

# Planstudie Stad en Spoor Maastricht - verslag

## De Mobiele Stad: Het Stationsgebied in Ontwikkeling

16 november 2017, SSV Diato

### 15.30 uur: Marijke Terpstra vertelt over de toekomstplannen voor het stationsgebied

De aftrap van de eerste activiteit van Bureau Europa voor planstudie Stad en Spoor werd genomen door Marijke Terpstra, projectleider bij gemeente Maastricht. Bovenop de KlimOp-toren, die over enkele dagen afgebroken zal worden, kreeg een groep van 15 mensen een laatste kans om uit te kijken over de Stationsstraat, het Stationsplein en de nieuwe fietsenstalling, begeleid door inzichtelijke uitleg door Marijke. Plannen werden uit de doeken gedaan om de Stationsstraat autoluw te maken en trottoirs te verbreden, als voortzetting van de al gaande zijnde plannen een Stationsplein te creëren dat het historische stationsgebouw meer recht aan doet dan de huidige situatie, en deze te verrijken met de door lokale horecaondernemers zo gewilde terrassen. De directe omgeving van het station wordt zo een aantrekkelijke openbare ruimte en een passend icoon voor de stad Maastricht in de 21<sup>e</sup>-eeuw, alsook een goed georganiseerd knooppunt van verschillende vormen van vervoer.

Opmerkingen uit het publiek waren fervent en benadrukten vaak de komst van de nieuwe fietsenstalling zelf: zo werden er twijfels geuit over of de recent gebouwde luifel boven de ingang naar de fietsenstalling wel gepast is, daar deze het station aan het zicht (vanuit de Stationsstraat gezien) onttrekt. Tevens werden er zorgen geuit over de belettering boven de stationsentree, die als ontsierend gezien worden en werd het idee geopperd om de historische situatie zo authentiek mogelijk te herstellen, in de Franse boulevardgedachte.



### 16.00 uur: verzameling bij SSV Diato

Een groep van 30 mensen verzamelde zich bij SSV Diato. De locatie was zeer behoorlijk en sfeervol in gereedheid gebracht voor de lezing en de performatieve elementen. Deze werden ingeleid door audiovisueel kunstenaar Joep Hinssen, die met een vierkoppig ensemble een indrukwekkende imitatie van een drukke spoorwegovergang wist uit te voeren, en stadsdichter Maarten van den Berg die uit eigen oeuvre voorlas.

Saskia van Stein, directeur van Bureau Europa, heette de verzameling welkom bij De Mobiele Stad en interviewde Tim van Wanroij, procesmanager bij gemeente Maastricht, die kort uitlegde waar Stad en Spoor voor staat, welke opgaves het graag onderzoekt en welke vragen het graag beantwoord ziet. Tevens haalde Tim, in antwoord op Saskia, een aantal eerste bevindingen aan, naar aanleiding van een eerdere activiteit door Pantopicon:

mobiliteit is een thema dat leeft in de stad en de bouw van de Willem Alexandertunnel heeft een mindset-shift teweeggebracht, die de Maastrichtenaar positief stemt over wat er in de toekomst allemaal kan gebeuren.



### **16.30: Jake Wiersma over de opgaven bij het Station Maastricht**

Jake Wiersma, stedenbouwkundige bij gemeente Maastricht, opende zijn lezing met de opmerking dat er geen vastomlijnd plan voor de stationsomgeving bestaat, maar dat er wel een verkenning van opgaven gepleegd wordt. Er is een duidelijk verschil tussen de voorkant en de achterkant van het station en dat duidt op een aantal concrete studiefoci:

- 1.) Stadsdelen ten oosten en westen van het spoor moeten beter verbonden worden;
- 2.) Mobiliteit moet meer toegespitst worden op de voetganger en de fietser;
- 3.) Het station moet een knooppunt op regionale, zelfs internationale schaal zijn;
- 4.) Het station moet een representatieve poort naar de stad worden.

Maastricht is een dalstad, hetgeen in het algemeen betekent dat infrastructuur parallel aan het dal loopt. In Maastricht levert dat drie barrières op:

- a.) De Maas
- b.) Het Spoor
- c.) De Snelweg

Waar de relatie met de rivier al verbeterd is door de overkluizing van de Maasboulevard en de aanleg van de Hoge Brug (en de rivier daarmee een openbare ruimte is geworden) en de relatie met de snelweg doordat het tracé van de inmiddels ondergrondse A2 een Groene Loper wordt met veel ruimte voor wandelaars en fietsers en er mogelijkheid bestaat een centrumgebied te ontwikkelen in Maastricht-Oost op locatie van het Lourdesplein (Vikinglocatie), blijft de spoorbarrière wel nog stringent. De opgave is dan ook: hoe kunnen we het stationsgebied beter vormgeven zodat het een aantrekkelijke en doorkruisbare openbare ruimte wordt?

Denkbeeldige oost-west lijnen moeten de stad ook doorkruisen, om de afstand van stadsdeel naar binnenstad, die groot aanvoelt, te verkleinen voor voetgangers en fietsers. Drie potentiële lijnen die onderzocht worden zijn:

- a.) Voltastraat, via Prof. Nijpelstraat naar St. Maartenslaan, via een nieuwe brug die over het spoor gelegd wordt (eventueel tevens als ondersteuning van een perronkap kan dienen) en die getransformeerd wordt tot openbare ruimte.

- b.) Frankenstraat, via Koningsplein naar Stationsstraat, door een tunnel die onder het station geleid wordt en aansluit op de fietsenstalling, in combinatie met perrontunnels.
- c.) Scharnerweg, via Akerstraat naar Hoogbrugstraat. De bestaande tunnel voor autoverkeer kan optimaal transparant gemaakt worden.

Hoewel deze opties de spoorbarrière niet geheel oplossen, verzachten ze die wel.

Het station dient zich ook als knooppunt te ontwikkelen, de Stationsstraat moet een 'binnenstadgevoel' krijgen. Wel moet hierbij in ogenschouw genomen worden dat de prognose voor de groei van de regiobevolking uitwijst dat deze juist krimpt. De bevolking in de stad neemt niet af, maar ook niet toe, het stationsgebied wordt als gevolg rustiger.

Het is wel zaak dat er goede internationale verbindingen komen: in Zuid-Limburg is er evenveel banenpotentieel als in de Randstad, maar slechts als steden als Aken, Luik en Hasselt meegerekend worden. Die Euregionale potenties moeten geoptimaliseerd worden.

Het stationsgebied zelf moet ook een aantrekkelijkere uitstraling krijgen: met MTD is de fietsenstalling aangelegd, worden de fietsenrekken bij het station verwijderd, wordt het Stationsplein verruimd en wordt er nagedacht over een relocatie van het busstation, naar de noordzijde van het station. Op deze manier kan een directe oversteek van station naar Stationsstraat gegarandeerd worden. Tevens worden parkeergelegenheden in de Stationsstraat weggehaald, zodat er minder verkeer door de straat zal en terrassen een nieuwe mogelijkheid worden. Het station, kortom, moet een plek worden om graag te zijn.



### **17.00: Daniel Jongtien doet een aantal lessons learned uit de doeken**

Architect Daniel Jongtien, van Benthem Crouwel Architecten, ziet de problematiek waar Maastricht voor staat als een algemene opgave voor stations elders. Hij garandeert dat alle grote, inmiddels succesvolle projecten in eerdere stadia mislukt zijn. In stationsontwerpen is er in de afgelopen decennia grote ontwikkeling geboekt: door het nieuwe ontwerp van Station Schiphol, om de capaciteit daarvan te verdubbelen, is er een nieuwe typologie station ontstaan: het station wil geen gebouw meer zijn, maar een overdekte publieke ruimte. Tevens is er een impuls ontstaan door de aansluiting van Nederland aan het Europese hogesnelheidsnetwerk om grotere stations in Nederlandse steden aan te leggen.

Daniel doet een aantal aanbevelingen vanuit een frisse blik op de Maastrichtse situatie:

1<sup>e</sup> aanbeveling: eenvoud. Houd alles zo simpel mogelijk, een project is tot mislukken gedoemd als je te ambitieus bent.

2<sup>e</sup> aanbeveling: de onafhankelijke architect. Waar er in de tijd van Van Heukelom een traditie van spoorarchitecten bestaat, was Benthem Crouwel het eerste niet-spoorarchitectenbureau dat een station mocht ontwikkelen. Architectuur is een spel van veel spelers geworden en het is hierbij van het grootste belang dat vooral het ontwerp overtuigend is.

3<sup>e</sup> aanbeveling: maak een station voor mensen, niet slechts voor treinen. Er bestond immer een beperkte ambitie, waarbij stations vooral infrastructureel plaats moesten kunnen bieden aan uitgebreide emplacementen. Stations moeten zich echter juist veel meer gaan profileren en als stadspoorten durven op te treden. Ook in Maastricht zijn treinen, door de huidige emplacementen, te dominant. De verhouding trein-mens moet omgedraaid worden.

4<sup>e</sup> aanbeveling: het station als verbindend element inde stad. De binnenstad begint zodra je uit het station stapt. Ook de achterkant van het station moet hierin meegenomen worden, immers: moet de achterkant wel achterkant genoemd worden? En, in plaats van telkens om het station heen te moeten, moet je het station dusdanig aantrekkelijk maken dat je er ook makkelijk doorheen kunt, om aan de andere kant van de stad te komen. 40.000 inwoners van Maastricht-Oost moeten het spoor elke dag oversteken om in de binnenstad te komen, maar kunnen dat eigenlijk slechts op beperkte manieren (denk aan de onaantrekkelijke passerelle).

(Als voorbeeld: het nieuwe station in Utrecht slaat een grote brug over de sporen, dat aandoet als een plein. Het nieuwe deel van de stad wordt zo optimaal verbonden aan het oude deel en het station staat geheel op zichzelf, niet langer meer verbonden aan Hoog Catharijne enerzijds en de Jaarbeurs anderzijds. Het station is er speciaal voor mensen, ook voor niet-treinreizigers, en dient als een loper van het ene stadsdeel naar het andere. Het station bemoedigt zo ontmoeting).

5<sup>e</sup> aanbeveling: flexibiliteit. Het station zou geen strak maatpak moeten zijn maar een ruimzittende regenjas: de toekomst zal nooit zo zijn als wij het ons nu voorstellen. Men moet dus flexibel zijn in de toekomstplannen, raamwerken neerzetten waarin specifiekere projecten tot stand kunnen komen om te beantwoorden aan problemen die in de toekomst kunnen gaan gelden. Toch moet het gebouw in zijn historische staat bewaard blijven, hoewel zo goed mogelijk opgeruimd om het gebouw als gebouw optimaal tot zijn recht te laten komen.

6<sup>e</sup> aanbeveling: intermodaliteit. Maak de overstap naar vervolgvervoer transparant, kort, makkelijk en comfortabel. Intermodaliteit is een zeer belangrijke factor bij elk stationsontwerp. Welke mobiliteit is het belangrijkste in Maastricht? Nu de stad op voetgangers en fietsers wil focussen, moet het station daarin kunnen voorzien. De fietsenstalling is daartoe al een grote stap in de juiste richting.

7<sup>e</sup> aanbeveling: het station als icoon. Het stationsgebouw moet herkend kunnen worden als icoon in de stad in een rij van unieke gebouwen in Maastricht. De luifel van de nieuwe fietsenstalling is daarom waarschijnlijk wel te hoog om goed zicht op het station te hebben. Er bestaat een mooie oost-west-as door de stad, van Bijenkort (binnenstad) tot station, maar deze wordt nu in feite gebroken door de ingang van de fietsenstalling.

Al met al ziet Daniel Jongtien goede kansen liggen in Maastricht en dat er met deze algemene stationsopgaves al goed wordt omgesprongen. Hij ziet de toekomst van het stationsgebied in Maastricht dan ook zonnig in.

### **17.30 uur: Saskia van Stein modereert Q&A met het publiek**

Na beide lezingen, krijgt het publiek de kans commentaar te geven en vragen te stellen aan beide sprekers. Dit gebeurt zodra Maarten van den Berg een gedicht voordroeg dat hij tijdens de lezing schreef naar aanleiding van de verhalen van beide sprekers. Afsluitend met de wens dat “als ik onderweg ben, ik onderweg wil zijn naar iets moois”, opent Saskia de discussie. Het publiek was actief en reageerde gepassioneerd.

Een terugkerende suggestie vanuit het publiek was om het spoor ondergronds te leggen. Dit zou ideaal zijn om de stadsdelen aan elkaar te verbinden. Wiersma is het ermee eens, maar de kwaliteit en (financiële) haalbaarheid van een ondergronds station blijft een opgave. Tevens moet het station zich kunnen blijven presenteren aan de stad. Jongtien vult aan dat een ondergronds station niet vervelend hoeft te zijn. Er moet eerder nagedacht worden over, uiteraard, de kosten maar ook het tijdsframe. Zo’n groot plan neemt al gauw 20 jaar in beslag en in die periode is de stationssituatie suboptimaal en zelfs verslechterd (door bouwwerkzaamheden).

Een andere zorg uit het publiek is dat de oplossingen die nu geopperd worden voor de stationsomgeving suboptimaal zijn en slechts toegespitst op de huidige problematiek. Het idee van een spoorbrug ter hoogte van de Voltastraat wordt niet enthousiast ontvangen, omdat een dergelijke brug op niks uitkijkt en daarom ook niet als publieke ruimte gebruikt zal worden. Als het met de A2 gelukt is deze ondergronds te leggen, waarom het spoor dan niet? Het emplacement kan verplaatst worden, wellicht naar Beatrixhaven. Wiersma is het ermee eens: de spoorbarrière los je niet op met een brug, je verzacht ze slechts.

Makkelijke oplossingen bestaan dan ook niet: de stadssituatie verandert continu en er zijn zoveel concrete situaties en spelers om rekening mee te houden (fluctuatie) dat dergelijke projecten altijd tijdrovend zullen zijn.

Waarom wordt er überhaupt oost-west gedacht? Één meneer uit het publiek was zich niet bewust van dat het spoor zo’n grote barrière is om van Oost in de binnenstad te komen. De afstanden in Maastricht zijn immers niet zo groot. Dat is waar, beamen de sprekers, maar de perceptie van de bevolking in Oost moet niet over het hoofd gezien worden en zij willen meer bij de stad betrokken worden, een terechte wens. Tevens moet het station de stad aan beide kanten bedienen, terwijl het dat nu niet doet (het station ligt immers in wat nog als binnenstad gezien wordt). Ook de verkeersomstandigheden rondom het station, aan beide kanten, kunnen beter.

Tevens verbaast het publiek zich erover dat er wel al gestudeerd wordt op mogelijk oplossingen, maar dat er geen scherpe probleemanalyse wordt gepresenteerd (overbrugging en/of ondertunneling). Wat is nu de echte opgave voor het stationsgebied en welke oplossingsrichting hoort daarbij? Is er nagedacht over het intensiveren van stationsfuncties? Moet vervoer duurzamer gemaakt worden of moet er meer nagedacht worden over het treinverkeer zelf? Antwoord van Daniel behelst dat er een milieu opgezet moet worden van mobiele/flexibele werk/studieorganisaties die het reizen en het verblijven op het station aantrekkelijk maken, die een reden scheppen om met de trein naar Maastricht te komen. De publieke functies van het station kunnen ook versterkt worden. De

dichtheid in schaalniveaus die er rondom het station spelen, scheidt interessante stedelijkheid.

Welke rol speelt de auto nog in dit toekomstplaatje? Nederland loopt voor in de vermindering van het autogebruik. De mogelijkheden tot intermodaliteit zijn hier perfect door de goede staat van het openbare vervoer. Het station moet daarop inspelen en het autogebruik minimaliseren.

Saskia merkte op dat er maar weinig over toekomstige vormen van mobiliteit gesproken werd. Moeilijk is, antwoordde Wiersma, dat de toekomstige mobiliteit maar moeilijk te voorspellen is. Daarom moeten er flexibele oplossingen komen, die op onzekerheden kunnen inspelen. Hij noemde de acceptatie van MaaS, *mobility as a service*, als een fundamentele onzekerheid die bepalend wordt voor het functioneren van het station en mogelijk veel grotere rol die zij als knooppunt op zich moet nemen (en als aanpalende opmerking: als de hyperloop het vervoer van de toekomst wordt en deze ondergronds wordt gelegd, waarom zou je daar nu niet al op inspelen en het hele spoor ook al ondergronds leggen?)

Andere opmerkingen bevroegen binnen welk geografisch kader Stad en Spoor zich afspeelt, of bussen nu wel of niet terugkeren in de Stationsstraat en of er voor de bouw ervan wel goed is nagedacht over de locatie en de constructie van de fietsenstalling. Tenslotte kwam er nog de oproep uit het publiek om niet teveel vanuit ad hoc probleemoplossing te denken, maar ook visionair te durven zijn. Stel vast wat je wilt bereiken en werk daar dan naartoe: vrij denken is belangrijk.

“De toekomst is een kwestie van oppassen,” sluit Daniel af.



**18.00 uur: afsluiting van de avond met een performance, een dankwoord, een borrel en borrelhapjes (tot ongeveer 18.30 uur).**