

BOVEN HET SPOOR

Citation for published version (APA):

Coenen, J., & Soete, L. (2021). *BOVEN HET SPOOR: Een Masterplanvisie Stationsgebied Maastricht*.

Document status and date:

Published: 30/11/2021

Please check the document version of this publication:

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

www.umlib.nl/taverne-license

Take down policy

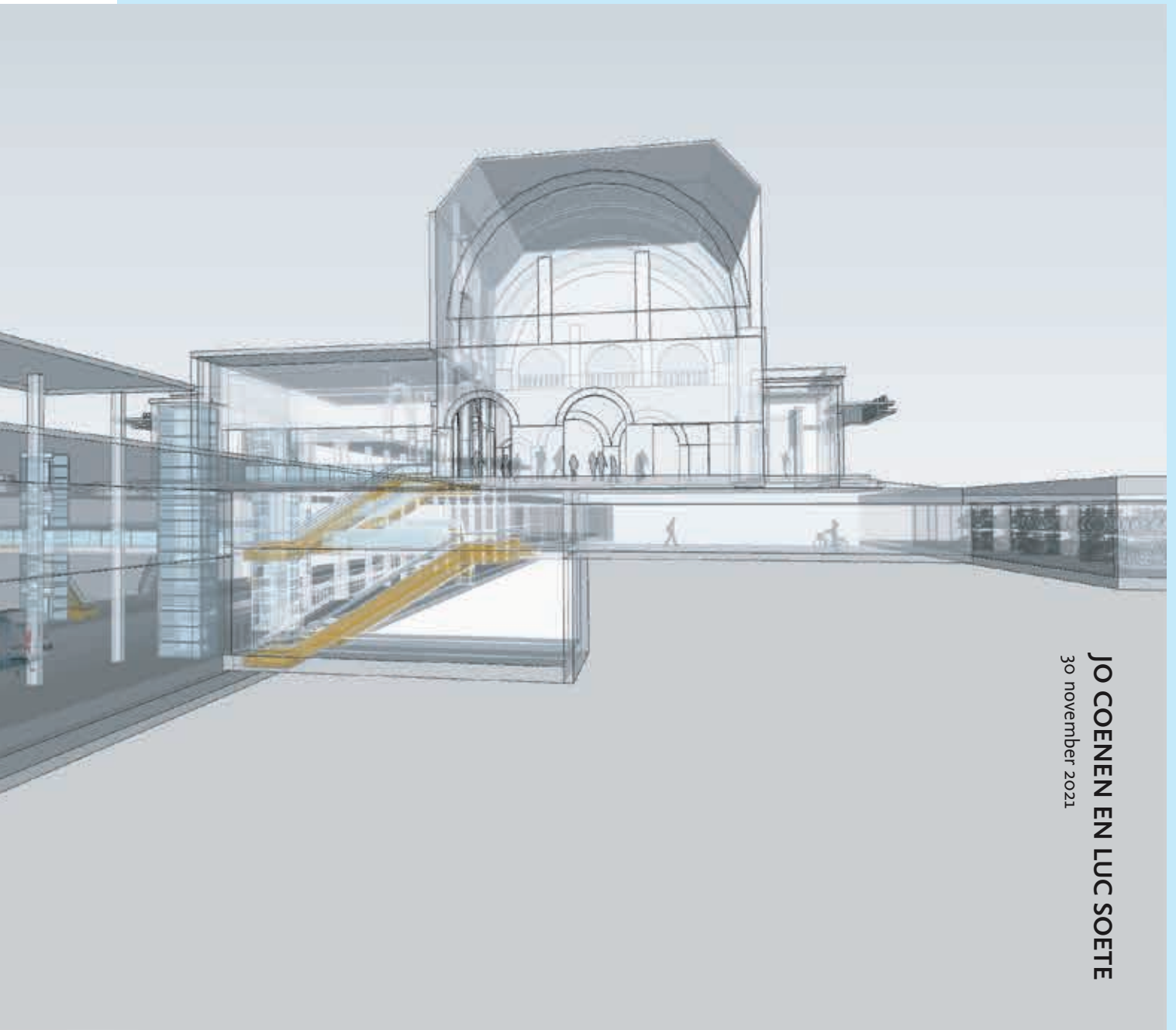
If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

repository@maastrichtuniversity.nl

providing details and we will investigate your claim.

BOVEN HET SPOOR

Een Masterplanvisie Stationsgebied Maastricht



JO COENEN EN LUC SOETE
30 november 2021

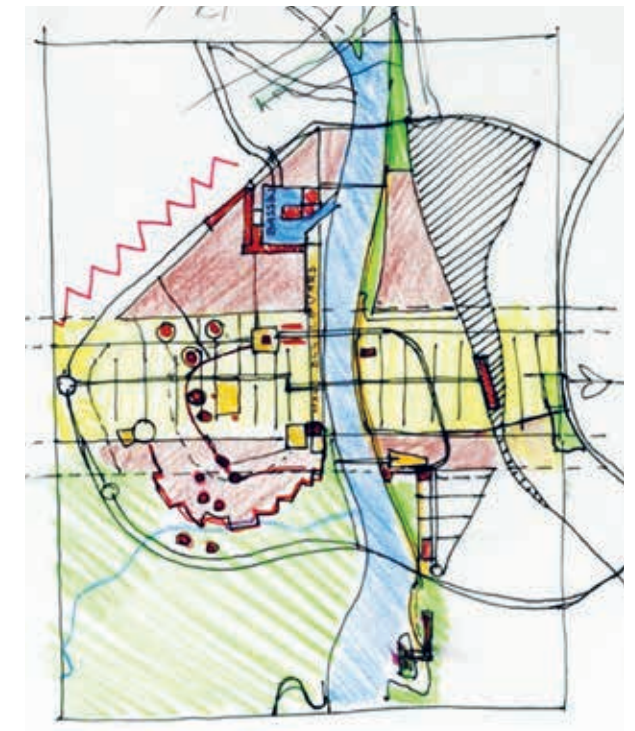
Like many other historical cities in Europe, the city of Maastricht has been characterized by fault lines. First, there is of course nature's fault line that shaped the city's history over the past 2000 years: the river Meuse. The river cuts the city in half and gave Maastricht its name. It gave the city, like its sister city Liège upstream, a metropolitan allure with two urban parts: a left bank and a right bank. The second fault line, built more or less parallel to the river on the right bank, is that of the railroad tracks. It divided the right bank into a city centre of which the Central Station became the terminus and an urban eastern part isolated from the city. The third fault line, further eastwards and parallel to the rail track, is the N2 highway, crossing again the city from north to south. It was upgraded five years ago into a fully-fledged motorway with a 2.3 km long, two-layer tunnel bringing to an end some of the most infamous traffic jams in the Netherlands. It allowed for a doubling in the number of vehicles crossing the city, now underground, and as windfall benefit freed up the area on top of the tunnel which became a new walking and biking "green travel road", joining both sides of the city.

The vision presented here, called **Across the Track**, consists of a partial tunneling of two railroad tracks from the Central Station to the Maastricht Randwyck station. It took a lot of inspiration from the tunneling of the motorway but has a different objective. It offers local implementation of the European Green Deal ambitions and in particular the European agenda improving sustainable and cross-border rail mobility. Intensifying and facilitating rail mobility is an increasingly important objective for high-density population areas such as the Randstad or South-Limburg. In addition, the corona crisis has also made it clear that governments will have to invest significantly if they want to make the economic transition towards green, inclusive development a success story. The present proposal aims also at becoming a best practice example of a "Sustainable Finance" project: a long-term investment that contributes to both sustainable mobility and social cohesion in Maastricht. Doing so, Maastricht, as a city that was one of the founders of the economic and monetary integration of Europe 30 years ago, could become the European example of a **green, healthy and just city**.

Van Maas“tricht” tot Spoor“tricht”?¹

Alle steden kennen spoorbreuklijnen.

In het geval van Maastricht loopt de spoorbreuklijn dwars door de stad van Noord tot Zuid, parallel aan de Maas en aan de vroegere stadstraverse. En daar waar de Maas voor de stad een natuurlijke levensader is, vormen zowel spoor als de vroegere stadstraverse “man-made” breuken die het stedelijke weefsel van de stad doorsnijden.



Hoe, geconfronteerd met deze breuken, oost en west verbinden is een blijvende Maastrichtse zorg, zoals bovenstaande schets uit 2010: ‘De Nieuwe kaart van Maastricht 2040’ van Jo Coenen illustreert.

In de hier voorgestelde **Boven het Spoor** visie wordt een beeld geschetst hoe een gedeeltelijke ondertunneling van het spoor kan bijdragen tot een groener, inclusiever en gezonder Maastricht: een nieuwe Europese voorbeeldfunctie voor een stad die dertig jaar geleden aan de wieg stond van de economische en monetaire integratie van Europa.

¹ “Vanuit de Latijnse aanduiding Trajectum ontstond in de middeleeuwen het Oudnederlandse woord Triecht of Trecht, wellicht het oudste Latijnse leenwoord in het Nederlands. In de middeleeuwen werd de naam Traiectum voor zowel Maastricht als Utrecht gebruikt.” https://nl.wikipedia.org/wiki/Mosa_Trajectum

Maastricht, 30 November 2021

De stad Maastricht kenmerkt zich vanouds door breuklijnen

² Verdrag dat op 8 augustus 1843 door België en Nederland werd gesloten.

³ Zoals verwoord in Wikipedia: “Het eerste station van Wyck werd geopend op 23 oktober 1853, bij de ingebruikname van de spoorverbinding naar Aken, de eerste grensoverschrijdende lijn van Nederland (in 1992 gesloten). Het station van de Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Maatschappij, dat ongeveer ter hoogte van de NS-onderhoudswerkplaatsen lag, moest drie jaar later alweer verplaatst worden voor de aanleg van de spoorlijn naar Hasselt (lijn 20, 1856). Hierna volgde een spoorverbinding met Luik (spoorlijn 40, 1861) en als laatste de staatslijn E naar Venlo en de rest van Nederland (1865). Dit resulteerde in twee extra stationsgebouwen op het emplacement in Wyck: dat van de Grand Central Belge en dat van het Staatsspoor.” Zie https://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Maastricht

⁴ Wyckerpoort, Wittevrouwenveld, Nazareth, Amby en Scharn. Zowel qua oppervlakte als inwonertal zijn de twee laatstgenoemde buurten verreweg de grootste met respectievelijk 457 en 368 ha en elk om en nabij de 6000 inwoners. Zie <https://nl.wikipedia.org/wiki/Maastricht-Oost>.

⁵ Enerzijds de Scharnertunnel en de beveiligde spoorwegovergangen aan de Duitse Poort en langs de Kennedybrug ter hoogte van de Alfons Ariënsstraat/Bloemenweg.

Eerst en vooral is er de Maas: de rivier die de stad doormidden snijdt en Maastricht haar naam gaf. Het is de eerste, natuurlijke breuklijn die de geschiedenis van de stad de afgelopen 2000 jaar mee bepaald heeft. De Maas is door de eeuwen heen de levensader van de stad geworden: het water stroomt er sneller dan in andere steden in Nederland en ademt als het ware de levensdynamiek van de stad. De rivier heeft de stad ook, zoals haar stroomopwaarts gelegen zusterstad Luik, een grootstedelijke allure meegegeven met twee separate, stedelijke delen: een linker- en een rechteroever. Het gebied op de linkeroever ligt beknelnd tussen de Maas en de grens met België waarbij die laatste middels het Verdrag van Maastricht² werd vastgelegd op de reikwijdte van een kanon vanaf de stadsmuren van Maastricht: 1.200 vadem of 2,3 km. De rechteroever wordt niet ingeklemd en vormt onderdeel van het Zuid-Limburgse Heuvelland.

De tweede, historisch gegroeide breuklijn is die van het spoor. Maastricht was midden jaren 1800 toen de eerste spoorlijnen aangelegd werden nog een vestigingsstad; een station paste niet binnen de vestigingsmuren. Het eerste station werd dan ook buiten de stadsmuren ten noorden van het huidige station gebouwd³. Pas in 1913 werd het station op zijn huidige locatie gebouwd als combinatie van een kopstation en van een station voor doorgaande treinen. Al doende werd een nieuwe breuklijn door de stad getrokken: ten oosten van de Maas min of meer parallel aan de rivier. Het spoor verdeelt nu de rechteroever van de stad in een centrum deel waarvan het station de beeldbepalende toegang vormt en een oostelijk deel⁴ dat, zoals in het geval van de Maas, slechts bereikbaar is middels twee bruggen over het spoor, twee tunnels en twee met slagbomen beveiligde spoorwegovergangen⁵.

De derde breuklijn, parallel gelegen aan de spoorlijn, werd gevormd door de autoweg N2, de zogenaamde “stadstraverse”, die opnieuw de stad van Noord naar Zuid doorsneed. Met de upgrading tot A2 als volwaardige autosnelweg en de bouw van de tweelaagse Koning Willem Alexander tunnel die zowel voorzag in de ondertunneling van de N2 als de A2 werd deze breuklijn als het ware “gelijmd”. Concreet leidde de ondertunneling tot het einde van de beruchte filevorming bij de Geusselt en, nu zonder overlast, tot meer verkeer: een verdubbeling in het aantal voertuigen, dagelijks zo’n 100.000 in beide ondergrondse buizen. Tezelfdertijd werd de vrijgekomen ruimte erboven in een minimum van tijd omgetoverd tot een “groene loper” die de potentie heeft, naast de Maas, uit te groeien tot een nieuwe levensader van Maastricht. Daartoe bestaat de noodzaak een oplossing te genereren voor de historisch gegroeide spoorbreuklijn.

Dit voltrekt zich niet louter aan de hand van specifieke interventies gericht op het aanpakken van mobiliteitsproblemen bij het kruisen van het spoor – zoals de voorstellen tot afsluiting van de twee nog bestaande spoorwegovergangen voor gemotoriseerd verkeer, al dan niet gecompenseerd met een fietstunnel of -brug – maar vraagt om een “masterplanvisie” die een volledig beeld geeft van hoe de spoorbreuk in Maastricht best aangepakt kan worden.

Deze discussie is niet nieuw. In 2018 werd, op basis van overleg tussen NS, ProRail, Provincie Limburg, Projectbureau A2, Maastricht Bereikbaar en Gemeente Maastricht, de ontwerp-ambitienota Stad en Spoor Maastricht **Over het Spoor** voorgesteld. Zoals Louis Prompers, voorzitter van de regiegroep Stad en Spoor, en de verantwoordelijke voor de A2-ondertunneling, toelicht in het Woord Vooraf⁶ van de ambitienota: “De ontwerp-ambitienota is bedoeld als voedingsbron voor het verdere debat... 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 ontwerpambitienota was het mobiliseren van hun kennis en kunde, niet het nemen van besluiten.” En zoals ook expliciet gesteld in de ontwerp-ambitienota **Over het Spoor** was het dan ook niet de bedoeling een masterplan voor te stellen: “Deze studie is niet gericht op het opstellen van een stedenbouwkundig masterplan. Eerst is het ‘verhaal’ van het gebied opgehaald”⁷.

Het verhaal is dan ook drie jaar later bekend. Het debat is echter verre van voorbij⁸.

De toenemende tijdsdruk om ook lokaal in 2030 een concrete bijdrage te leveren aan de 55% verminderde uitstoot (ten opzichte van 1990) van de CO₂ doelstelling⁹ zoals in de Europese klimaatwet vastgelegd, roept steeds meer concrete vragen op over de mogelijke bijdrage van het spoor aan duurzame mobiliteit. Intensivering en facilitering van spoormobiliteit wordt een steeds belangrijkere doelstelling. Daarbij heeft ook de coronacrisis duidelijk gemaakt dat overheden, zowel de Nederlandse als de Europese, een belangrijke investeringsinhaalslag zullen moeten maken, willen zij de economische transitie die gepaard gaat met het streven naar een groene, inclusieve welvaart, zoals onder meer verwoord in de Europese “Green Deal”, tot een goed einde brengen.

Een volledige ondertunneling van een bestaande verkeersinfrastructuur zoals in het geval van de ondertunneling van de N2/A2 is duur en complex. In het geval van Maastricht verminderde de ondertunneling dramatisch de steeds verder toenemende overlast van stilstaand gemotoriseerd verkeer¹⁰, en bood het de mogelijkheid om bovenop de tunnel een nieuw fiets- en wandelgebied te ontwikkelen: een “groene loper” waaronder het “vervuilende verkeer” zich nu onzichtbaar sneller dan ooit door de stad kon verplaatsen: “veel meer verkeer dus, zonder overlast; het is een waar tunnelsucces”¹¹, zoals in De Limburger omschreven.

⁶ Namens de regiegroep, Louis Prompers, voorzitter regiegroep Stad en Spoor, Over het Spoor, Woord Vooraf, p.5. Zie https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showpt/item=15439/Raadsvoorstel_138-2018_-_Bijlage_1_-_Ontwerp_Ambitienota_Over_het_spoor.pdf

⁷ Ibidem p. 90.

⁸ Zie onder meer de recentere posities van onder meer Coen Van der Gugten “Pleidooi voor veel woningen bij station Maastricht om tot een ‘dynamisch stadsdeel’ te komen”, De Limburger 16-02-2021 (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20210216_95015284) en Joos Philippens “Opinie: Maastricht moet meer ambitie tonen bij oplossen stationsbarrière” De Limburger 23-02-2021 (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20210223_93633856).

⁹ De zogenaamde “Fit for 55” Europese agenda.

¹⁰ Zoals John Aarts, de Maastrichtse wethouder die grote voorvechter werd van de N2/A2 ondertunneling, het stelt: “De problematiek rond de A2 was groot. Buurtraden klaagden over sluisverkeer rond de autoweg. Kinderen konden de N2 niet in één keer over en moesten halverwege met hun fiets wachten. In de lengterichting van de weg, omdat er te weinig ruimte was. Ik kreeg brieven van ouderen voor wie de groentijden van het oversteken te kort waren. Bedrijven waren door de files onbereikbaar. Er was sprake van stank, geluidhinder, noem maar op. Het maakte diepe indruk op me. Mijn stad ging kapot aan de A2. Zo simpel was het.” https://a2maastricht.nl/application/files/1915/2162/4090/John_Aarts.pdf

¹¹ Philippens, J. “Om de Groene Loper leefbaar te houden moet meer verkeer gebruik gaan maken van de bovenste buis van A-2 tunnel in Maastricht”, De Limburger, 17-02-2021.

¹² Op 14 juli 2021 heeft de Europese Commissie onder de titel “Fit for 55” een pakket beleidsvoorstellen gepresenteerd om het Europese klimaatbeleid in lijn te brengen met de doelstellingen uit de Europese Klimaatwet: een vermindering van broeikasgasemissie met 55 procent in 2030 ten opzichte van 1990. Die doelen wil men bereiken door een combinatie van bredere beprijzing van CO₂-uitstoot, scherpere normen, en verschillende bindende en indicatieve doelstellingen voor lidstaten. In de beleidsnota van het PBL ‘Nederland Fit for 55? Mogelijke gevolgen van het voorgestelde EU-klimaatbeleid’ wordt een aantal conclusies getrokken voor het Nederlandse klimaat- en energiebeleid. Daarbij wordt echter geen

rekening gehouden met regionale en in het bijzonder de grensoverschrijdende gevolgen. Zie <https://www.pbl.nl/publicaties/nederland-fit-for-55>

13 Binnen de Europese beleidscontext wordt “sustainable finance... understood as finance to support economic growth while reducing pressures on the environment and taking into account social and governance aspects. Sustainable finance also encompasses transparency when it comes to risks related to environmental, social and governance factors that may have an impact on the financial system, and the mitigation of such risks through the appropriate governance of financial and corporate actors.” https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/sustainable-finance/overview-sustainable-finance_en#what

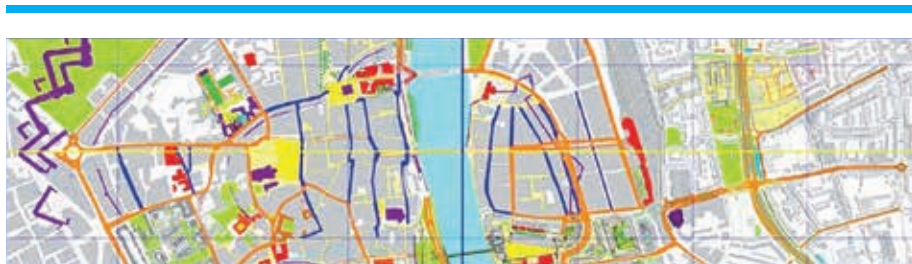
14 Nederland kent vele spoortunnels, zoals de Schipholspoortunnel en de vele tunnels omwille van de aanleg van de Betuwe en HSL-Zuiden spoorlijnen. Ondertunneling van het gehele spoor door een stad is slechts een realistische optie wanneer sprake is van één enkele spoorlijn waarbij ondertunneling plaatsvindt in stad of gemeente die zich als tussenstad bevindt tussen twee grootsteden zoals in het geval van Delft gelegen tussen Den Haag en Rotterdam. Een volledige ondertunneling van de hele Maastrichtse noord-zuid spoorverbinding parallel of samen met de ondertunneling van de A2, zoals ooit door Frans Koelman, de vroegere directeur van het LIOF, voorgesteld, is en was voor Maastricht nooit een reële optie.

15 En ook bovengronds... Op dit ogenblik is de wachttijd voor gesloten slagbomen aan de Duitse Poort 18 minuten per uur, zie Philippens, J. “Spoorwegovergang Duitse Poort in Maastricht blijft voorlopig in gebruik: besluit over sluiting jaar uitgesteld”, De Limburger, 30-0-9-2021.

Het voorstel **Boven het Spoor** zoals hier omschreven heeft een andere doelstelling. Het biedt in de eerste plaats invulling op lokaal vlak van de Europese Green Deal ambities en dan in het bijzonder de “Fit for 55”¹² Europese agenda middels verbetering van de duurzame (en ook grensoverschrijdende) mobiliteit van het spoor. Tezelfdertijd wil het ook een voorbeeld zijn van een “Sustainable Finance”¹³ project: een op de lange termijn gerichte investering die een bijdrage levert aan zowel duurzame mobiliteit als sociale cohesie van en in de stad Maastricht. Als stad die dertig jaar geleden mede gestaan heeft aan de wieg van de economische en monetaire integratie van Europa, kan Maastricht zo een nieuwe voorbeeldfunctie vervullen als Europese **green, healthy and just city**.

In concreto, wordt hier een **gedeeltelijke ondertunneling van het spoor**¹⁴ voorgesteld. Daarbij ligt de focus niet zozeer op de toegenomen mobiliteit ondergronds¹⁵ zoals in het geval van de A2, dan wel op de nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden bovengronds, en dan met name de duurzame integratie van het oostelijk deel van Maastricht en koppeling van het westelijk deel met de huidige “groene loper”. Daarom ook de titel **Boven het Spoor** van dit stedenbouwkundig masterplan.

Eerst wordt gekeken naar de rol en functie van het Centraal Station Maastricht, nadien wordt de masterplanvisie voor het hele stationsgebied voorgesteld. Tenslotte wordt in 7 stappen de kern van de hier voorgestelde visie samengevat.



DE CENTRALE CONNECTOR bestrijkt de Binnenstadszones aan weerszijden van de 3000 m lange O-W as van Annadal –Emmaplein en Brusselsestraat via Vrijthof, St Servaasbrug, Stationsstraat, Station tot Koningsplein.

De gehele zone werkt als een prettige loper voor de dwalende voetganger en is door de aanwezigheid van een reeks van plekken en pleinen die door de drie voetgangersbruggen als een ketting aan elkaar geregen worden uitgroeit tot het publieke domein bij uitstek dat de stad zo geliefd voor de bezoeker maakt. De kwaliteit ervan werd de afgelopen decennia herontdekt en mn voor het kooppubliek opnieuw geënceneerd. Door de A2 plannen en de verbindingen over het spoor, zullen de hierboven genoemde kenmerken zich gevoeglijk naar het Oosten verplaatsen.

Studie tbv iArts, 2010 en Update Urban Campus Universiteit Maastricht 2011 Bron: DOC-C

NAAR EEN MULTI-FUNCTIONEEL CENTRAAL STATION

In dit Masterplan, wordt een visie neergezet waarin de spoorbreuklijn zoals die Maastricht kenmerkt aan de basis wordt aangepakt. Daartoe wordt hier eerst in meer detail gekeken naar de functie van het huidige station. Nadien wordt de vergelijking getrokken met andere stations met eenzelfde functie.



Centraal Station Maastricht: tussen kop- en overstapstation

Het Centraal Station in Maastricht kenmerkt zich door twee fundamenteel verschillende modaliteiten. Die van **kopstation** voor het overgrote deel van de reizigers komende vanuit Sittard en het noorden middels de IC-treinen van NS en de stoptreinen van Arriva en van reizigers komende vanuit Heerlen middels de snel- en stoptreinen van Arriva. En uiteraard omgekeerd voor reizigers vertrekkend vanuit Maastricht richting noorden en oosten. Maar het station vervult ook de functie van **overstapstation** voor reizigers komende vanuit het noorden en oosten die verder richting zuiden reizen: richting Maastricht Randwyck middels de stoptreinen van Arriva en verder richting Eijsden, Wezet en Luik/Hasselt middels de stoptrein van de Belgische NMBS. In omgekeerde

¹⁶ Interessant is trouwens dat de Stationsplattegrond zoals hier weergegeven en in het station tentoongesteld, geen melding maakt van de vele sporen van het spooreplacement die men middels de Passerelle moet oversteken om tot aan de oostuitgang van het station te geraken.

richting vervult het station ook nog die van **kopstation** voor reizigers komende vanuit het zuiden middels de NMBS stoptrein. De combinatie kopstation vanuit het noorden/oosten en zuiden en overstapstation vertaalt zich dan ook in een complex stationsplan.

Dit leidt tot veel (en ook weinig) gebruikte in- en uitgangen zoals de veel gebruikte in- en uitgang van spoor 1, 2, 3 en 4b naar het busstation en van spoor 4a, 5 en 6 naar de centrale stationsin- en uitgang. Met soms nabij gelegen overstapmogelijkheden zoals tussen de NMBS en Arriva Sneltrain op hetzelfde spoor 5a en 5b en soms ver afgelegen overstapmogelijkheden zoals tussen de NMBS en NS Intercities van spoor 5a naar sporen 1, 2 of 3.

Daarbij dient de voetgangersbrug, Passerelle genaamd, als enige toegang tot sporen 5 en 6 zowel vanaf de centrale toegang van het station als van spoor 4a en overbruggt niet alleen sporen 4, 5 en 6 maar tevens de negen sporen van het spooreplacement om zo toegang te bieden tot de oostelijke toegangskant van het station¹⁶. Op piekmomenten van aankomende en vertrekkende treinen creëert dit grote drukte, die sterk contrasteert met de grote, onbenutte ruimte binnen de rest van het overdekte station.



Het Centraal Station Maastricht heeft zich over de tijd heen ontwikkeld als een beeldbepalend gebouw met zicht op het centrum van de stad



De stationsstraat werd eind van de 19de eeuw aangelegd en de Percée (de doorbraak) genoemd, maar werd sinds de bouw van het station een doodlopende straat, omsloten door het stationsplein dat als eind-/startpunt voor voetgangers en busverkeer dient. Het lijkt erop dat het Centraal Station Maastricht niet zozeer een kopstation van treinen, maar het eindpunt voor voetgangers, fietsers en bussen vanuit de omgeving geworden is.

SAMENVATTEND: het huidige stationsgebouw heeft zich historisch ontwikkeld tot een langgerekt complex met veel onbenutte ruimte met zes sporen op gelijkvloersniveau waarvan echter slechts vier bereikbaar op maaiveldniveau, en twee sporen en de oostelijke toegang slechts bereikbaar middels een voetgangersbrug die poogt de verschillende reisfuncties te verenigen van studenten, forenzen, senioren en toeristen.



Uitgang sporen 1,2 en 3 richting busstation

Een tweelaagse stationstructuur

De Masterplanvisie zoals hier voorgesteld gaat enerzijds uit van de noodzaak van een optimalisatie van de verschillende reisfuncties van het Centraal Station Maastricht en anderzijds van de noodzaak de spoorbreuklijn door Maastricht zoveel mogelijk te lijmen.

Als voorbeeld van optimalisatie van reisfuncties wordt gekeken naar het Station Antwerpen-Centraal. Uiteraard een veel omvangrijker station dan het Centraal Station Maastricht zowel wat de aantallen dagelijkse reizigers betreft (ruw geschat dubbel zoveel) als de spoorverbindingen met 14 sporen, in vergelijking met de 6 sporen in Maastricht, maar ook een station met een dubbelfunctie van kopstation en doorreisstation. Als kopstation is het Centraal Station Antwerpen belangrijk voor zowel regionaal als nationaal forenzen- en studentenverkeer uit heel Vlaanderen, inclusief Brussel, met ondermeer spoorverbindingen komende uit Gent, Lokeren, Sint-Niklaas, Brussel, Aarschot, Mol, Turnhout, Roosendaal, Essen en tegelijkertijd een internationaal doorreisstation met een HSL verbinding richting Amsterdam en Parijs. Dit allemaal in een historisch beschermd gebouw midden in de stad. Kortom, een station geconfronteerd met omvangrijkere maar vergelijkbare verschillende reisfuncties als Maastricht (zie foto's).



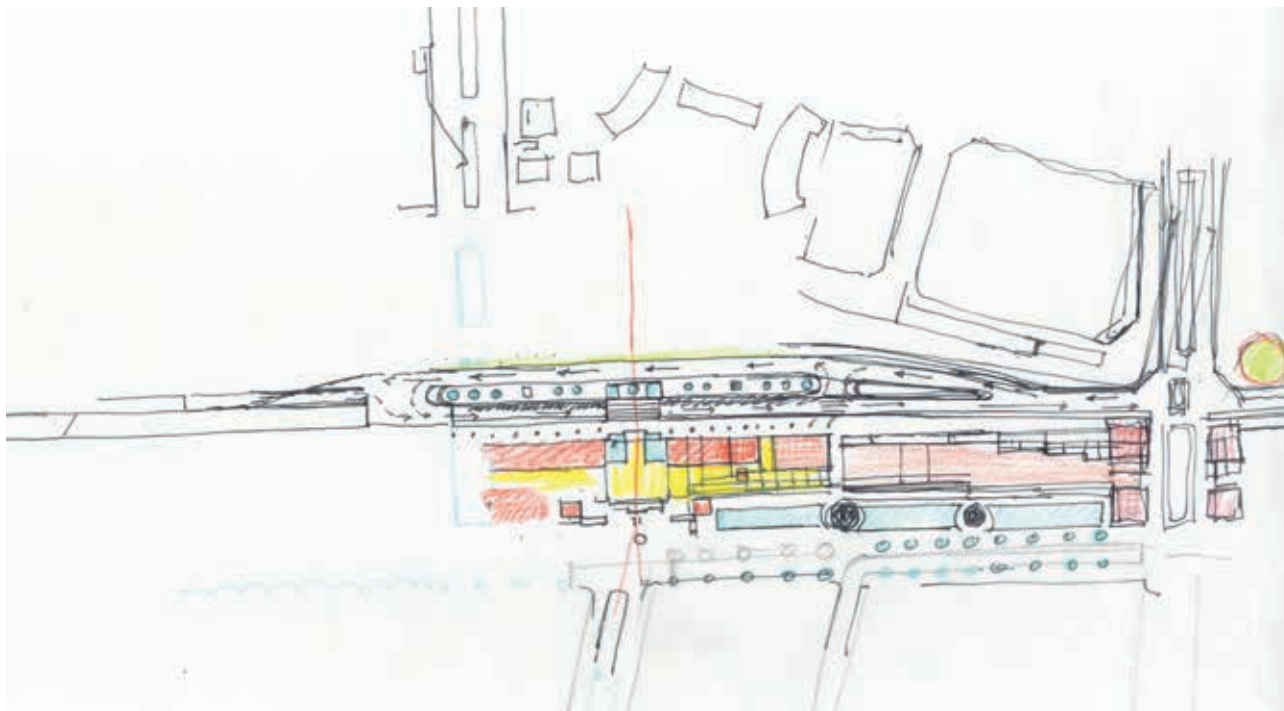
Centraal Station Antwerpen gelijkvoers en ondergronds niveau -2 / Na ingrijpende werkzaamheden, werden de kopstationverbindingen met de grote aantallen dagelijkse vloed aan forenzen en studenten – gemakkelijk toegankelijk – op een tweelaags niveau aangebracht binnen het monumentale stationsgebouw, gekoppeld aan de doorreizende spoorverbindingen ondergronds op niveau -2. Tussen elk niveau worden middels roltrappen de reisstromen geoptimaliseerd.

¹⁷ Wat hier niet besproken wordt is de aansluiting van het station bij de sneltram/snelbus uit Hasselt. Deze speelde een belangrijke rol in de ontwerp-ambitie nota Stad en Spoor Over het Spoor. In de hier gepresenteerde analyse kan deze zonder al te veel problemen toegevoegd worden.

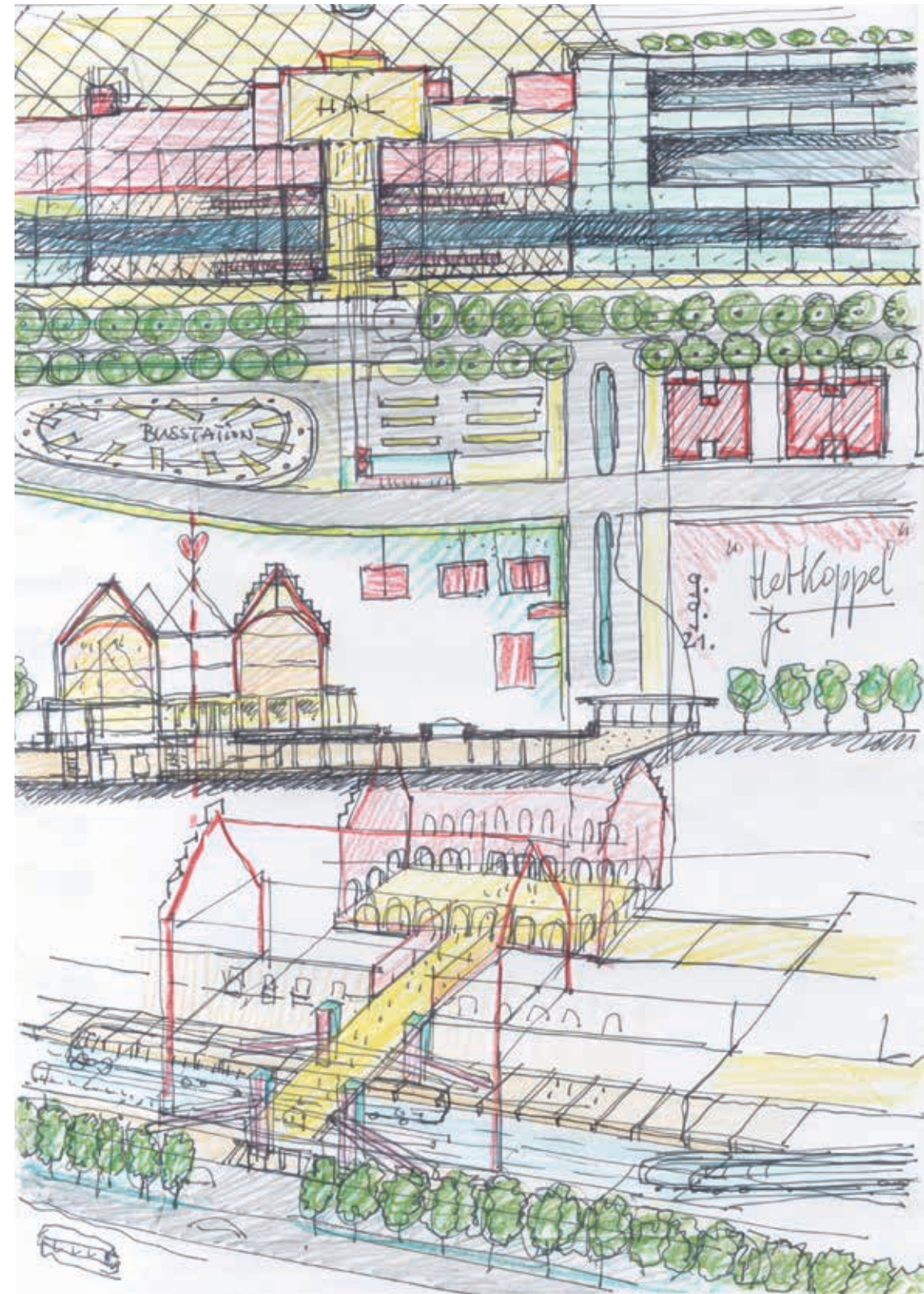
In het geval van het veel kleinere Maastricht, zou dit betekenen dat er idealiter onderscheid gemaakt wordt tussen de kopstationfunctie die op het maaiveld plaatsvindt: alle NS verbindingen die aankomen op de sporen 1, 2 en 3; en de doorreisfunctie richting zuiden met de sporen 4, 5 en 6 die in onze visie ondergronds lopen.

Kortom, het Centraal Station Maastricht heeft zich over de tijd heen ontwikkeld als een beeldbepalend gebouw met het zicht op het centrum van de stad als eindpunt van de vernieuwde Stationsstraat: niet zozeer een straat maar een 250 meter lange laan met een brede middenberm met Ramblas allures maar in werkelijkheid onderdeel van de looproute tussen station, Sint-Servaasbrug en de binnenstad op de linkeroever.

De gigantische stedenbouwkundige en economische operaties die met deze transformaties gepaard zullen gaan kunnen gefaseerd in¹⁷ een aantal stappen gerealiseerd worden.



NAAR EEN MASTERPLANVISIE STATIONSGBIED MAASTRICHT



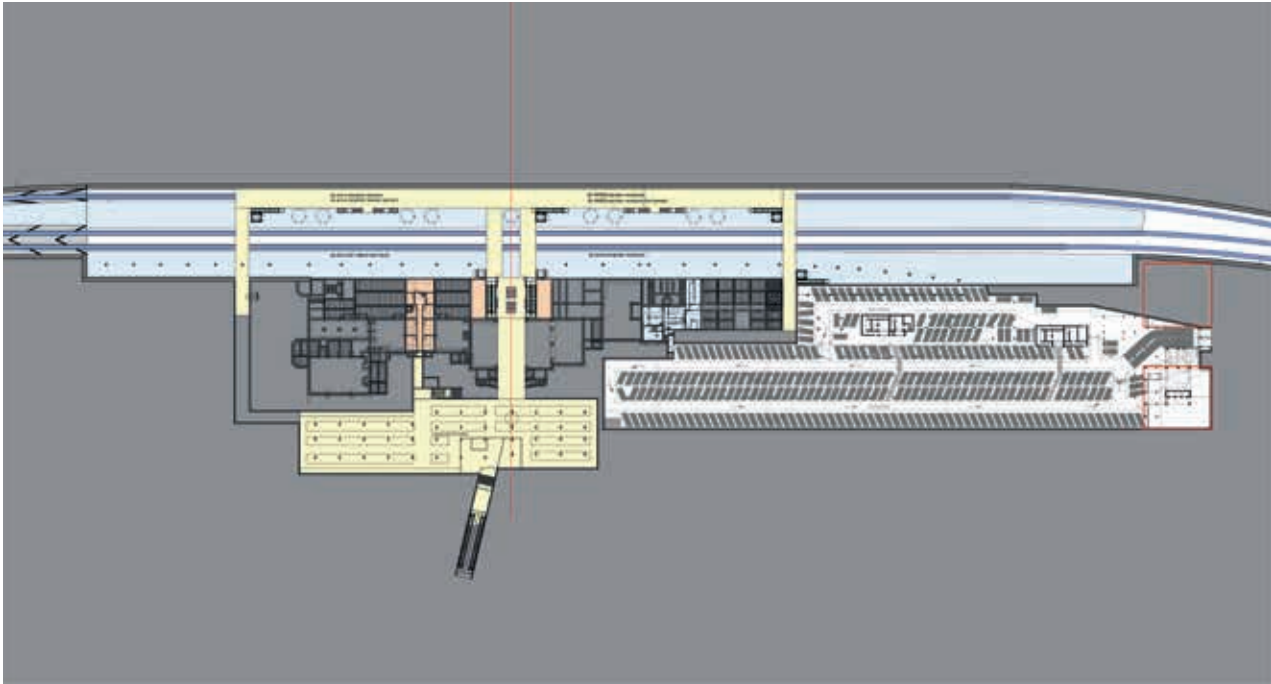
OPERATIE 1

De ondertunneling van sporen 4, 5 en 6 van het Centraal Station

De eerste operatie heeft betrekking op de omvorming van het Centraal Station tot een volwaardig multi-functioneel station.

Het ondergrondse aanleggen van de doorlopende sporen 4, 5 en 6

De ondergrondse uitbouw van spoor 4 en het ondergronds perronplatform voor de sporen 5 en 6 worden parallel aan de funderingen van het stationsgebouw aangelegd. Zij betekenen effectief een verdere uitbouw van reeds bestaande ondergrondse voorzieningen die op dit ogenblik slechts bestaan uit parkeergelegenheid voor auto's: de parkeergarage van het Kolonel complex en de fietskelder onder het stationsplein. Daardoor worden deze ook aantrekkelijker en krijgen zij nieuwe, effectieve vertakkingen.



Stationshal en ondergrondse perrons versie -2 en doorsnede / Middels roltrappen en liften worden sporen 4, 5 en 6 gemakkelijk toegankelijk vanuit zowel de centrale ingang als vanuit de sporen 1, 2 en 3.

De keuze is ook ingegeven door de aantallen reizigers. Het overgrote deel van die reizigers komt uit het noorden/oosten en heeft Maastricht als eindbestemming. Voor die omvangrijke studenten- en forenzenstromen wil men toegang tot in- en uitgang van het station zoveel mogelijk faciliteren. Tezelfdertijd wil men ook de groeipotentie in reizigers met als eindbestemming Maastricht Randwyck gezien de verdere toename van studenten, de ontwikkelingen van de Brightlands Health campus en het MUMC+, de congressen van het MECC, de uitbouw van de ET Pathfinder, verder faciliteren met een ondergrondse treinverbinding.



Emplacement ten zuiden van de passerelle, huidige situatie (boven) en toekomstige situatie (onder)



De mogelijk vrijkomende ruimte op de spooremlacements ten zuiden en ten noorden van de Passerelle en de ruimte van de sporen ten zuiden van de Duitse Poort kunnen nu benut worden. In deze zogenaamde “niet-geroerde” grond kunnen de werkzaamheden uitgevoerd worden om allereerst de twee doorlopende sporen 4 en 5, met een ondergrondse aftakking voor spoor 6 ondergronds te realiseren. Het ondergrondse spoor 6 heeft de functie als eindstation voor de Arriva Snelrein uit Aken/Heerlen (nu spoor 5b) en voor de NMBS-stoptrein Eijsden/Luik (nu spoor 5a). De dag dat de Arriva drielandentrein ook formeel toestemming krijgt op het Belgische traject kan deze trein zoals de andere Arriva treinen ook doorlopen op spoor 5 en 4 en dient spoor 6 slechts als eindstation voor de NMBS-trein. Zo komt de nieuwe Oost ingang van het Centraal Station op maaiveld te liggen en wordt

het hoofdgebouw een transitgebouw dat in plaats van breukmonument “doorgeefluik” wordt voor voetgangers en fietsers tussen het oosten en het centrum van Maastricht. De Stationsstraat krijgt haar autoluwe verlenging en wordt de bedoelde Percée die dwars door het stationsgebouw naar de Meerssenerweg doorloopt.

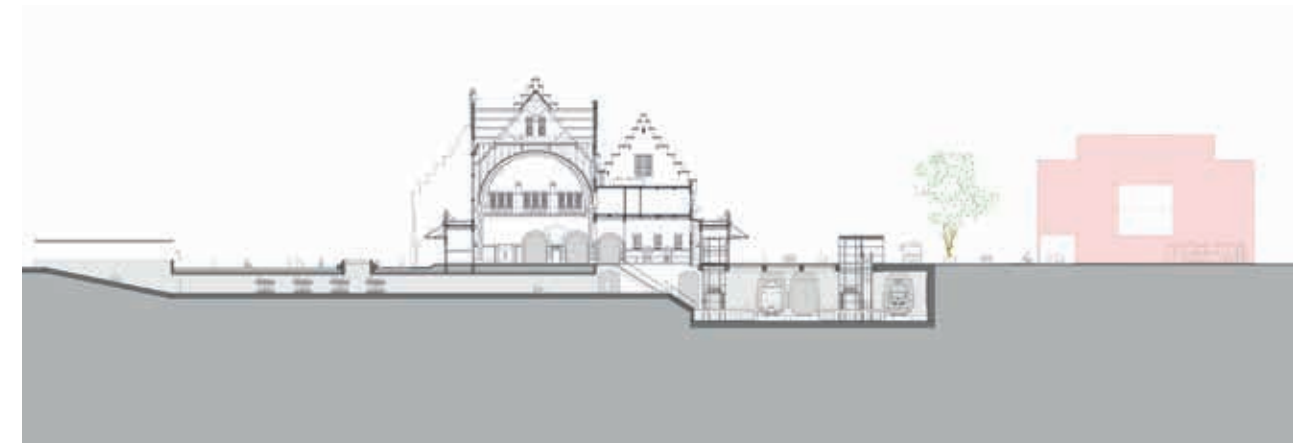


ALTERNATIEVEN VOOR HET ONDERGRONDSE STATION Voor de afmeting van het ondergrondse station zijn gezien de beschikbare ruimte enkele modaliteiten voorstelbaar. Hieronder worden er een drietal geschetst.

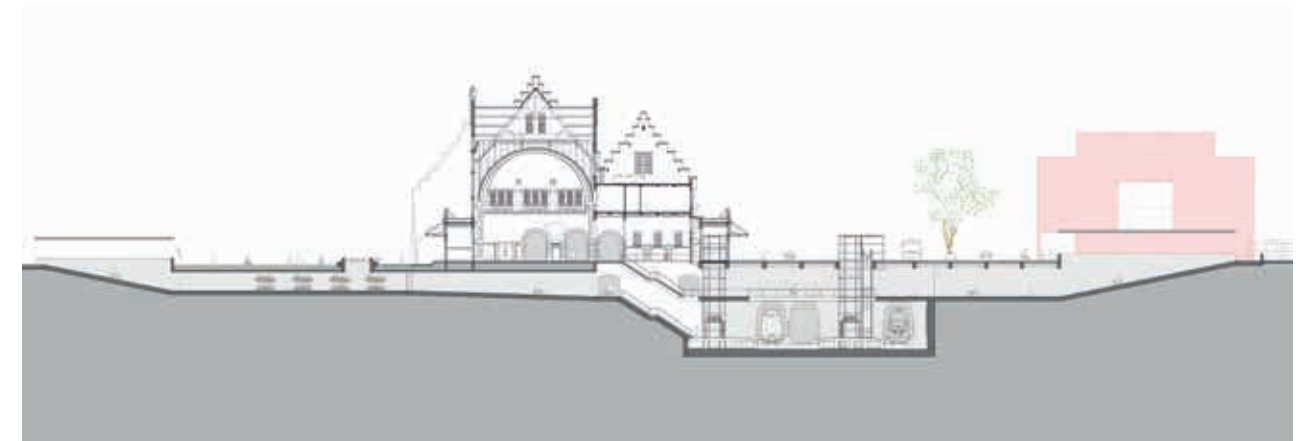
In de eerste figuur beperkt het ondergrondse station zich tot de doorlopende spoorlijnen 4 en 5 en spoor 6 als aftakking aan het ondergrondse spoorplatform. Het ondergrondse perron is eenlaags. Om het perron 5 en 6 te bereiken moet men over maaiveld op de vluchtheuvel via trappen en liften.

In de tweede figuur wordt het ondergrondse station opnieuw beperkt tot sporen 4, 5 en 6 maar is sprake van een tweelaagse ondertunneling zodat, zoals in Delft, alle perrons ondergronds bereikt kunnen worden via een brug. Daardoor ontstaat ook een extra mogelijkheid voor fietsers die nu ook toegang hebben tot de huidige ondergrondse fietsenstalling aan de westzijde van het station middels de onderaardse brug op niveau -1. Dit biedt ook voetgangers een extra verbindingsmogelijkheid bovenop de verbinding op niveau van het maaiveld.

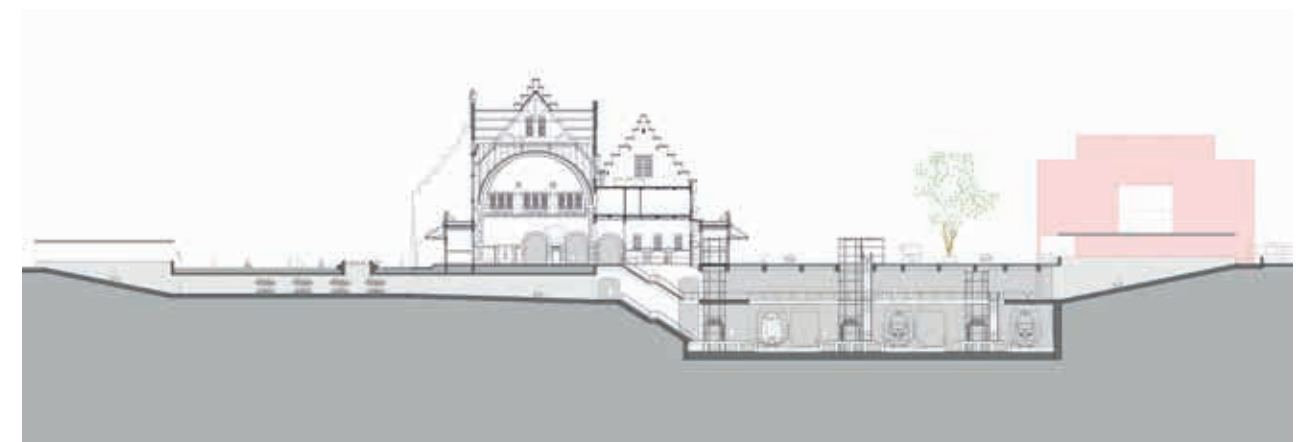
In de derde figuur tenslotte, wordt een aantal bijkomende perrons ondergronds aangelegd afhankelijk van toekomstige railvervoer-ontwikkelingen. Door de afmetingen van het emplacement is er ruimte genoeg voor deze ondergrondse uitbreiding.



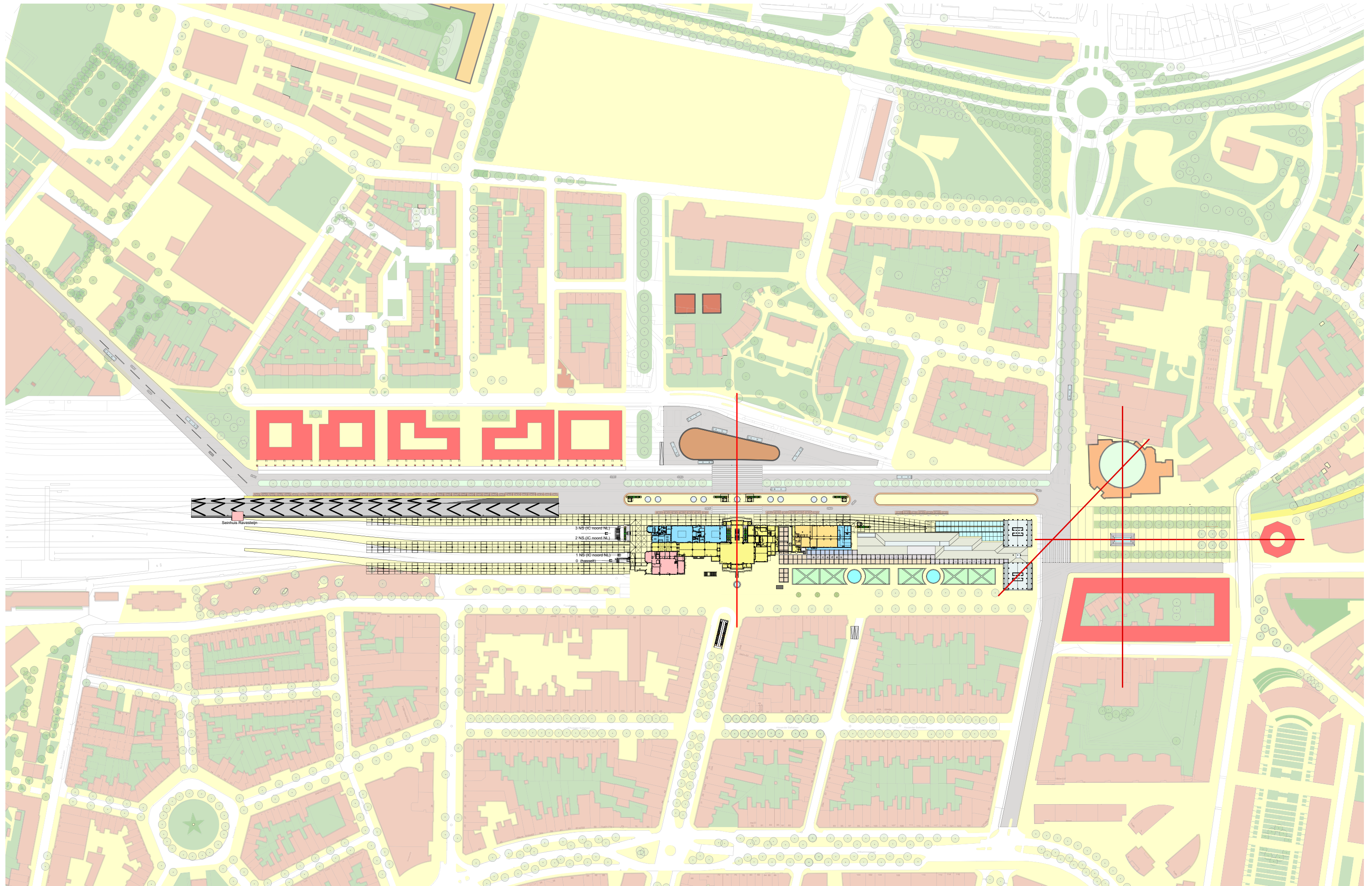
Figuur 1

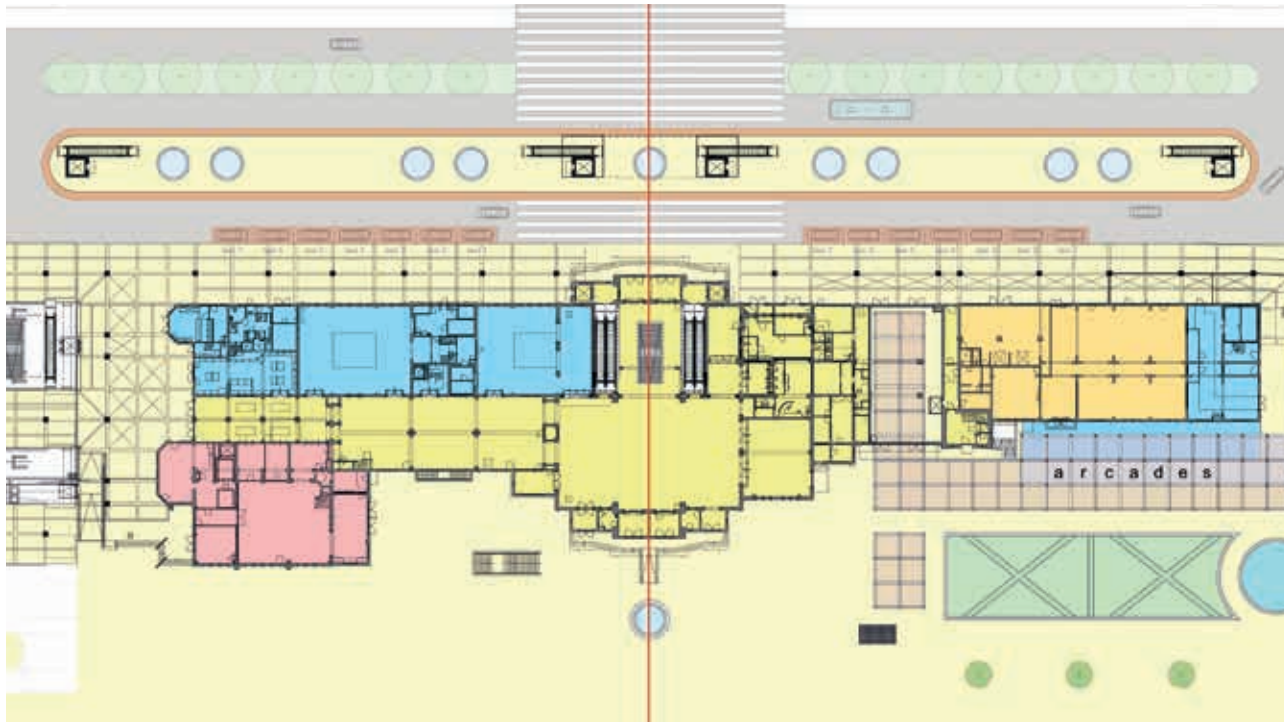


Figuur 2

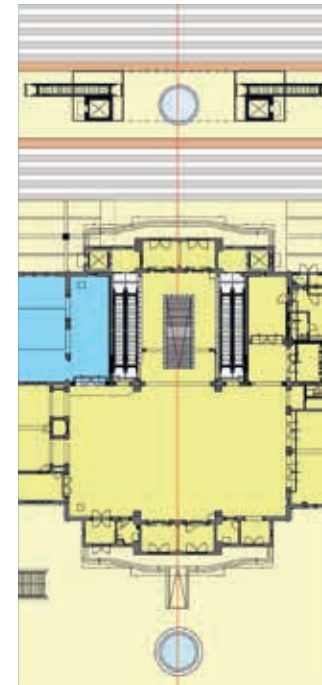


Figuur 3





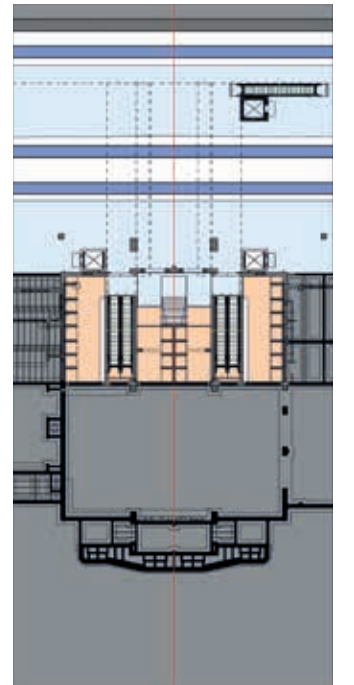
Stationscomplex plattegrond overzicht op stadsniveau



Aanpassing huidige Stationshal



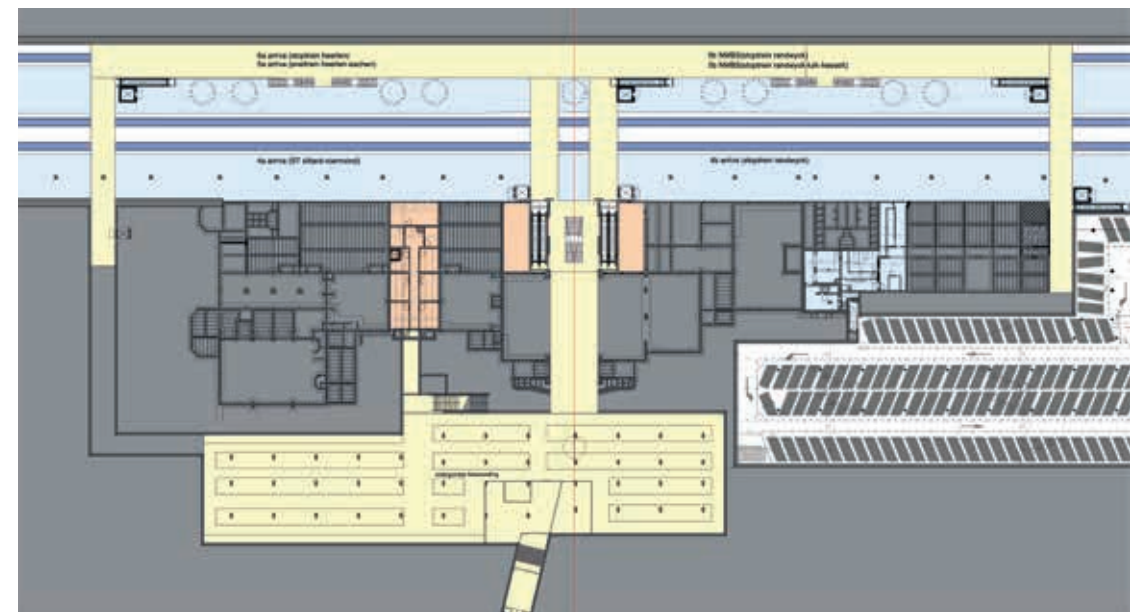
Aanpassingen -1



Aanpassingen -2



Perspectieven en plannen interieur stationshal en ondergrondse perrons



Ondergrondse perrons in aansluiting op de huidige fietsenstalling en parkeergarage

HET CENTRAAL STATION MAASTRICHT ALS DOORGEEFBUIK EN SCHARNIER

De centrale ingang van het Centraal Station wordt omgedoopt tot een scharnier met een drieledige ontsluiting:

- **entrée** tot de IC treinen van de NS richting noorden (sporen 1, 2 en 3);
- **toegang** tot de Arriva en NMBS stop- en sneltreinen richting noorden, oosten en zuiden ondergronds (sporen 4, 5 en 6);
- **doorgang** op maaiveldhoogte voor voetgangers en fietsers naar de oostkant van Maastricht.

Het vernieuwde Stationscomplex is niet langer het eindpunt van een doodlopende straat maar een scharnier tussen “groene looper”, de Brightlands Health Campus, Maastricht Oost en Maastricht West, Wyck, Ceramique en de binnenstad.

Het “lijmen” van de Maastrichtse spoorbreuk

De tweede doelstelling van deze Masterplanvisie behelst het lijmen van de spoorbreuk in Maastricht. Daarbij wordt logischerwijs gekeken naar de manier waarop dit binnen het kader van de A2 ondertunneling gelukt is, zoals hierboven reeds vermeld en beschreven in de 2018 ontwerp-ambitienota Stad en Spoor Maastricht *Over het Spoor*⁸.



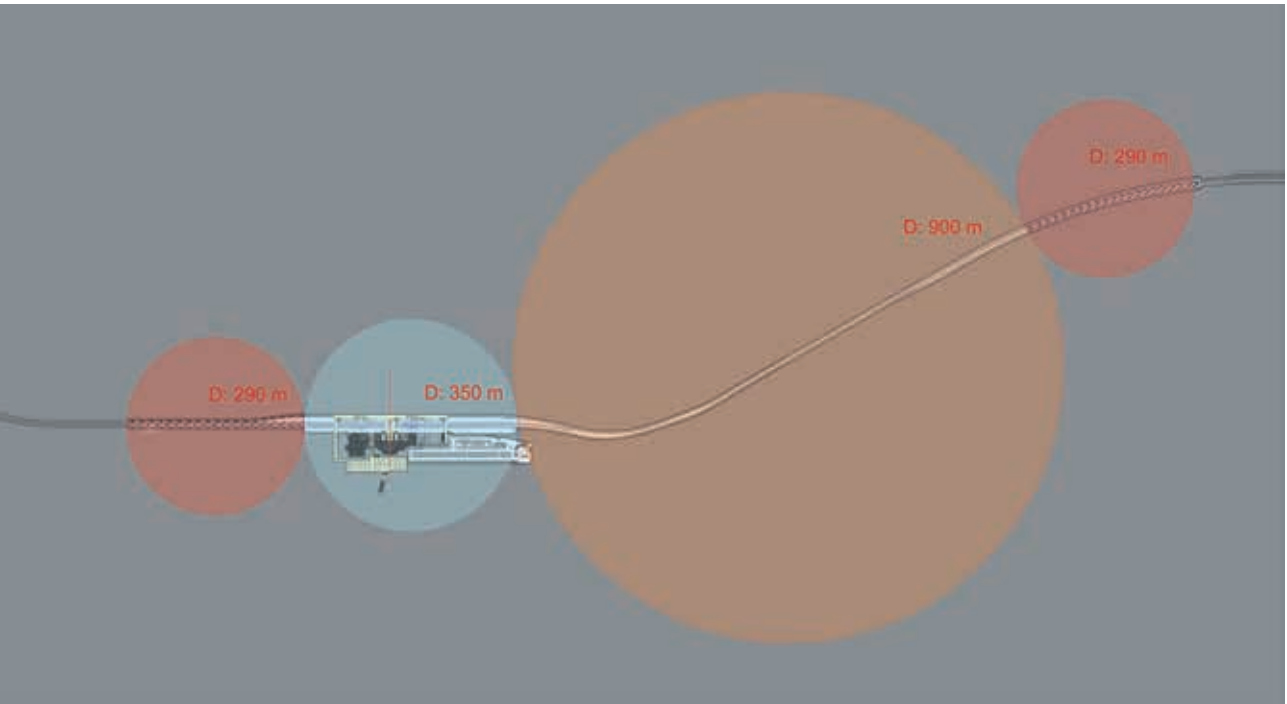
¹⁸ In de nota *Over het Spoor* wordt vertrokken van een visie die, ongetwijfeld ook illustratief voor de belangen van de in de regiegroep Stad en Spoor participerende partijen, bepaalde mogelijkheden uitsluit, zoals inkrimping van het spoor-emplacment of ondertunneling van het spoor. Tezelfdertijd werd wat mogelijke ondertunneling van het spoor betreft, slechts gekeken naar een volledige ondertunneling van het spoorcomplex tussen Sint Maartenslaan en Duitse Poort. Letterlijk: “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.”

Deze masterplanvisie beperkt zich in onze visie tot de ondertunneling van spoor 4, 5 en 6 vanaf het Centraal Station tot en met de huidige spoorwegovergang Alfons Ariënsstraat/Bloemenweg naast de Kennedybrug. Daarmee vervallen de belangrijkste mobiliteitsbottlenecks met betrekking tot zowel de spoorwegovergang Duitse Poort als die van de Alfons Ariënsstraat/Bloemenweg en beslaat een totale lengte van 1200 meter: 300 meter voor het ondergrondse station zelf en 900 meter voor de aangrenzende tunnel.

Komende vanuit het noorden zal de neerwaartse helling van spoor 4 en 5 starten ter hoogte van Seinhuis Post T, een rijksmonument van architect Van Ravesteyn. De zuidelijke helling zal starten achter de Kennedybrug en aanlanden bij station Randwijck.

Het ondergrondse perron voor spoor 4 en het eilandperron voor sporen 5 en 6 is korter (maximum 265 meter) dan de huidige perrons 4a en 4b, en het eilandperron 5/6a en 5/6b en bevindt zich ter plaatse van perron 4a en b naast de huidige HEMA, AH winkel en fietsenstalling.

De ontsluiting van het station biedt diverse extra kansen op invulling van vergeten zones die temidden van het omgevende stedelijke weefsel op verdere ontplooiing wachten. Het gaat dus niet louter om het **lijmen van de spoorbreuk** maar ook om het **helen en activeren van vergeten, soms non describe gebieden**, de nabijgelegen emplacementen en Wyckerpoort Zuid terzijde van de Bloemenweg.



Het ondergronds traject met op- en afrit

Daartegenover staat een aantal nieuwe verbindingsmogelijkheden, zoals onder meer de mogelijkheid om aan de voet van de toren van de Kolonel tot de N278 en ter plekke van de huidige twee gelijkvloerse spoorwegovergangen weer een aantal comfortabele en royale verbindingen aan het stedenbouwkundige weefsel van de stad toe te voegen.

Anderzijds krijgt het stationsgebouw aan de oostzijde een nieuwe entree en toegangshal die hier als spiegelbeeld van de westzijde wordt ontwikkeld. Het voetgangers- en fietsverkeer zal op maaiveld door het stationsgebouw geleid worden en zo een ontsluiting bieden aan het verkeer van Maastricht-oost. Bovendien wordt met de aanleg van een ruime Allee parallel aan het huidige perron 4a ook de aansluiting met de omringende stadsdelen gemaakt.

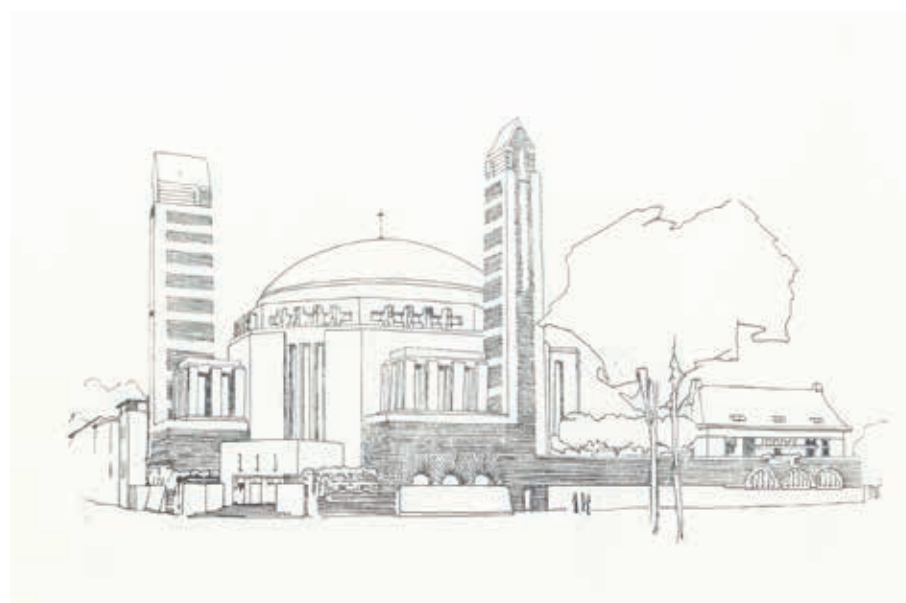
Op het vrijkomende driehoekige spoorwegemplacement ten zuiden van de voetgangersbrug ontstaat ruimte voor een nieuw busstation, kiss & ride en taxivoorzieningen voor de oostzijde van het station. De huidige locatie voor de bussen wordt deels behouden maar ook een nieuw ophaalpunt voor de taxi's en kiss & ride voor de westzijde van Maastricht.

Ter plaatse van de spoorwegovergang Duitse Poort ontstaat door de aanleg van de nieuwe treintunnel tussen de heden gescheiden stadsdelen een verbinding op maaiveld door middel van een nieuw plein dat geflankeerd wordt door de Koepelkerk en een nieuw stadsblok in de karakteristieke architectuur van plandeel Céramique. Het nieuwe plein zal in Oost West richting als scharnier tussen oud Wyck en de Groene Loper fungeren en eveneens in de noord zuid richting het Station complex, de Kolonel, Céramique en Brightlands Health Campus aan elkaar knopen. Door toevoeging van nieuwe pleinwandonderdelen aan Kolonel door een verdubbeling van de toren en aan de Koepelkerk (zie kader) een zevenhoekige parkkapel, wordt deze stadskamer de start van een “health” Groene Loper Route en wordt daarmee de link gelegd naar de Brightlands Health Campus.





Nieuw Koepelkerkplein bij de Duitse Poort



Oorspronkelijke tekening H. Hart-kerk van Jos Ritzen en Alphons Boosten, 1921

DE KOEPELKERK REVISITED Het veelbelovende architectenduo Boosten-Ritzen projecteerde in hun oorspronkelijke ontwerp uit 1921 twee elegante, ranke torens voor het vervullen van het bedoelde spirituele stadsbeeld ter plekke .

De rol van de monumentale Koepelkerk als koepel“tricht” is symbolisch. Zoals zij zich nu reeds heeft opengesteld voor andere godsdiensten dan de oorspronkelijk Rooms-Katholieke – het gebouw biedt sinds 2021 ook onderdak aan de Eritrees-orthodoxe geloofsgemeenschap – is het de bedoeling dat de kerk met zijn twee ‘minaretten’ een verbindende functie vervult tussen oost en west en de verschillende gemeenschappen in Maastricht.

Het ‘helen’ van de Maastrichtse spoorbreuk

In de laatste fase komt het spoorwegemplacement ten noorden van de Passerelle ter beschikking en krijgt haar finale bestemming d.m.v. het doortrekken van de nieuwe ruime Allee vanaf de Meerssenerweg naar het station en een zestal woonblokken ter completering van de wijk Wyckerpoort met prachtig uitzicht op de stad. De lanenstructuur die zo typisch is voor de 19-de eeuwse binnenstad wordt hiermee ook aan de oostzijde van de stad gecompleteerd opdat het nieuwe Stationscomplex uiteindelijk geflankeerd zal worden door twee parallelle bomenlanen langs het spoor. De aanleg van de 900 meter lange tunnel tussen Station Maastricht en Station Randwyck biedt niet enkel de mogelijkheid tot het opheffen van de twee, bijna archaïsche overwegen met slagbomen die heden de mobiliteit tussen de stadsdelen bemoeilijken. Tezelfdertijd biedt de ondertunneling van het spoor aanzienlijke ruimte voor nieuwe bestemmingen en groenvoorzieningen/parken en wordt daarmee de spoorbreuk tussen oost en west gelijmd.



Wyckerpoort zuid en ‘health groene loper’

Dit laatste deelgebied houdt de koppeling in van het stationsgebied met het zuidelijke eindpunt van de “groene loper” langs de Kennedybrug. Hierdoor ontstaat aan het einde van de “groene loper” een zijtak: de “health groene loper” die het Centraal Station verbindt met de Brightlands Health Campus. Deze health zijtak van de groene loper eindigt aan de Koepelkerk waar een nieuw groen plein wordt ingericht dat als verzamel- of vertrekpunt dient richting Brightlands Health campus.

Kortom, de vrijgekomen ruimte door ondertunneling van de spoorlijn wordt in de eerste plaats benut zodat het de kwaliteit van de leefomgeving ten goede komt en de fysieke spoorbreuk in Maastricht **niet alleen lijmt maar ook heelt**: in de betekenis van gezond maken (“healed”).

Deze Masterplanvisie zal in 7 stappen een groot aantal lang gekoesterde wensen inlossen.

- Een betere doorstroom van treinreizigers met gemakkelijke en snelle overstapmogelijkheden waarbij het Centraal Station Maastricht zijn beide functies optimaliseert.** Verwacht mag worden dat in de toekomst spoormobiliteit een belangrijke rol zal spelen bij de verdere verduurzaming van personenverkeer in en rond Maastricht. In de hier voorgestelde Masterplanvisie kan het Centraal Station Maastricht zijn sleutelrol goed vervullen, zowel wat toegankelijkheid betreft als eindpunt voor reizigers en als overstapstation voor doorreizigers.
- De realisatie van een verbinding op maaiveld tussen het centrum aan de westzijde en de vernieuwde wijken rond de Groene Loper aan de oostzijde van het station.** De Stationsstraat als oude “percee” wordt in ere hersteld. Het station wordt effectief een doorgaande verbindingas voor voetgangers en fietsers.
- Spiegeling van de huidige centrale ingang van het station van de westzijde naar de oostzijde waardoor de centrale hal van het station twee identieke gezichten krijgt.** Deze nieuwe symmetrie geeft evenwicht in het verbindende karakter van het station tussen oost en west. In de as van de hal wordt ter plaatse van de huidige trap naar de Passerelle met nieuwe (rol)trappen en liften de overzichtelijke toegang naar het ondergrondse station gelegd en ontstaat dóór de hal een directe doorloop naar de oostkant van het station en de nieuwe Allee. Het monumentale karakter van het station en de bestaande verbinding van de hal met de noordelijke perrons blijft ongewijzigd maar voor het zuidelijke deel ontstaat de kans voor een passende herinrichting.
- Een nieuw logistiek knooppunt ten oosten van het station: Aanleg van een busstation, kiss & ride en taxiplaatsen aan de oostzijde van het station met comfortabele verbindingen naar zowel de oost- als westzijde van Maastricht¹⁹** Eenmaal aan de oostzijde, landt men bij het in- en uitstappen onder de bestaande 450 meter lange hergebruikte monumentale luifel die een nieuw aanzicht biedt als langgerekt stedelijk element voor de ontvangst van al het aankomende en passerende verkeer: bus, taxi, fietsers, voetgangers. Tussen het nieuwe busstation en de stationshal wordt, door middel van een brede zebrazone, de connectie gemaakt met een lange vluchtheuvel die een aantal bovengrondse toegangen biedt tot de ondergrondse sporen. Deze intensief kruisende verkeerstromen vormen straks een uniek logistiek schakelmoment van de oost-west verbinding van Maastricht en van de nieuwe Allee parallel aan het Station complex.
- De in gebruik name van de Stationsstraat als korte Ramblas in samenhang met de herinrichting van het Stationsplein als een heuse openbare stedelijke ruimte met een bijbehorende “Plaza Real” als symbolische drager.** Zoals de huidige arcades prominent onderdeel van het Kolonelgebouw uitmaken en een karakteristieke toegang tot de eraan

¹⁹ Zie het belang van de oostzijde van Maastricht in bewonersaantallen (voetnoot 3)

gelegen functies bieden, zo ook wordt hier voorgesteld het motief van de arcades voort te zetten tot en met de prominente toren van het station waardoor de gebouwdelen ten zuiden van de Stationshal uitnodigende functies kunnen vervullen. Daarbij hoort ook een uitbreiding van de buitenruimte met fontein en groene plantsoenen op het dek van de bestaande parkeergarage. Het doorgaande sluipverkeer wordt hier geweerd en zoals met de inrichting van de Percée gebeurt, wordt nu ook een aangenaam verblijfsklimaat gecreëerd waar voetgangers en fietsers het beeld bepalen.

6. Ontsluiting van de oostkant van het Stationsgebied door aansluiting van de nieuwe Allee ter plaatse van het spooreplacement en een nieuwe verbinding van het kopstation naar het hart van de Groene Loper.

Ten oosten van het station vertaalt zich dit door de aanleg van een nieuwe Allee boven de ondergrondse perrons en vervolgens langs de bovengrondse sporen aansluitend op de Meerssenerweg. Omdat de vrijkomende ruimte zo'n 26.400 m² bedraagt wordt ter completering van Wyckerpoort voorgesteld aan de nieuwe Allee een zestal woonblokken met prachtig uitzicht op het centrum te realiseren. En ter plaatse van het kruispunt Thorbeckeplantsoen/ Meerssenerweg wordt een groene as met zicht op de Lourdeskerk aangelegd waarbij ook het zicht op het verzamelplein van het station in omgekeerde richting gewaarborgd blijft. Het resterende deel van de Meerssenerweg wordt daarna onderdeel van de wijk en tot bestemmingsverkeersroute omgedoopt.

7. Het opheffen van de inmiddels archaïsch ogende slagbomen bij de gelijkvloerse spoorwegovergangen aan de Duitse Poort en Ariënsstraat/ Bloemenweg om deze te vervangen door een nieuwe “health” voetgangers-/fietsersverbinding naar voorbeeld van de groene loper op het dek van de spoorwegtunnel. Het lijmen van de 900 meter lange spoorbreuk ten zuiden van het station biedt nieuwe mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling op de vrijkomende ruimte: in totaal zo'n 125.000 m². Dit behelst in de eerste plaats het ontwarren van de huidige verkeersknoep aan de Duitse Poort, nu een belangrijk mobiliteitsknoelpunt. Dit biedt de mogelijkheid om te komen tot een royalere verbinding tussen het Stationsgebied en het Céramiqueterrein. Terzijde van de Koepelkerk wordt een nieuw groen plein gecreëerd als verzamel- en vertrekpunt naar de Brightlands Health Campus. De keuze die hier gemaakt wordt is om deze ruimte naast een verbindende ook een helende rol te geven. Concreet vertaalt zich dit in een “health” loper die de groene loper kruist bij de Alfons Ariënsstraat/Bloemenweg en met de Brightlands Health Campus verbindt. Langs het groene plein en deze “health” loper zullen een aantal nieuwe, beeldbepalende gebouwcomplexen verrijzen. Dit behelst onder meer een tweede toren naast het Kolonelgebouw; een nieuwe pleinwand tegenover de Koepelkerk ter plaatse van de huidige woningen langs de Duitse Poort, en een nieuwe woonwijk aan de Wyckerpoort-Zuid. Het logistieke karakter van het huidige bedrijventerrein tussen Heerderweg, Sint-Gerardusweg en “groene loper” wordt hierbij omgedoopt in een multi-functioneel gebied met naast woon- en zorgplekken ook werkplekken. Het totale gebied Wyckerpoort-Zuid bestrijkt zo'n 96.000 m².



Propositie voor een toekomstig Stationsplein



20 De conferentie “Cities at the Crossroads” van de Council on Urban Initiatives, ziet de stad in de 2020’s geconfronteerd met drie ambitieuze uitdagingen: “the JUST city, the HEALTHY city and the GREEN city.” Zoals Professor Ricky Burdett, de directeur van LSE Cities het stelt: “Bringing together urban leaders who have transformed their cities – from Barcelona to Bogota – with activists, thinkers and practitioners, creates a real opportunity to reimagine the way cities are planned and decisions are made to make cities fairer, healthier and greener.” Cities at the Crossroads (lse.ac.uk)

De voorstellen zoals hier geformuleerd zijn slechts het resultaat van eigen reflecties. Wellicht zijn er meer. De gedeeltelijke ondertunneling zoals hier voorgesteld biedt immers tal van nieuwe **Boven het Spoor** ontwikkelingsmogelijkheden. Sommige zullen de onmiddellijke financiële haalbaarheid van de spoorondertunneling ten goede komen zoals in het geval van de A2. Andere, zoals hier beargumenteerd, zullen in de eerste plaats de kwaliteit van de bovengrondse leefomgeving ten goede komen. De filosofie van het hier voorgestelde masterplan is immers niet alleen gericht op het lijmen van de bestaande spoorwegbreuk maar ook op het helen van de negatieve impact die deze eeuwenoude oost-west breuk op de Maastrichtse samenleving heeft gehad. Daarom leggen wij de focus in het masterplan om de vrijkomende ruimte zo te benutten dat zij in de eerste plaats de kwaliteit van de leefomgeving ten goede komt.

Voor de economische, financiële paragraaf verwijzen wij naar voorbeelden als Station zone Delft, Grote Markt Den Haag en Station Blaak in Rotterdam en schatten de totale kosten van ondertunneling, inclusief de ondergrondse aftakking van spoor 6, op ruwweg €350 miljoen: €250 miljoen voor de ondertunneling en €100 miljoen voor het ontsluiten van de ondergrondse perrons, inclusief het gebruiksklaar maken (trappen, rollators, liften) van de ondergrondse perrons in het station. Deze omvangrijke kosten dienen afgezet te worden tegenover de alternatieve mobiliteitskosten in het geval men niet overgaat tot ondertunneling. Die kosten zijn omvangrijk en omvatten onder meer het afsluiten voor verkeer en opheffen van de twee bewaakte spoorwegovergangen aan de Duitse Poort en langs de Kennedybrug ter hoogte van de Alfons Ariënsstraat/Bloemenweg, waarvan ProRail vragende partij is. Daarnaast zijn er de mogelijke opbrengsten gekoppeld aan de verkoop/verhuur van de hier voorgestelde nieuwe bebouwing. De totale vrijgekomen ruimte is aanzienlijk en bedraagt zo’n 150.000 m².

Allegorie van goed en van slecht bestuur - *Wikipedia*. “De hier geschetste stad, Siena in de 14e eeuw met zijn karakteristieke gebouwen, getuigt van wijsheid, moed, rechtvaardigheid en bezonnenheid. De gebouwen zien er goed onderhouden uit en edelen gaan te paard in mooie kleding. Ambachtslieden zijn volop aan het werk, kooplieden bieden hun waren aan, boeren brengen, op ezels, hun waren naar de markt en meisjes dansen op straat. De dans suggereert een eendracht, die onmisbaar is om vreedzaam samen te leven. Er wordt volop gebouwd (boven de school). Er heerst vrede en harmonie.”

Maar er zijn ook de omvangrijke sociale, maatschappelijke baten die moeilijk in concrete, economische cijfers te vatten zijn. Daar waar nu een omvangrijke leemte is van onzichtbaar, zogenaamd “non-descript” stadsweefsel, bieden de voorstellen zoals hier beschreven immers nieuwe mogelijkheden om dit stadsweefsel te activeren en ook een centrale rol te laten spelen in het aan elkaar laten groeien van het door de spoorbreuk gescheiden stadsweefsel.

Zoals in de Inleiding van dit rapport reeds gesteld, bieden stedenbouwkundige ontwikkelingen een belangrijke rol in het huidige Europese debat rond duurzaamheid en klimaatneutrale stads- en regionale planning²⁰. Uiteraard zullen de omvangrijke stedenbouwkundige operaties die met de hier voorgestelde transformaties gepaard gaan, tijd vergen en daarom, zoals hierboven beschreven, slechts stapsgewijs en geleidelijk uitgevoerd kunnen worden.

Onze nota wil in de eerste plaats bijdragen aan een verdere uitkristallisering van enkele kerngedachten die ten grondslag liggen aan deze Masterplanvisie, zodat een realisatie geen jongens- of eerder ouderen-droom blijft maar in de komende jaren concrete uitwerking vindt.

Wij hopen dat de hier voorgestelde **Boven het Spoor** visie hiertoe een bijdrage levert en uitgroeit tot een heus participatieproject. Onze tekeningen en voorstellen kunnen niet wedijveren met de prachtige fresco’s uit *L’Allegoria ed Effetti del Buono e del Cattivo Governo* (de *Allegorie van goed en van slecht bestuur*) van Ambrogio Lorenzetti in het Palazzo Pubblico van Siena²¹, maar we hopen desalniettemin dat bijgaande fresco van de gevolgen van goed bestuur in de stad eenzelfde beeld oproepen van goed bestuur... nu in Maastricht, en... boven het spoor.

21 Volgens Wikipedia: “De fresco’s moesten het werk inspireren van de stadsbestuurders die in deze zaal bijeenkwamen. De allegorie is gebaseerd op het principe van Aristoteles van gerechtigheid en algemeen welzijn en verbeeldt: ‘goed’ en ‘slecht’ bestuur en de gevolgen daarvan in de stad en op het platteland.” Allegorie van goed en van slecht bestuur - Wikipedia

OVER DE AUTEURS

Deze notitie werd geschreven op persoonlijke titel en op eigen initiatief, gebruikmakend van de planologische en architectuurexpertise van Jo Coenen opgeslagen in zijn archieven DOC-C en van de economische inzichten en expertise van Luc Soete. Beide auteurs zijn in Maastricht woonachtig.



Jo Coenen, Heerlen (1949) nam als wetenschappelijk medewerker van de faculteit bouwkunde van de Technische Universiteit Eindhoven rond 1977 deel aan internationale prijsvragen. Na ervaringen bij Aldo van Eyck & Theo Bosch in Amsterdam, Luigi Snozzi in Locarno en James Stirling in Düsseldorf startte hij in 1980 gelijk met de presentatie van zijn werk op de Biënnale van Venetië zijn eigen praktijk in Eindhoven/Maastricht. Vanuit zijn internationale studio's in Berlijn, Luxemburg, Zürich en

Milaan maakte hij deel uit van prominente internationale jury's. Hij ontving diverse prijzen en onderscheidingen waaronder de BNA-kubus 1995, Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw 2014, de ARC20 oeuvre award 2020 en de erelidmaatschappen van de Bund Deutscher Architekten 1995 en het American Institute of Architects 2009. Voor Nederland bekleedde hij de functie van Rijksbouwmeester in 2000-2004, ontving een eredoctoraat van de Open Universiteit 2004 en was als hoogleraar verbonden aan de technische universiteiten van Karlsruhe, Aken, Lausanne, Milaan en Delft.

Zie https://nl.wikipedia.org/wiki/Jo_Coenen



Luc Soete, Sint-Jans-Molenbeek (1950) was sinds 1986 hoogleraar Internationale Economische Betrekkingen aan de School of Business and Economics van de Universiteit Maastricht. In 1988 richtte hij MERIT op, een onderzoeksinstituut dat over de jaren uitgroeide tot een toonaangevend onderzoeksinstituut in

de economische analyse van technologische ontwikkeling en innovatie en in 2005 deel ging uitmaken van de United Nations University (UNU). Van 2012 tot 2016 was hij Rector Magnificus van de Universiteit Maastricht. Na zijn pensionering werd hij vice-voorzitter van de Raad van Toezicht van de TU Delft en decaan van de Brussels School of Governance verbonden aan de Vrije Universiteit Brussel. Hij ontving ere-doctoraten van de Universiteit Gent, de Université de Liège en Sussex University. Hij is lid van de Koninklijke Nederlandse Academie der Wetenschappen. In 2018 schreef hij het strategisch actieplan Randstad Zuid-Limburg (www.eszl.nl/wp-content/uploads/2018/04/strategischevisierandstadzuidlimburg_def.pdf). In 2019 het strategisch actieplan Middengebied Zuid Limburg: “Van Groen Hart tot Groene Long” (www.eszl.nl/wp-content/uploads/2019/05/Middengebied.pdf).

Zie ook https://nl.wikipedia.org/wiki/Luc_Soete

stichting
DOC-C

Deze uitgave is tot stand
gekomen in de herfst 2021 met
medewerking van Andrea Bertus
voor de grafische vormgeving,
Alexei Gleizer voor de coördinatie
van tekst en beeld en Sada
Shirafuji voor de computer
tekeningen.

Druk: Drukkerij Walters
Eerste versie / 30 november 2021

