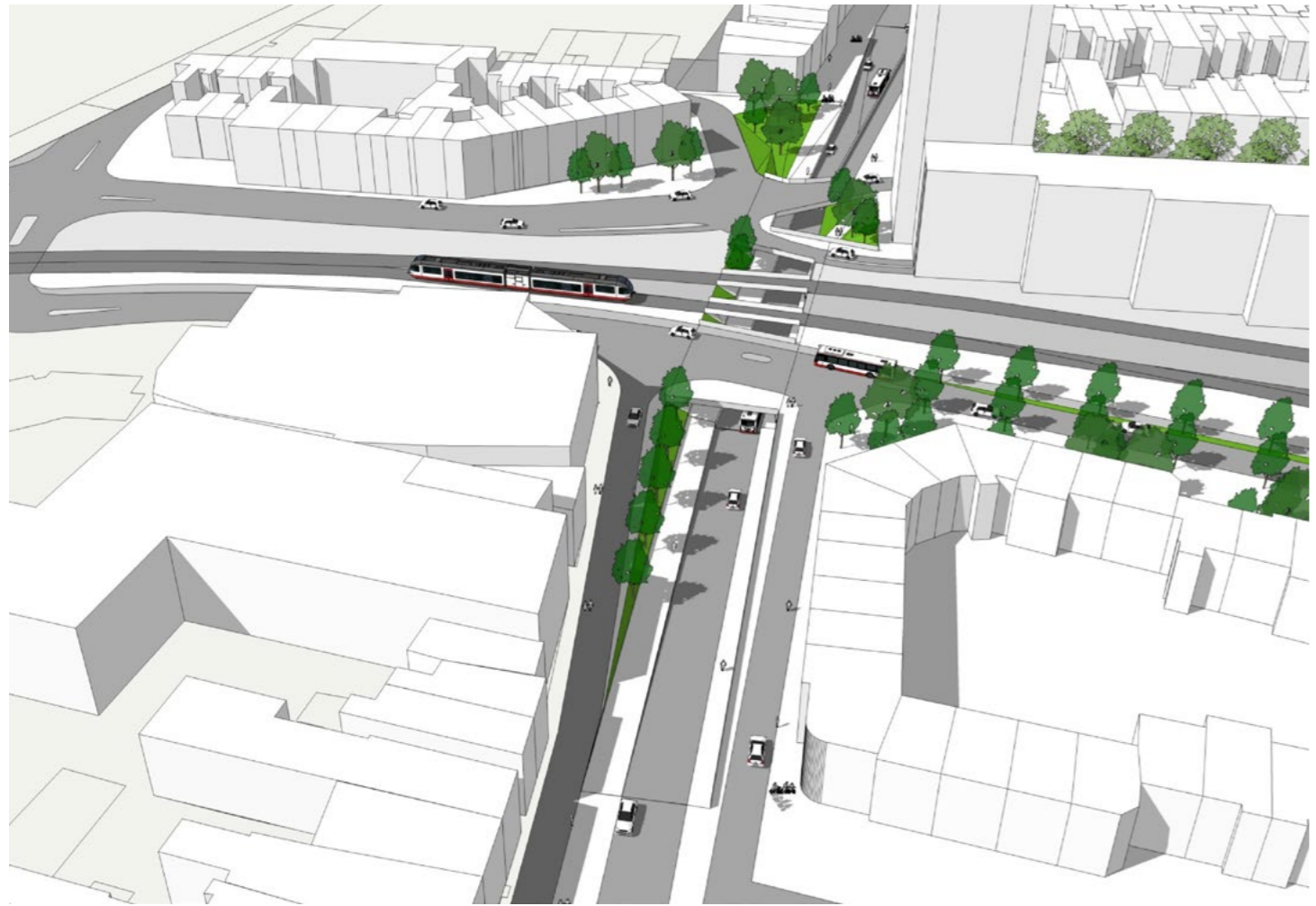
In eerste instantie wordt de verkeersveiligheid vergroot door een aantal verkeersstromen te ontvlechten. Dit houdt in dat de Duitse Poort, mits dit niet leidt tot onwenselijke effecten, wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Voordeel hiervan is dat de aanliggende kruispunten door het grotendeels wegvallen van het gemotoriseerd verkeer eenvoudiger en overzichtelijker worden. Dat draagt bij aan de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers.

Bijkomend effect is dat de doorgaande auto-route tussen de Viaductweg/Meerssenerweg en Céramique/Limburglaan verdwijnt. Het autoverkeer tussen Wyckerpoort en Wyck kan gebruik blijven maken van de Scharnertunnel. Het overige autoverkeer wordt zoveel mogelijk verleid om gebruik te maken van de stedelijke hoofdstructuur via de N2-tunnel en de Kennedybrug. Tot slot wordt de aanmeldtijd van treinen voor de overweg substantieel ingekort waardoor de overweg minder lang dicht is.



- ↑ De aanmeldtijd van treinen bij de Duitse Poort wordt korter waardoor de overweg minder lang dicht is voor het wegverkeer.
- Overgang Duitse Poort met links de koepelkerk.
- Een lange termijn perspectief met een verdiept plein of overkluizing ter plaatse van het spoor zodat het gebied tussen de Koepelkerk en de Colonel een nieuw verblijfsgebied wordt.





74

- ↑ Een transparantere Scharnertunnel met meer overzicht en veiligheid voor de fietser.
- Huidige Scharnertunnel.

Bij de Scharnertunnel is de keuze om de voetganger 'uit de tunnel te halen'. Voetgangers hebben de Duitse Poort en Passerelle als alternatief. In een vervolgstap krijgt de Scharnertunnel ook in de westelijke fietsrichting een rechte verbinding naar de Wilhelminasingel. Hiermee wordt de druk bereiden fietsroute vanaf de Scharnerweg aantrekkelijker en veiliger. Denkbaar is ook dat de brommer en scooter naar de rijbaan verschuiven zodat in de tunnel meer ruimte ontstaat voor fietsers. De tunnel wordt 'transparanter' door meer openingen te maken voor daglicht. En door het verdwijnen van de zeer krappe bocht wordt de fietstunnel in westelijke richting veel overzichtelijker.

De opgang naar het stationsplein verdwijnt hiermee, maar wordt gecompenseerd door een goede fietsroute via de Alexander Battalaan die logisch aansluit op de ingang van de fietskelder en door voldoende fietsparkeercapaciteit aan de oostelijke entree van het station.

Voor de lange termijn is er een aanvullende ambitie om op deze plek, dichtbij het station en met markante bebouwing als de Koepelkerk en de Colonel, meer kwaliteit en verblijfs-waarde te creëren. Dat kan bijvoorbeeld door het realiseren van een verdiept plein of een overkluizing ter plaatse van het spoor, zodat het gebied tussen de Koepelkerk en de Colonel een nieuw verblijfsgebied wordt.

PERSPECTIEF

- A** Verkorten afsluittijden Duitse Poort.
Sluiten overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer.
Voetganger uit Scharnertunnel.
- B** Strekken oost-west fietsverbinding Scharnertunnel.
Transparanter maken tunnelconstructie.
Activeren plinten Scharnerweg.
- C** Faciliteren fietsroute Spoorweglaan – Heugemerweg.
Kwaliteitsimpuls openbare ruimte tussen Koepelkerk en Colonel.
Fietserstunnel Scharnerweg wordt snelfietsroute.



4.7 Groene Uitloper naar Maastricht Health Campus

De ambitie is om de Groene Loper aan de zuidkant met een Groene Uitloper door te trekken tot in het hart van de Maastricht Health Campus het Forum in Randwyck. Hiermee krijgt de Groene Loper ook aan de zuidkant een belangrijke bestemming. Een hindernis in het tracé is de overweg Bloemenweg/Alfons Ariënsstraat. Net als de Duitse Poort is deze overweg vaak en relatief lang dicht door passerende treinen.

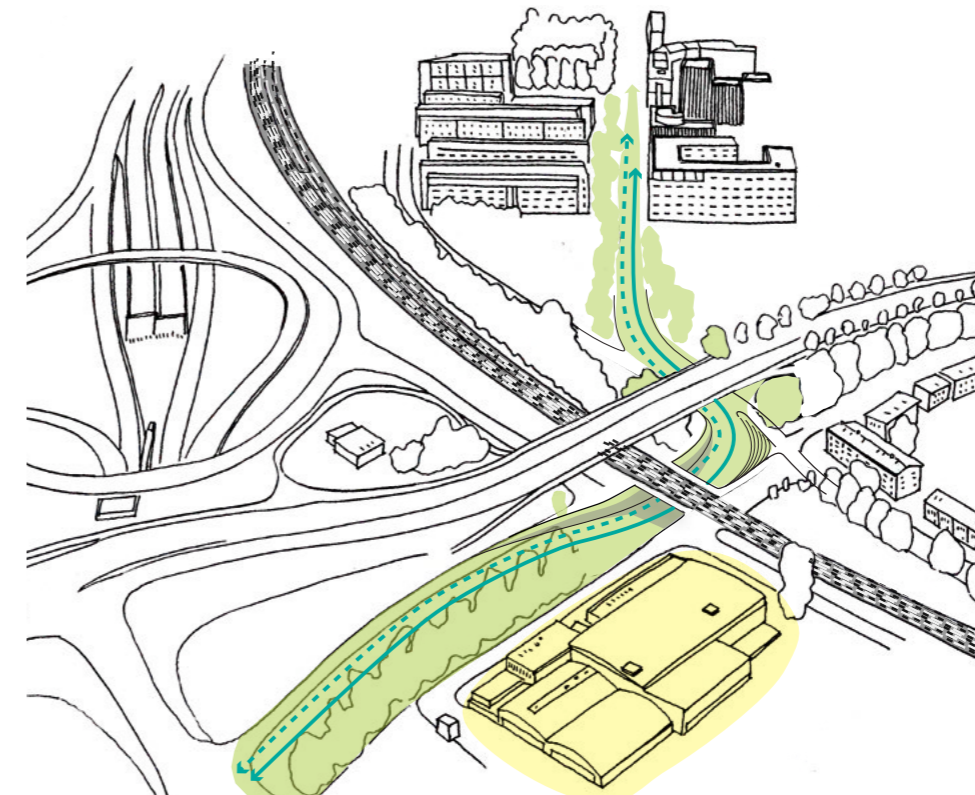
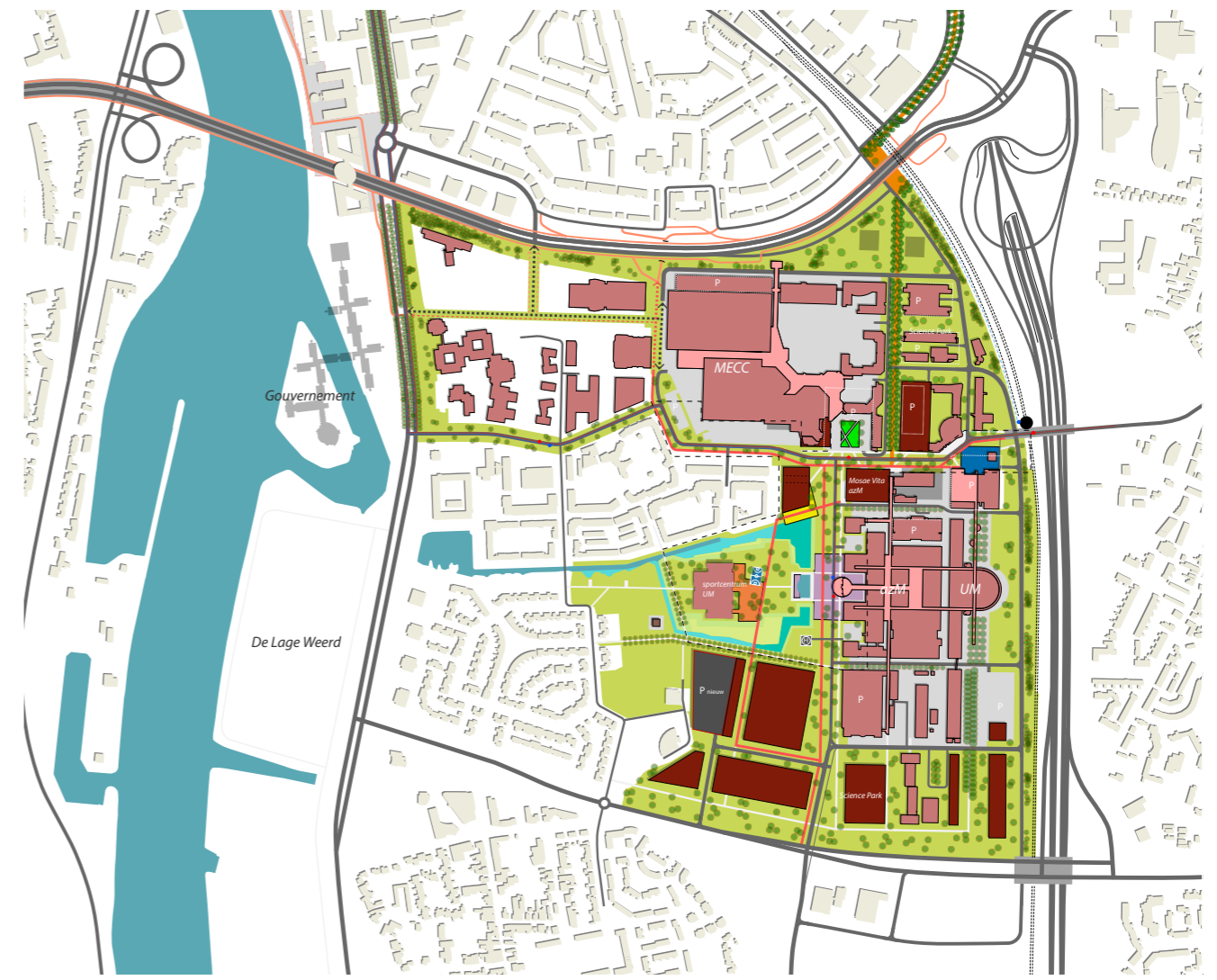
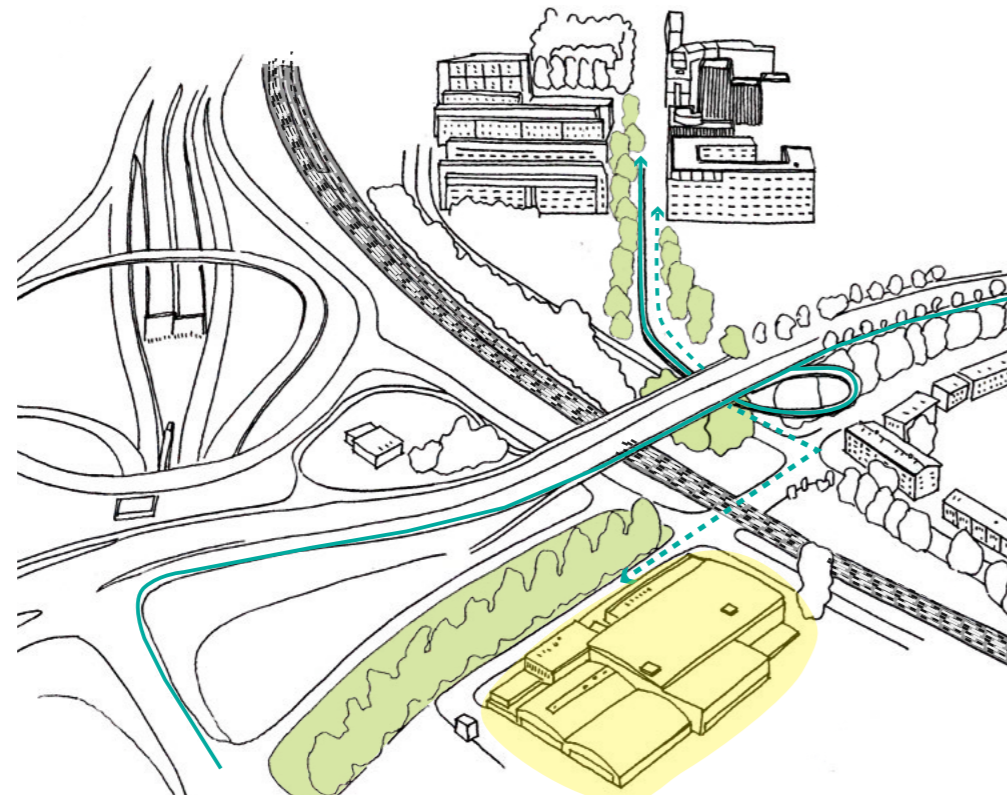
Het realiseren van het tracé met het profiel van de Groene Loper in Randwyck vanaf de Kennedybrug tot aan het Forum is een gewenste eerste stap. Hierbij kan de overweg gelijkvloers gebruikt worden. De verbinding krijgt meer kwaliteit met een ongelijkvloerse

oplossing. Omdat ook de noord-zuidrelatie ten westen van het spoor (Bloemenweg) een relevante verbinding is, verdient een ruime onderdoorgang met meerdere takken (ook wel Berenkuil genoemd) hierbij de voorkeur. Een minder ingrijpende oplossing is mogelijk door gebruik te maken van het Kennedybrugtracé, waarmee het spoor bovenlangs wordt gepasseerd.

Voor een betere herkenbaarheid in de Euregio is een naamswijziging van treinstation Maastricht Randwyck naar Brightlands Maastricht Health Campus gewenst. Op termijn bestaat de ambitie om ook de relatie tussen Forum en station Maastricht Randwyck en de directe stationsomgeving op te waarderen.

PERSPECTIEF

- A** [Doortrekken Groene Loper gelijkvloers via overweg Bloemenweg. Naamswijziging treinstation Maastricht Randwyck naar Brightlands Maastricht Health Campus.](#)
- B** [Ongelijkvloerse fietsroute als alternatief via de Kennedybrug. Door particulier initiatief worden ontwikkellocaties benut.](#)
- C** [Realiseren van een ongelijkvloerse aantrekkelijke en comfortabele spoorkruising ter hoogte van overweg Bloemenweg. Kwaliteitsimpuls openbare ruimte Forum - treinstation Maastricht Randwyck.](#)

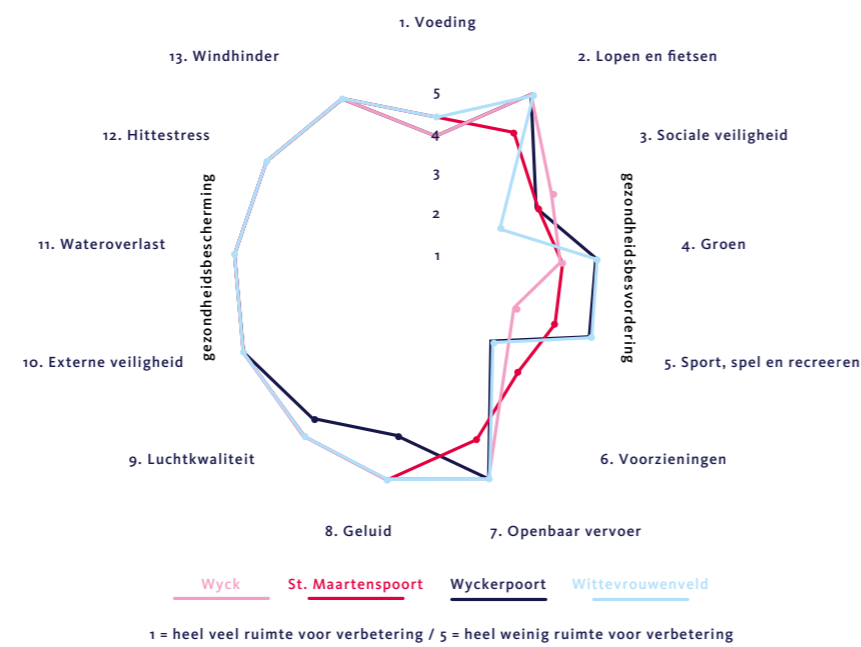


- ↑ Het idee om de Groene Loper door te trekken stamt uit de Structuurvisie Brightlands Maastricht Health Campus in 2014.
- ← Alternatief voor fietsers via Kennedybrug.
- ← Ongelijkvloerse onderdoorgang ter vervanging van overweg Bloemenweg.

‘Integrale benadering van gezondheid is vernieuwend’

‘Stad en Spoor sorteert voor op de Omgevingswet. Daarin staat dat gemeenten gezondheid moeten opnemen in hun omgevingsvisie. Het door de Universiteit, GGD en LievencSO ontwikkelde ‘spinnenweb’ combineert gezondheidsbescherming met gezondheidsbevordering. LievencSO brengt het stationsgebied in kaart voor de wettelijke, gezondheidbeschermende maatregelen als luchtkwaliteit, veiligheid en geluidhinder. Onze vakgroep inventariseert de mate waarin de gezondheid wordt bevorderend door zaken zoals groene inrichting, gezonde voedingskeuzes of actief bewegen. De GGD maakt de vertaalslag van onze bevindingen naar beleidskeuzes. Het voor mij belangrijkste nieuwe inzicht in het onderzoek betreft de samenhang tussen de factoren. Als voorbeeld: in een gebied dat slecht scoort op veiligheid, heeft veel groen nauwelijks positief effect op de gezondheid als mensen daar geen gebruik van durven maken. Zo leren wij samen integraal te kijken naar gezondheid en groeit de bewustwording over het feit dat gezondheidsbevordering beter werkt als je vanuit meerdere disciplines samenwerkt.’

PROF. DR. STEF KREMERS, BIJZONDER HOOGLEERAAR FACULTEIT HEALTH MEDICINE & LIFE SCIENCES UNIVERSITEIT MAASTRICHT, LID VAN EXPERTTEAM STAD EN SPOOR



Spinnenwebdiagram met score per wijk in de spoorzone Maastricht voor gezondheidsbeschermende en gezondheidsbevorderende indicatoren.



4.8 Internationaal knooppunt

Station Maastricht is een belangrijke schakel bij de totstandkoming van een robuuste Euregionale arbeidsmarkt. Er wordt, zoals hiervoor geschetst, op sleutellocaties gewerkt aan een beter functionerende spoorzone. De dynamiek in het gebied neemt toe, de aanhaling van de stad op het station wordt onder meer door de Groene Uitlopers beter, in Centrum-Oost neemt de economische draagkracht toe. Er is een groeiende vraag naar ruimte in het stationsgebied waardoor verdichting plaatsvindt.

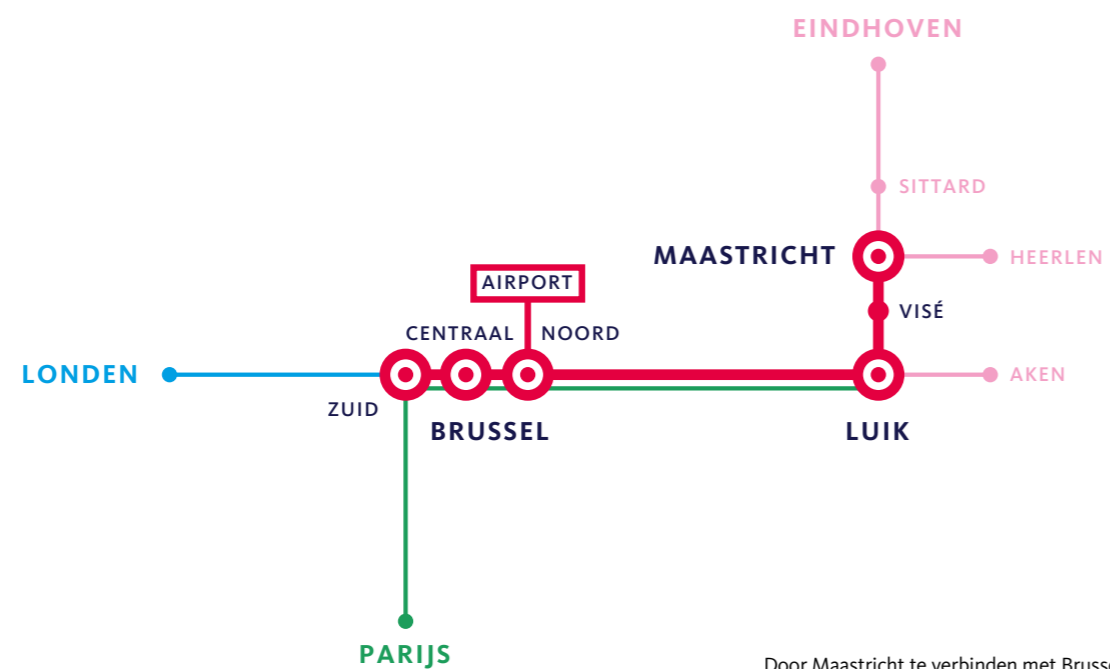
Behalve deze ruimtelijke ontwikkelingen treden ook netwerkverbeteringen op. Zo wordt in 2018 al gewerkt aan de komst van de drielandentrein. Die maakt een veelheid aan bestemmingen in de Euregio mogelijk, die allemaal met minder reistijd en minder overstappen te bereiken zijn. Beide ontwikkelingen zorgen er voor dat het eerder beschreven vliegwiel gaat werken: meer reizigers gaan gebruik maken van dit duurzame mobiliteitssysteem.

Als het vliegwiel op de lange termijn doorzet, komen er zodanig meer treinreizigers dat het stationsgebied een schaa sprong nodig heeft.

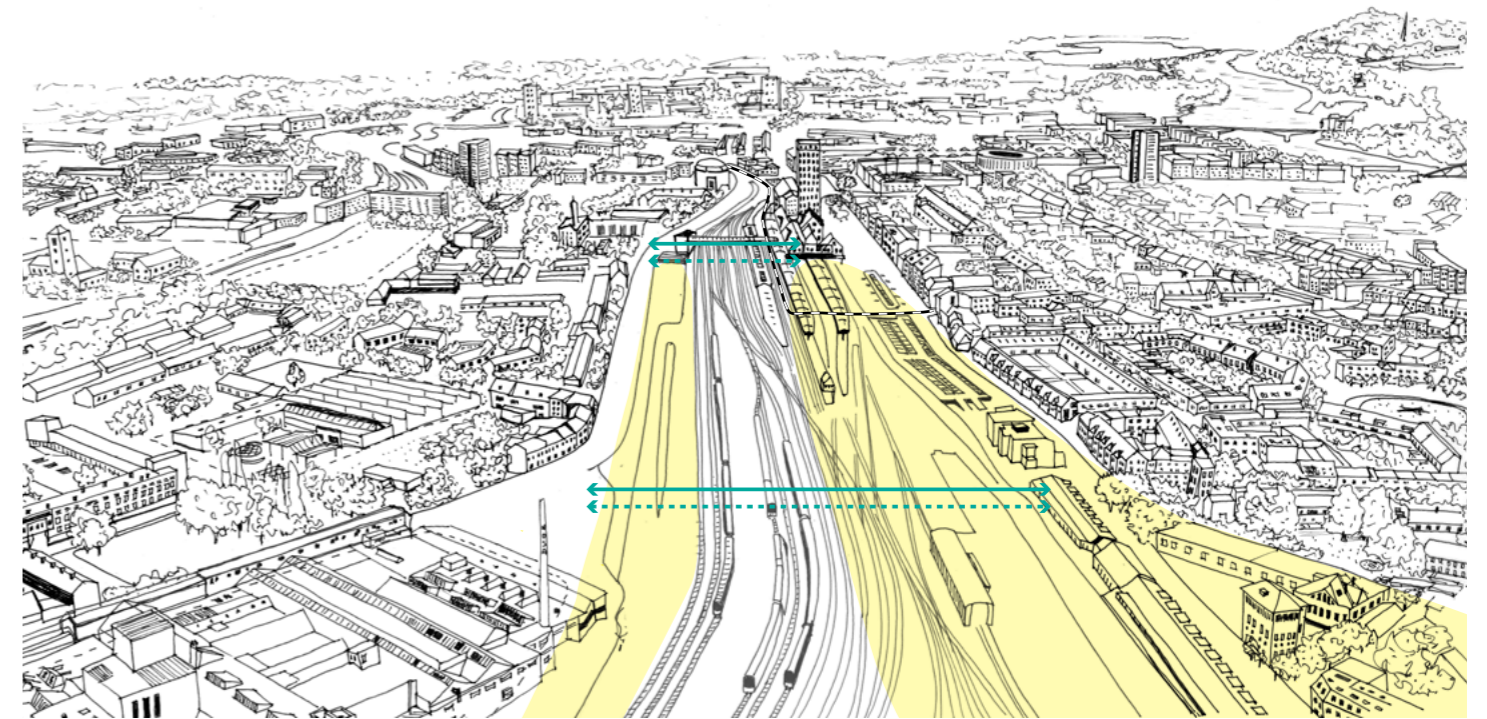
Die omvat:

- een intercity-verbinding tussen Eindhoven, Maastricht, Luik en Brussel;
- het opheffen van de kopsporen en creëren van een tweede eilandperron;
- een extra spoorkruising ten noorden van het station voor fietsers en voetgangers met mogelijk ook toegang tot de perrons;
- verdichting door toevoeging van vastgoed aan de westzijde;
- ruimte voor nieuwe vormen van mobiliteit zoals de uitrol van de deur-tot-deur mobiliteitsdienst MaaS;
- een significante groei van het aantal treinreizigers per dag.

Bovenop de drielandentrein bestaat de ambitie om ook een IC-verbinding te realiseren tussen Eindhoven, Maastricht en Luik en Brussel. De exacte lijnvoering is onderwerp van studie. Een dergelijke verbinding draagt bij aan de connectiviteit van de gehele Euregio en zorgt voor een beter grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat. Openbaar vervoer is bovendien een duurzaam alternatief voor de auto en vliegtuig met veel minder CO₂-uitstoot, wat bijdraagt aan het klimaatbeleid.



Door Maastricht te verbinden met Brussel via Luik verbetert de internationale connectiviteit van de gehele Euregio.



Wanneer de intercity-verbinding vanuit Eindhoven niet meer keert in Maastricht maar doorrijdt naar Luik, ontstaat behoefte aan een extra eilandperron. De bestaande kopsporen kunnen in dat scenario worden herontwikkeld. Het busstation kan wellicht worden geïntegreerd in het nieuwe vastgoed ter plaatse van de kopsporen.

Door intensivering en verbetering van het internationaal treinaanbod wordt verwacht dat, meer dan is voorspeld in een landelijke studie, het aantal treinreizigers van en naar Maastricht zal groeien.

Op de plek van de kopsporen ontstaat ook ruimte voor een befietsbare helling naar een mogelijke extra te realiseren verbinding over het spoor. Deze route heeft als primaire doelgroep de snelle fietser, die de drukte in de Stationsstraat en Wyckerbrugstraat liever mijdt. Voor deze doelgroep ontstaat een directe fietsverbinding van oost naar de Wilhelminabrug en via de Brusselsestraat om het kernwinkelgebied heen naar het Emmamplein en Maastricht-West en andersom.

Aan de oostzijde sluit de fietsverbinding zonder afstappen aan op de fietsstructuur in de Meerssenerweg richting Nazareth en met luie trappen richting de Professor Nijpelsstraat.

Op de lange termijn biedt het opheffen van de kopsporen mogelijk ruimte voor herontwikkeling.

PERSPECTIEF

- A** Doorontwikkelen station Maastricht tot een internationaal knooppunt met bestaande ontwikkelingen zoals drielandentrein en groei markt voor internationale lange afstandsbusen. Zie ook ontwikkelingen bij 4.1. Station en omgeving.
- B** Exploitatie van intercity-verbinding tussen Eindhoven, Maastricht, Luik en Brussel.
- C** Opheffen kopsporen en realiseren extra eilandperron. Realiseren extra spoorkruisende befietsbare verbinding ten noorden van het busstation aan de Parallelweg. Verdichting aan westzijde. Indien mogelijk regionale opstelruimte voor treinen: uitplaatsing van het emplacement.

4.9 Noordelijke ontwikkellocaties

In de stad ten westen en oosten van de spoorzone, maar ook aan de Maas, liggen industriële terreinen die in potentie kunnen worden herontwikkeld. Denk hierbij aan Sappi, Landbouwbelang, winkelcentrum Noorderbrug, François de Veijestraat, Botermijn, Mosa Meerssenerweg en Mosa Porselein. Sommige locaties zijn op dit moment volop in gebruik, het merendeel heeft op dit moment weinig tot geen interactie met de stad en omwonenden.

Het gaat om grote locaties waarvoor op dit moment nog onvoldoende programma is of die pas op termijn mogelijk beschikbaar komen. Maar aan de andere kant zijn het locaties in het centraal stedelijk gebied die vanwege de kwalitatief goede ligging en potentieel positieve uitwerking op de omgeving veel kunnen betekenen voor Maastricht. Op termijn kunnen ze, als de kans zich voordoet, worden herontwikkeld. In de tussentijd is te denken aan broedplaatsen of tijdelijke functies die de transitie ondersteunen. De herontwikkeling

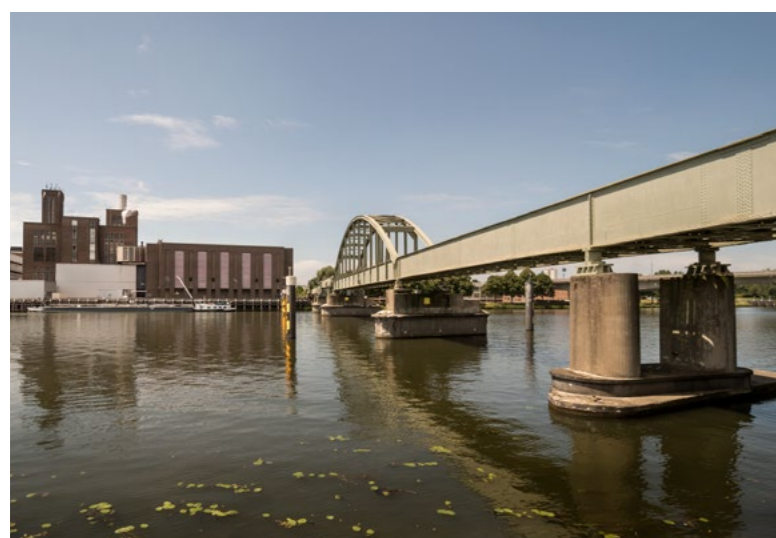
gebeurt in samenhang waarbij de verschillende locaties met elkaar worden verbonden. Hierbij kan een extra spoorkruisende verbinding een rol spelen. Ook kan de bestaande spoorbrug over de Maas toegankelijk worden gemaakt voor fietsers en voetgangers. Bijkomend voordeel van deze ontwikkelingen is dat de geïsoleerde ligging van Wyckerpoort-Noord teniet wordt gedaan.

Er is in het gebied voldoende relatief goedkoop vastgoed. Er is kleinschalig vastgoed waar starters wonen en werken kunnen combineren (bijvoorbeeld Frankenstraat, omgeving Old Hickoryplein) en er is grootschaliger vastgoed geschikt voor broedplaatsen, ateliers of een verzameling startups (bijvoorbeeld Mosa Porselein Fabriek).

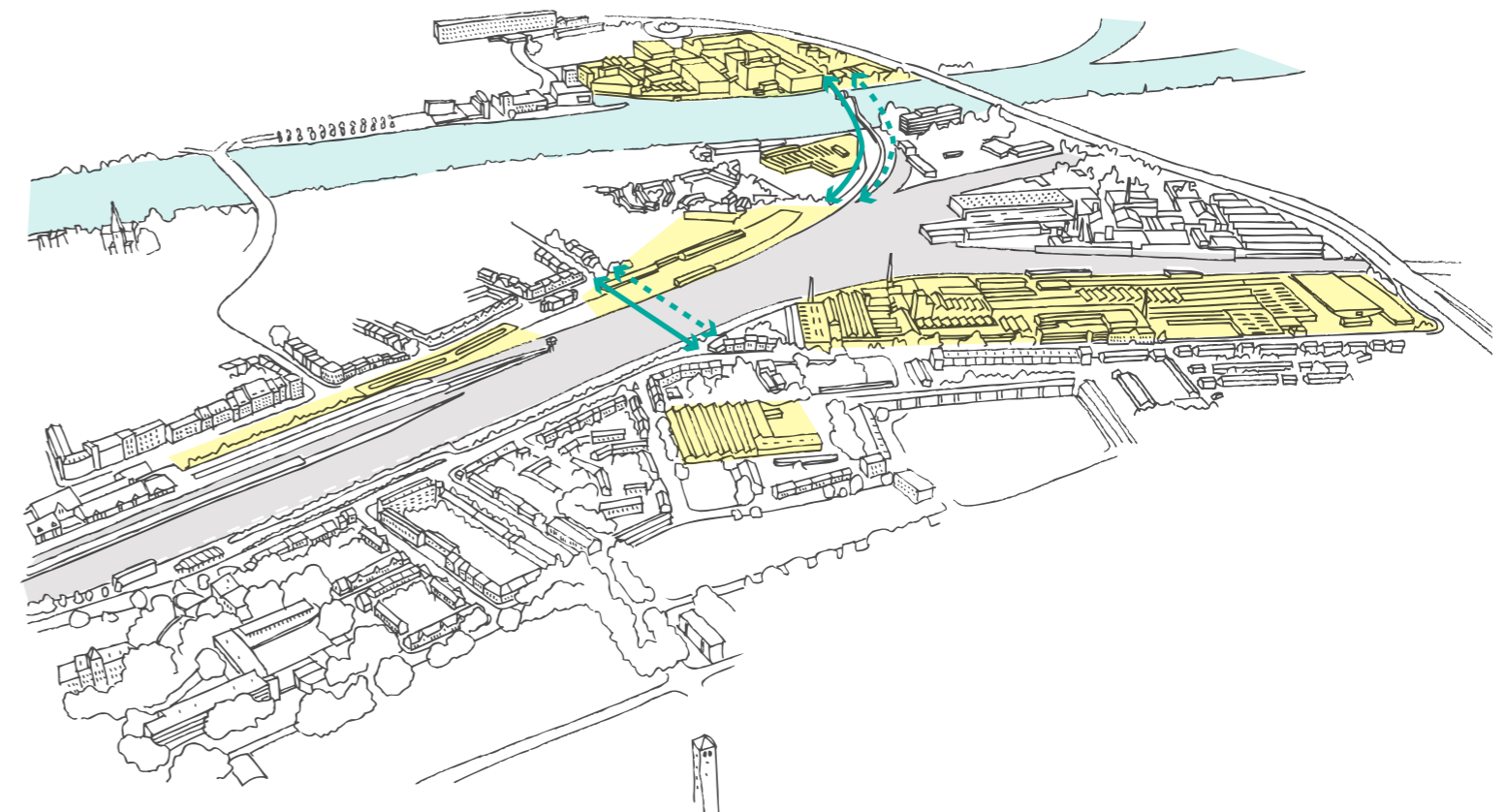
Tot slot is er een sterke relatie tussen bovengenoemde ontwikkelingen met die in het kader van hoogwaterveiligheid, waarbij wordt gestudeerd op varianten met een groene rivierkade langs de Griend.

PERSPECTIEF

- A** Broedplaatsen, ateliers of een verzameling startups (bijvoorbeeld Mosa Porselein Fabriek).
Impuls woningbouw Wyckerpoort Noord (bijvoorbeeld Kolonel Millerstraat en renovatie Old Hickoryplein – Zuid).
- B** Herontwikkelen van locaties die vrij komen en waarvoor (tijdelijk) programma bestaat.
Verdere herontwikkeling Wyckerpoort Noord met woningbouw en/of stedelijke functies.
- C** Herontwikkelen bedrijventerreinen aan de Maas en in de spoorzone.
Realiseren 'Mosabrug' over spooreplacement.
Spoorbrug ombouwen tot fietsbrug, in combinatie met maatregelen in het kader van hoogwaterveiligheid zoals een groene rivierkade.



- ← Spoorbrug over de Maas.
- Industriële terreinen ten westen en oosten van de spoorzone, aan de Maas, die op de lange termijn in potentie kunnen worden herontwikkeld.
- Door de locaties te verbinden, ontstaat een heel nieuw stuk stad met aanzienlijke intrinsieke kwaliteiten.





Openingshandeling fietsenkelder NS station;
vlnr. John Aarts (wethouder gemeente Maastricht),
Jeroen Alting von Geusau (Regio directeur Zuid NS),
Stientje van Veldhoven (Staatssecretaris van Infrastructuur
en Waterstaat), Pier Eringa (President-directeur ProRail),
Katya Ivanova (Programmamanager Maastricht
Bereikbaar), Eric Geurts (Gedeputeerde provincie Limburg
Mobiliteit, Stedelijke Ontwikkeling en Toerisme).

**‘Een station had vroeger
altijd een mooie voorkant
en een lelijke achterkant,
waarmee het vaak twee
stadsdelen scheidde. Je ziet
nu dat stations die twee
delen gaan verbinden en
het lijkt alsof er dan twee
voorkanten ontstaan.’**

PIER ERINGA, PRESIDENT-DIRECTEUR VAN PRORAIL OP NPO RADIO 1, 1 JUNI 2018



Raadsleden 'over het spoor'

Raadsleden zijn vanaf 2015, in de aanloop naar deze ontwerp-ambitienota, vroegtijdig betrokken bij de start van de studie Stad en Spoor. Dit als uitvloeisel van het in dat jaar gelanceerde Actieprogramma Mijn Gezonde Groene Loper Maastricht 2030. Dat gebeurde via de A2-Werkgroep, die in mei 2016 is geïnformeerd over de voorlopige resultaten van interne studies van partijen. In september 2017 is met een raadsinformatie-bijeenkomst in het NS-station het plan van aanpak gedeeld om systematisch maar niet minder creatief de interactie met de omgeving te starten (onder leiding van het bureau Pantopicon, door middel van interviews, rondwandelingen, lezingen en werksessies). Vervolgens is tijdens een tweede raadsinformatie-sessie in januari 2018 in het Trefcentrum van Wittevrouwend door het projectteam van Stad en Spoor verslag gedaan van de belangrijkste resultaten tot dan toe. De ontwerp-ambitienota zal in de tweede helft van 2018 een verdere consultatie met omgeving en partijen ondergaan. Tevens is ze onderwerp van formele besluitvorming door College en gemeenteraad. Het streven is om de gemeenteraad eind 2018 of begin 2019 een definitieve ambitienota te laten vaststellen. Dan wordt ook duidelijk welk 'spoor' wordt gevolgd om van ambities (stapsgewijs) tot realisering te komen.



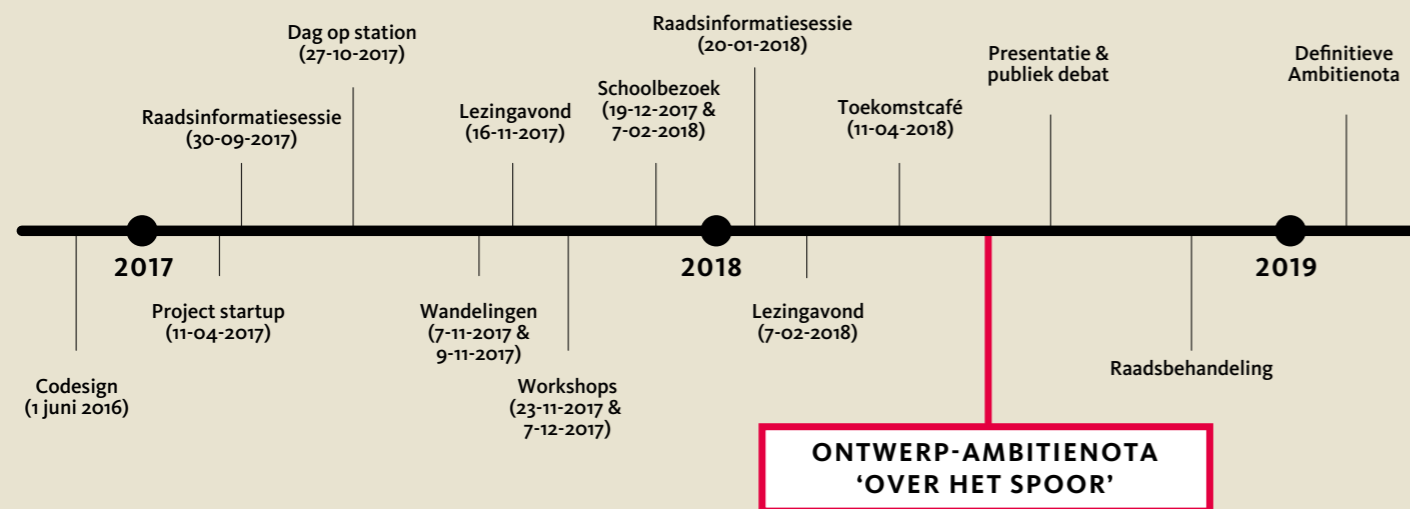
Van perspectieven naar daden: het vervolg

AGENDA 2018-2020

De ontwerp-ambitienota wil ook zicht bieden op de korte termijn. Welke initiatieven zijn al gestart of staan in de startblokken? En over welke vindt al concrete ideevorming plaats? Deze paragraaf geeft hiervan een overzicht. Het zijn al lopende of voorgenomen acties die het gemeenschappelijk belang dienen van de betrokken partijen. In sommige gevallen moet nog worden bepaald welke partij bij de verdere uitvoering de kar trekt. Ook is nog niet altijd duidelijk of de acties binnen Stad en Spoor zullen plaatsvinden of onder een andere vlag. Voor de bewoners, bedrijven en gebruikers in Maastricht is het echter niet relevant wie onder welke noemer welk project onder zijn hoede neemt. Zij willen ook weten hoe de spoorzone al op korte termijn wordt aangepakt. Vandaar dit overzicht.

FINANCIERING

De ambities en perspectieven van Stad en Spoor lenen zich, anders dan bij de A2-onttunneling, niet voor één allesomvattend en gezamenlijk investeringsbudget. Ze versterken elkaar in de tijd, maar lopen met verschillende snelheden en verschillen sterk qua kansen voor gebiedsontwikkeling en mogelijke financieringsbronnen. In de praktijk zal daarom waarschijnlijk sprake zijn van verschillende investerings- en financieringsstrategieën, waarbij elk op een eigen manier tot haalbare business cases kan komen. Dit vergroot ook de haalbaarheid van de 'agenda' van Stad en Spoor. De uitwerking hiervan volgt later.



AGENDA STRATEGISCH DOEL 1: MAASTRICHT INTERNATIONAAL KNOOPPUNT

Acties

- 1 Realiseren haltevoorziening lange afstandsbusen (2019)
- 2 Uitvoeren renovatie en herinrichting Stationsgebouw (2019)
- 3 Realiseren busstation, westelijk voorplein en Stationsstraat (2018)
- 4 Haalbaarheidsstudie IC-verbinding Eindhoven – Maastricht – Luik – Brussel (in relatie tot drielandentrein)
- 5 Marktverkenning en opstellen business case voor aanvullende mobiliteitsdiensten (waaronder hoogwaardig openbaar vervoer, leenfietsen, deelauto's en MaaS) tussen knooppunten, luchthavens en campussen in Zuid-Limburg en de Euregio (in relatie tot grensoverschrijdende pilot MaaS met ministerie I&W en het realiseren van een grensoverschrijdend ticketsysteem geldig in de hele reisketen in het kader van Eurekarail)
- 6 Onderzoek naar optimalisatiemogelijkheden stations-emplacement in relatie tot een toekomstige ruimteclaim aan de west- en oostzijde van het emplacement

AGENDA STRATEGISCH DOEL 3: VAN ACHTERKANT NAAR (TWEDE) VOORKANT

Acties

- 1 Ontwikkeling en uitvoering van een integraal plan voor centrumontwikkeling Oost in samenhang met Sociale A2genda met op elkaar afgestemde uitwerking van:
 - een stedelijk woon-werkmilieu op de KPN-/Vikinglocatie met flexibele woon-werkeenheden en stadswoningen en hoog aandeel appartementen;
 - groen in de openbare ruimte, geen voortuinen;
 - maatschappelijk vastgoed met een Integraal Kind-Centrum voor Maastricht-Oost rond de Lourdeskerk en Theresiaschool en Middelbaar onderwijs op de locatie van het St. Maartenscollege;
 - ontwikkeling van een brede onderwijsboulevard;
 - wellicht met gedeelde voorzieningen, zoals een sporthal of in combinatie met het Trefcentrum Wittevrouwenveld.

Planning

 - Verkennend onderzoek (2018)
 - Besluitvorming, voorbereiding en uitvoering (2019 en verder)
- 2 Realiseren van een volwaardige oostelijke stationsentree die ruimte biedt voor voorzieningen en mobiliteitsdiensten.
- 3 Investeren in aantrekkelijke openbare ruimte en een langzaam verkeersstructuur gericht op het station.
- 4 Pilot vastgoedontwikkeling Groene Loper met een lage parkeernorm in combinatie met alternatieve mobiliteit (MaaS).
- 5 Gericht vastgoedbeleid voor startups, broedplaatsen en ateliers in bijvoorbeeld Frankenstraat en de Mosa Porselein Fabriek.

AGENDA STRATEGISCH DOEL 2: VAN BARRIÈRE NAAR BELEVING; VERBINDEN VAN STADSDELEN

Acties

- 1 Realiseren van een aantrekkelijke en directere spoor-kruisende gecombineerde loop- en fietsverbinding tussen Frankenstraat, stationsgebouw en Stationsstraat
 - Variantenonderzoek (2019)
 - Besluitvorming, voorbereiding en uitvoering (2020 en verder)
- 2 Realiseren van een verkeersveilige overweg Duitse Poort met kortere wachttijden voor fietsers [concrete invulling op basis van lopend onderzoek in het kader van Landelijk programma Verbeteren Overwegen].
 - Verkennend onderzoek (2018)
 - Uitwerking maatregel (2019)
 - Besluitvorming, voorbereiding en uitvoering (2020 en verder)
- 3 Realiseren van overweg Alfons Ariënsstraat en doortrekken Groene Loper naar Maastricht Health Campus met kortere wachttijden voor fietsers [concrete invulling op basis van lopend onderzoek in het kader van Landelijk programma Verbeteren Overwegen].
 - Verkennend onderzoek (2018)
 - Uitwerking maatregel (2019)
 - Besluitvorming, voorbereiding en uitvoering (2020 en verder)
- 4 Integraal verkeerscirculatieplan stationsgebied inclusief voetgangersstromen, fietsstructuur en busrotering in Wyck, Wyckerpoort en St. Maartenspoort
 - Opstellen en besluitvorming (2018)
 - Uitvoering 1e tranche (2019-2020)
- 5 Renovatie van Scharnertunnel tot een voor fietsers aantrekkelijke en sociaal veilige verbinding.
 - Verkennend onderzoek (2018)
 - Uitwerking maatregel (2019)
 - Besluitvorming, voorbereiding en uitvoering (2020 en verder)
- 6 Vervolg gezondheidsonderzoek waarin impact op gezondheid per perspectief wordt gekwantificeerd.

Het gevolgde proces

Deze ontwerp-ambitienota is tot stand gekomen na een zorgvuldig en onderscheidend proces, gestoeld op de drie I's van Interactief, Integraal en Innovatief.

INTERACTIEF PROCES

Het vraagstuk achter Stad en Spoor raakt vele partijen en belangen op meerdere schaalniveaus, van de Maastrichtse burger die van oost naar west wil tot NS als eigenaar van een monumentaal stationsgebouw en de Euregio met Maastricht als belangrijk vervoersknooppunt. Om alle belangen te laten doorklinken en de bij de vele betrokken partijen aanwezige kennis te mobiliseren, heeft het team van Stad en Spoor een interactief proces gevolgd, waarin co-creatie een centrale rol heeft gespeeld. Bureau Pantopicon heeft bij doelgroepen (de verschillende gebruikers van het stationsgebied) de agenda van de omgeving opgehaald, via onder meer interviews op het station, wandelingen in het stationsgebied en workshops. Bureau Europa organiseerde voor een breder publiek onder meer lezingen en locatiebezoeken. Daarnaast was er een expertteam, een besloten team van lokale en landelijke autoriteiten die op persoonlijke titel adviseerden en reflecteerden op de voortgang van de studie.

De Maastrichtse politiek is geïnformeerd via raadsinformatiesessies. Gemeentebestuur en -raad hebben de ruimte gegeven voor deze werkwijze, zonder vooraf de resultaten te willen sturen. De wethouders pleitten vanaf het begin wel voor realistische, inpasbare en haalbare perspectieven.

INTEGRAAL ONTWERP

Er zijn op verschillende gebieden inhoudelijke onderzoeken verricht om een zo integraal mogelijke benadering en aanpak te garanderen. Integraal wil in dit geval zeggen dat de reikwijdte van Stad en Spoor niet is beperkt tot de fysieke gebiedsontwikkeling. Het gaat om de totale sociaal-maatschappelijke opgave, inclusief zaken als veiligheid, werkgelegenheid en gezondheid.

Ook de deelrapporten bestrijken daarom een breed gebied. Ze zijn te downloaden op www.mijngroeneloper.nl.

INNOVATIEVE AANPAK

De studie Stad en Spoor voldoet met de gevolgde methodiek aan de spelregels van het MIRT en sorteert voor op de integrale benadering van de Omgevingswet. Ook sluit het aan op de Agenda van de Rijksbouwmeester. Andere innovatieve elementen zijn:

→ aandacht voor positieve gezondheid.

Een goede gezondheid is méér dan de afwezigheid van ziekte; het gaat ook om zaken als het gevoel mee te doen en/of bij te dragen aan de maatschappij, zingeving, veiligheid en bewegen. Dit wordt onderzocht in het stationsgebied;

→ eerst intern, dan extern.

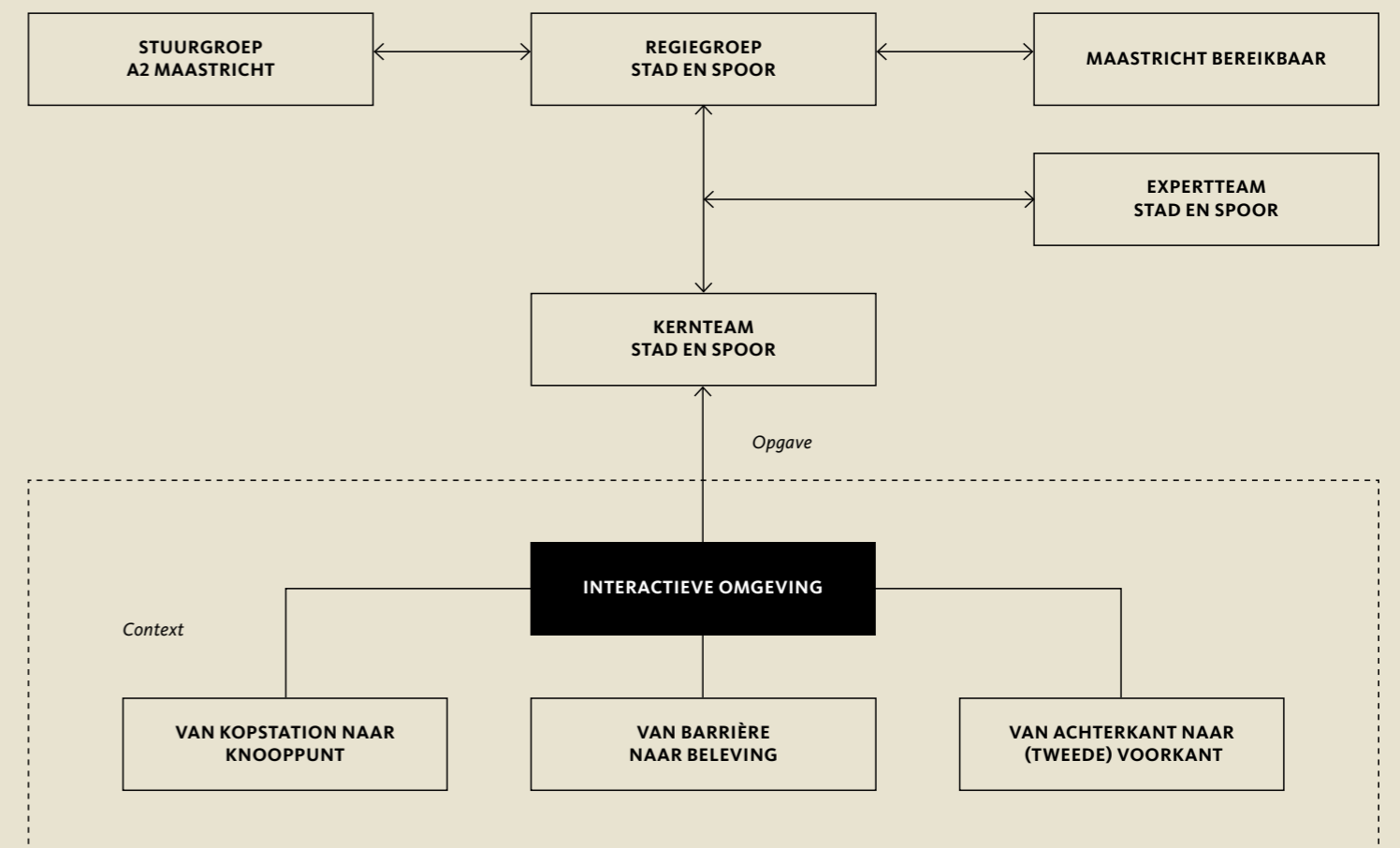
Het team van Stad en Spoor heeft eerst intern 'droog geoefend'. Welke vraagstukken spelen en hoe realistisch is Stad en Spoor? Dit is gebeurd in de Codesign-sessie van juni 2016. Daarna is de omgeving erbij betrokken, vanaf september 2017 tot en met het Toekomstcafé op 11 april 2018;

→ geen masterplan, maar eerst een verhaal.

Deze studie is niet gericht op het opstellen van een stedenbouwkundig masterplan. Eerst is het 'verhaal' van het gebied opgehaald. Dit is onder meer gebeurd door Dear Hunter, twee architect/onderzoekers die drie maanden letterlijk in het gebied hebben gebivakkeerd. Ook is de opgave verbeeld met een illustratie, omdat dit als communicatiemiddel met de omgeving veel beter werkt dan een masterplan;

→ vrijdenkersruimte

Er is een vrijdenkersruimte gecreëerd, waarin ontwerpers vrijelijk konden stoeien met mogelijke ruimtelijke perspectieven. Dit gebeurde binnen drie randvoorwaarden: geen luchtflitsersrij, synergie en één systeem.



Regiegroep Stad en Spoor

Jeroen Alting van Geusau
Nederlandse Spoorwegen
Katya Ivanova Maastricht Bereikbaar
Karolien Leonard Gemeente Maastricht
Inés Plasman ProRail
Louis Prompers
Projectbureau A2 Maastricht (voorzitter)
Frank Vaessen Provincie Limburg

Integratieteam

Sebastiaan Dommeck
Maastricht Bereikbaar
Raymond Fasen Provincie Limburg
Dorus Gevers Universiteit Maastricht
Cesco Holtus ProRail
Jack Jacobs ProRail
Wil Joosten Nederlandse Spoorwegen
Dave van Kann Universiteit Maastricht
Johanneke Koelstra Provincie Limburg
Jacqueline van Leent ProRail
Maurice Ravensteijn Provincie Limburg
Peter Slangen NS Stations
Peter-Paul Weijers Arriva

Expertteam

Eric Luiten Spoorbouwmeester
Patrick Buck voormalig ProRail
Stef Kremers Universiteit Maastricht
Tim Prins Studio Stad
Daan Zandbelt Rijksadviseur Fysieke Leefomgeving
Roger Cox
Donné Slangen

Ontwerpteam

Edzo Bindels West8
Hermen Jansen VenhoevenCS
Miguel Loos Spoorbouwmeester
Jard van der Lugt Venhoeven CS
Marco Pluijm West8
Joost Ruland NS / Ruland Architecten
Ton Venhoeven VenhoevenCS
Jake Wiersma gemeente Maastricht

Tekstbijdragen

Floris Alkemade Rijksbouwmeester/
voorzitter College van Rijksadviseurs
Govert Derix stadsfilosoof Maastricht
Paul ten Haaf
Centrummanagement Maastricht
Raymond Oostwegel voorzitter
Fietsersbond Maastricht en Heuvelland
Luc Soete auteur Randstad Zuid Limburg
Margot Weijnen TU Delft /
Wetenschappelijke Raad voor het
Regeringsbeleid
Pier Eringa President-directeur ProRail
Roger van Bortel President-directeur
Nederlandse Spoorwegen

Advies

Fred Sijben, Marijke Terpstra,
Ferry Wahls en Tim van Wanroij

Kernteam

Maik Berden
Jos Geurts
Rik Lebouille
Milou van Merwijk
Marja Sour

Een krachtige omarming

Collega-filosoof Jan Lemmens woont aan de Duitse Poort en is, ook als voormalig medewerker van de Nederlandse Spoorwegen, begaan met de ontwikkelingen rondom het stationsgebied en de Groene Loper. Op een regenachtige middag filosofeerden we bij Talantino De Greune Luiper over de toekomst van het emplacement. Jan kwam met een begrippen-paar dat de ontwikkelingen in een bijzonder licht plaatst. Het wereldbeeld van de oude Grieken draaide om de dynamiek tussen het Apollinische en het Dionysische. De god Apollo staat voor het wetmatige, strenge, geordende, voor sjiek en sjoen. Dionysos staat voor de oerkrachten, voor roes, wijn en carnaval. Een beetje stad, zo wist men in de oudheid al, heeft beide nodig.

In Maastricht ontdekken we door het bruisende Belvédère dat schuren, vrijplaatsen, een portie anarchie en volop frisse lucht cruciaal zijn voor een levendig en creatief biotoop. Wie door die bril naar het stationsgebied kijkt, proeft kansen. Vooral het emplacement doet het dionysische bloed sneller stromen. Omhels die heerlijke wirwar van wissels en sporen! Snuif de roemruchte spoorgeschiedenis op die bij de identiteit van Maastricht hoort. Zie het gebied als een godsgeschenk, net als de Romeinen die meer dan tweeduizend jaar terug aan de oever van de Maas stonden en zich vergaapten aan de monding van de Jeker aan de overkant. Mens, durf ook het emplacement over te steken! Bijvoorbeeld via een hemelbestormende hangende tuin, een Hundertwasser-achtige uitloper die de Groene Loper en de IJzeren Loper van het stationsgebied samensmeedt tot een vloeiende verbinding tussen Oost en West. Accepteer daarbij het gebied in al zijn ruigheid. Wees blij dat Apollo op afstand blijft. En laat je verrassen door het onbekende. Wellicht staan we pas aan het begin van de ontdekkingstocht naar nieuwe betekenissen van een van de grootste treinenparkeerplaatsen van ons land. Met inbegrip van het monumentale Seinhaus Post T. Steden die het opene en onbekende omarmen hebben de toekomst.

GOVERT DERIX IS FILOSOOF, ADVISEUR EN SCHRIJVER VAN HET ESSAY 'KIEZEN VOOR EEN HELE STAD' DAT TEGELIJK MET DIT AMBITIEDOCUMENT VERSCHIJNT.

COLOFON

Juli 2018

In opdracht van:
Regiegroep Stad en Spoor

Ambitienota:
Jos Geurts, Gemeente Maastricht /
Projectbureau A2 Maastricht
Rik Lebouille, Gemeente Maastricht
Eindredactie: John Cüsters, Cüsters Teksten
Vormgeving: Zuiderlicht
Illustraties pagina 10, 20, 26, 34: Roel Meertens
Fotografie en illustraties: Fred Berghmans,
Philip Driessen, Aron Nijs, Ruland Architecten,
VenhoevenCS, Paul van der Veer, West8

Mede mogelijk gemaakt door:
Stuurgroep A2 Maastricht,
Actieprogramma Mijn *Gezonde* Groene Loper
Maastricht 2030

Voor informatie: stadenspoor@maastricht.nl

