

# Kiezen voor een hele stad

ESSAY STAD EN SPOOR MAASTRICHT:  
VAN BARRIÈRE NAAR BEZIELING  
*GOVERT DERIX*

**Wij moeten hetgeen wij  
te doen hebben begrijpen  
als een onmisbaar onderdeel  
van het geheel  
en dankbaar aanvaarden  
dat ons dit is opgedragen**

Tekst in de glas-in-loodramen van Charles Eijck  
boven de uitgang van Station Maastricht

## Inhoud

Vertrek – 6

I Trein van gedeelde dromen – 9

II Lopers voor leefbaarheid – 15

III Brede maatschappelijke zoektocht – 21

IV Eilandenrijk en krachtenspel – 29

V Waarden en ordeningsprincipes – 37

VI Naar een toekomstbestendige Poort van Maastricht – 43

VII De verbonden stad: hoe Maastricht oversteekt naar zichzelf – 51

Doorreis – 54



## Vertrek

6

Precies op de ochtend dat ik met Jos Geurts van Projectbureau A2 bij het Geusseltstadion een afspraak had om te praten over zijn idee om mij een essay te laten schrijven over het initiatief Stad en Spoor, liep ik in de stationshal aan tegen een gesloten trap van de passerelle die Maastricht West en Oost met elkaar verbindt. Onderhoudswerkzaamheden. In de seconden voordat ik ontdekte dat ik de lift kon nemen, schoten de alternatieven door mijn hoofd. Door de fietserstunnel die een jongere zou omschrijven als dat stinkding waar je op de scooter gelukkig in twee tellen doorheen bent. Via de overgang bij de Duitse Poort, en dan maar hopen dat de slagbomen meewerken. Of, de avontuurlijkste optie, naar het emplacement in de bocht van de Sint-Antoniuslaan en daar aan een medewerker vragen of die mij door wirwar van wissels en sporen naar de overkant kon loodsen. Wellicht dat hij me op mijn blauwe ogen zou vertrouwen als ik zou zeggen dat ik een verhaal ging schrijven over de toekomst van dit gebied.

7

In de weken die volgden ging ik beseffen dat die toekomst uitermate complex is. Maar ook dat die ingewikkeldheid is terug te brengen tot één vraag: waar gaan we met het station naartoe? Anders gevraagd: kunnen we van dat station een internationaal vervoersknooppunt maken dat meteen ook een vitaliserende schakel is tussen Oost en West?

Nog anders: hoe kan het stationsgebied een Poort voor heel Maastricht worden? Of nog anders: is de besluitvorming rondom Stad en Spoor niet ook een lakmoesproef voor wat we willen en kunnen met de hele stad?

Het concept van dit verhaal stond nauwelijks op de rails of ik had het genoeg met de mensen van Stad en Spoor deel te nemen aan de conferentie 'Sturen op de sociale waarde van infrastructuur' van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid in Den Haag. De samenhang van de Groene Loper met de toekomst van het stationsgebied was daar een van de casussen die werden uitgediept. De bevindingen van die leerzame bijeenkomst zijn meegenomen in de finale versie van dit essay.

Een paar dagen daarvoor kwam ik in de vroege avond terug van gesprekken in Wittevrouwenveld en wilde door de passerelle naar het centrum lopen. Een zeldzaam mooi strijklicht viel over het samenspel van trapgevels, perronoverkappingen en bovenleidingen. Voor het eerst zag ik de schoonheid van de zogenaamde achterkant van het station. En ik besepte: het hééft al twee eigenzinnige entrees die recht doen aan het verschil en de gelijkwaardigheid van Oost en West. Je moet er alleen de ogen voor openen en de toegankelijkheid verbeteren. Alsof de architect al voorsorteerde op een toekomst die nu aan onze voeten ligt.



## *I* Trein van gedeelde dromen

Toen ik een tijdje terug voor het eerst over de Groene Loper liep, werd ik getroffen door drie dingen: de rust, het gedrag van de mensen, en een verlangen dat ik toen nog niet begreep, maar waarvan ik de betekenis met dit verhaal aan het licht zal brengen. De rust hing samen met het besef dat hier sinds 1941 een autoweg had gelopen, de roemruchte flessenhals met de enige zes stoplichten tussen Amsterdam en Nice die nu onder de grond was verdwenen. Met als cadeautje voor de stad het slingerende lint van de Groene Loper, pal op het dak van de dubbellaags tunnel. 'Ineens kun je midden in Wittevrouwenveld de belletjes van de spoorwegovergang bij Wyckerpoort horen,' zei iemand vlak na de opening. Dat ik lette op het gedrag van de mensen kwam omdat ik wist dat beleidsmakers en bewoners allerlei sociaal-maatschappelijke verwachtingen hebben bij dit nieuwe stuk stad. Verwachtingen die samenhangen met het verlangen dat ik met dit verhaal een stem zal geven.

Ik beseftte dat de Groene Loper niet uit de lucht komt vallen, maar past bij de geschiedenis van de stad die vanaf haar geboorte in het teken staat van oversteken en verbinden. Mosa Trajectum, de waarschijnlijk oorspronkelijke naam van Maastricht, betekent zoveel als oversteekplaats over de Maas. Toen omstreeks vijftig voor Christus de eerste Romeinen ontdekten dat je bij de monding van de Jeker betrekkelijk veilig de overkant van de rivier kon bereiken, markeerde dat het begin van onze stad. Meer dan tweeduizend jaar later is met recht te stellen dat de internationale en strategische ligging de rode draad is van een ingewikkelde en kleurrijke historie die in onze jaren in een belangrijke en misschien zelfs beslissende fase komt die veel te maken heeft met het nog vage verlangen waarmee ik van wal stak.

Om dat wat beter te pakken, maak ik een afkorting naar het spoor.

Mensen die de wenkbrauwen fronsen bij de tegenwoordig enigszins primitieve verbindingen met Duitsland en België (sommigen noemen de boemel naar Luik zelfs de Cochabamba-express, vanwege het aftandse karakter van de trip tussen Maastricht en de Walvis van Calatrava in Liège Guillemins) zijn niet zelden verrast als ze horen dat in Maastricht ooit de eerste internationale treinstations van Nederland verrezen. Halverwege de negentiende eeuw, toen het treinvervoer op stoom raakte, bruiste Maastricht van de treinen en sporen die de stad verbonden met Aken, Luik en Hasselt en de rest van de wereld – en die steden (en de rest van de wereld) met ons.

Je zou een rechtstreekse lijn kunnen trekken van eerste Maasbruggen uit de oudheid en de middeleeuwen naar onze spoorverbindingen aan het begin van de moderne tijd. Beide bewijzen hoe het internationale zit ingebakken in de ligging en betekenis van de stad. Verbinden is de stad op het lijf geschreven. Lange tijd genoot Maastricht naam en faam als de ‘boulevard de tous les Pays Bas,’ de vesting die je moest nemen alvorens de rest van de Nederlanden te kunnen veroveren. Ook in dat licht was het niet meer dan natuurlijk dat Maastricht zich snel ontwikkelde tot een knooppunt van spoorlijnen. Tot diep in de twintigste eeuw zorgden spoor, station en de douaneafhandeling voor veel werkgelegenheid. Met in de hoogtijdagen meer dan achthonderdvijftig spoorweg-medewerkers was het spoor lange tijd een onmisbaar onderdeel van de plaatselijke economie.

Maar dan gebeurt er iets vreemds, iets wat in vele steden gebeurde, maar wat in Maastricht leidt tot een bijzondere situatie.

Het voorlopige hoogtepunt van onze treinhistorie is ongetwijfeld de voltooiing in 1915 van het karaktervolle station aan het einde van wat nu de Stationsstraat is. Niemand minder dan de bekende spoorwegarchitect George Willem van Heukelom (een adept van Berlage) maakte dat gebouw tot zijn laatste en meest betekenisvolle meesterwerk. Ga eens op het ronde ontmoetingsbankje voor het station zitten en laat het gebouw op je inwerken. Alleen al de combinatie van Hollandse trapgevels en Maaslandse zadeldaken spreekt boekdelen. Het gebouw is te lezen als een statement over de samenhang van stad en land en de rol die treinverkeer daarbij kan spelen. Volgens kenners is er zelfs sprake van een spirituele dimensie.

Het station verving de aparte stationnetjes voor de lijnen naar Aken, Breda, Hasselt en Luik en verrees op ‘veilige afstand’ van het toenmalige centrum. De ligging was visionair: wie over de Servaasbrug komt aanlopen ziet het met een beetje geluk nog steeds van verre liggen. De straat tussen Maas en station ontwikkelde zich tot een boulevard met monumentale panden, zoals het iconische L’Empereur. Opvallend is nog altijd de ranke stations-toren, een oriëntatiepunt dat in de sky-line van Maastricht in visuele verbinding staat met andere hoogtepunten zoals de Sint-Jan, de torens van de Onze Lieve Vrouwenbasiliek, de Lourdeskerk en de Colonel die in 2005 gebouwd werd op de plek van enkele afgebroken stationspanden.

Wat lange tijd aan de uiterste oostrand lag, ligt nu centraal. Aan de toenmalige achterkant van het station ontstonden nieuwe buurten en wijken, zoals Wittevrouwenveld, Limmel, Nazareth en Wyckerpoort. De A2-autoweg en het spoor met het uitgestrekte emplacement (een van de grootste parkeerplaatsen voor treinen van Nederland) deden zich steeds meer voelen als barrières. Wie de stad van West naar Oost doorkruiste, moest als het ware drie hindernissen nemen: de Maas (via één van de vier bruggen), het spoor (via de Noorderbrug, de passerelle op het station, de Scharnerautotunnel, de fietserstunnel of de spoorwegovergang bij de Duitse Poort) en de A2 (via gelijkvloerse kruisingen met stoplichten).

Sinds de Romeinen kreeg de Maas steeds meer het karakter van publieke ruimte. Met name de bouw van Céramique en de wandel- en fietspaden aan beide oevers dragen daar sinds een jaar of twintig aan bij. Ook de Groene Loper zal zich ontwikkelen tot een levendige openbare ruimte (althans, dat lijkt een steeds vitaler verlangen).

Maar wat is de rol van het spoor en het stationsgebied in dit stedenbouwkundige spel waarin barrières worden overwonnen? Punt is namelijk dat de betekenis van het station sinds de hoogtijdagen van Van Heukelom op een zijspoor lijkt beland. Makkelijke en snelle verbindingen die op de kaart vanzelfsprekend lijken, zijn verdwenen en/of nog niet van de grond gekomen (met uitzondering van de puike dienstregelingen naar het noorden).

Gezeten op dat bankje voor het station begin je te beseffen dat het gebouw letterlijk en figuurlijk *staat* voor een dubbele hindernis. Ten eerste staan het spoor en het emplacement in de huidige vorm een goede verbinding tussen het oosten en het westen van de stad in de weg. De aanleg van de Groene Loper is een majeure stap. Een echte verzilvering daarvan vraagt ook om het wegnemen van de 'laatste barrière', namelijk die van het spoor die over een lengte van zo'n twee kilometer als een IJzeren Loper min of meer parallel loopt aan de Groene Loper en het verbindende effect daarvan ten dele frustreert. Ten tweede (en hiermee samenhangend) doet de huidige situatie onvoldoende recht aan de internationale betekenissen en ambities die in Maastricht op vele fronten steeds duidelijker en spannender aan het licht treden.

Hoe kan die dubbele hindernis een meervoudige kans worden?  
Hoe maken we van de stationssituatie een wissel waarmee we de treinen op het goede spoor krijgen?

Trein 1: het verbinden van Oost en West.

Trein 2: pakken van internationale kansen en realiteiten.

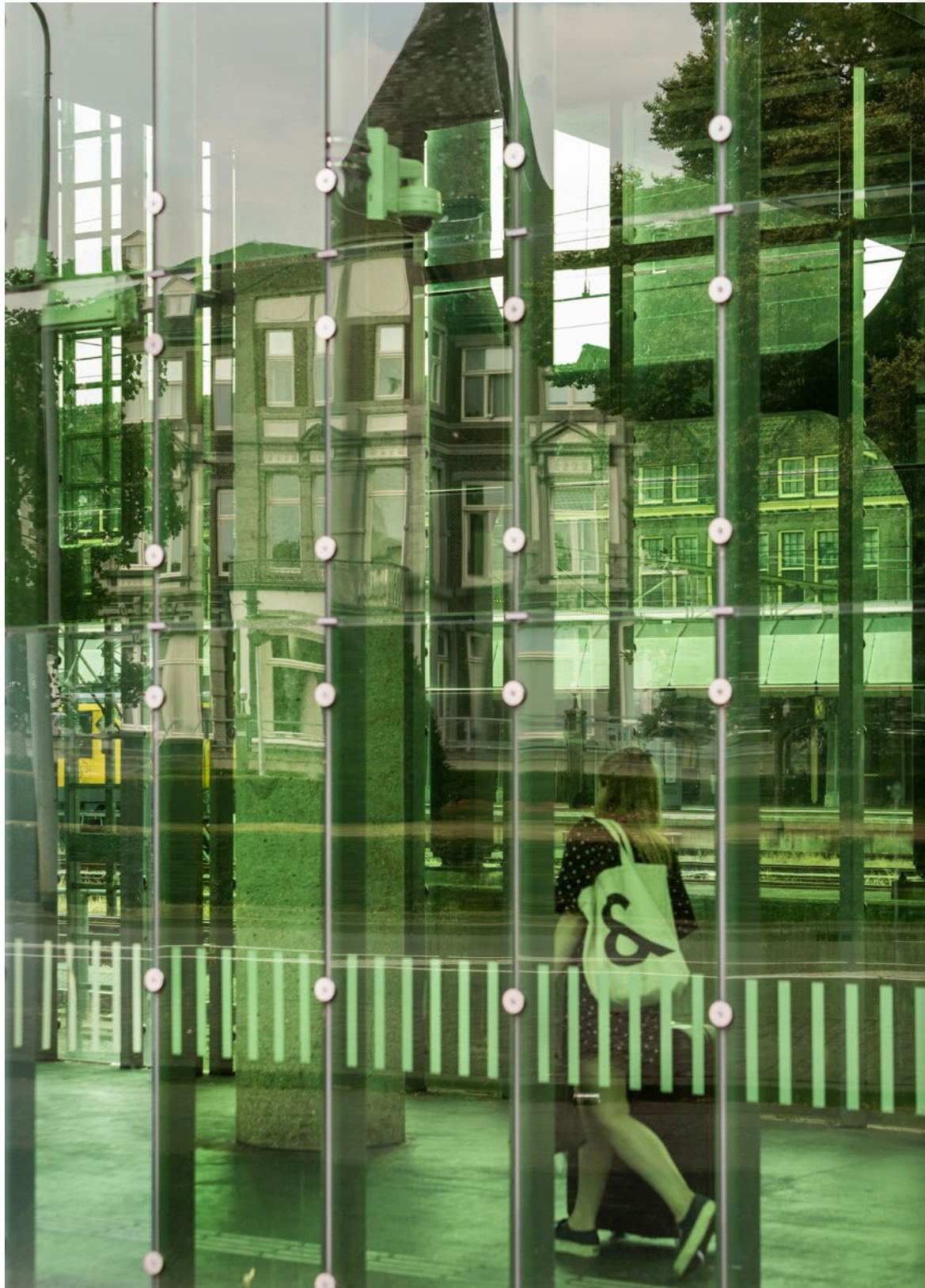
Hoe kunnen we beide treinen koppelen tot de trein van een hele stad, een trein die in alle opzichten klaar is voor een gedeelde toekomst? Hoe zorgen we ervoor dat die trein van gedeelde dromen succesvol aankomt in en vertrekt vanaf een Maastricht-waardig stationsgebied? Als het even kan voor, en wellicht ook door, alle betrokkenen?

Over al die vragen gaat dit verhaal.

De reis kan beginnen.







15

## *II* Lopers voor leefbaarheid

Treinreizigers weten meestal waar ze naar toe gaan. Ook daarom is het interessant de strekking van dit verhaal te pakken met drie ‘bestemmingen’ die niemand bij de start van het tunnelproject scherp in het vizier had. Maar waarvan nu blijkt dat ze de trein van een hele stad kunnen voorzien van extra wind in de zeilen.

### **Maastricht-model**

Het eerste doel gaat over de innovatieve aanpak van de onder-tunneling van de A2. Geen ‘klassieke’ top-down procedure waarbij planners en bouwers bepaalden hoe de fysieke ingreep zou plaatsvinden. Maar een behoedzaam proces waarbij vele partijen werden betrokken. Vernieuwend was de publiek-private samenwerking waarbij opdrachtgevers en opdrachtnemers als gelijkwaardige partners op zoek gingen naar een optimaal ontwerp om doelstellingen zoals reistijdverkortening en een verbetering van

de milieukwaliteit en leefbaarheid van het gebied te bereiken. Vernieuwend was ook de betrokkenheid van burgers, van meedenk-bijeenkomsten tot inspraakrondes tot een intensieve communicatie en terugkoppeling. Zodanig dat de tunnel en het nieuwe park al tijdens de wording door vele Maastrichtenaren werden omarmd. Nog voordat de eerste auto's in de tunnelmonden verdwenen en koning Willem-Alexander een half jaar later de Groene Loper opende (let wel: hij opende een parkachtige nieuwe stadsomgeving en niet zozeer de naar hem genoemde tunnel) voorvoelden velen dat hier iets bijzonders in de lucht hing. Sommigen hebben het nog steeds over die plotselinge oorverdovend mooie stilte. Anderen reppen over de nieuwe manieren waarop je vanaf allerlei punten op de Groene Loper naar de stad kunt kijken. Weer anderen voorvoelen dat Maastricht Oost te maken krijgt met een nieuw en deels onvoorspelbaar krachtenveld waarbij de wijzers voor een groot deel naar een betere toekomst wijzen.

Even terug naar het eerste onvoorziene doel.

In de luwte van de opening door de koning gaf hoogleraar Margot Weijnen – lid van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid en onderzoeker van de maatschappelijke waarde van infrastructuur – een toespraak over wat ze de 'Maastrichtse aanpak' noemde. Ze vergeleek de Groene Loper met spraakmakende stadsvernieuwingsprojecten in Boston, Valencia, Seoul en Parijs. En beweerde dat met de integrale benadering in Maastricht een nieuwe internationale standaard is gevestigd. Een standaard die niet alleen gaat over het proces waarin burgers, ontwerpers en bouwers samen een nieuw stuk stad schiepen. Maar ook over hoe daarbij van meet af aan werd gemikt op inclusiviteit, sociale rechtvaardigheid en een betere gezondheid, ook door meer groen. Fysieke en sociale ambities gaan kortom hand in hand. Nu het fysieke deel binnen de gestelde tijd en financiën goeddeels is afgerond, verschuift de aandacht naar sociaal-maatschappelijke ambities die vanaf het begin behoorden tot de integrale benadering. Een trein die nu aan het vertrekken is.

16

## **Leefbaarheidsbaten**

Ook de tweede onvoorziene opsteker komt uit wetenschappelijke hoek. Half mei 2018, dus drie maanden na de opening, publiceerde het Centraal Planbureau een onderzoek waaruit blijkt dat de leefbaarheidsbaten van de tunnel de 200 miljoen euro al overstijgen. Die leefbaarheidswinst uit zich met name in een waardestijging van bestaande woningen. Binnen een straal van vijfhonderd meter rondom de Groene Loper is die in één jaar met 220 miljoen toegenomen; binnen een straal van één à twee kilometer is sprake van een waardetoeename van 510 miljoen. Deze bedragen liggen beduidend hoger dan de maatschappelijke kosten-batenanalyse waarmee het project in 2009 van start ging. Helemaal boeiend wordt het als we beseffen dat leefbaarheidswinst (een prachtig nieuw woord) behalve uit een waardestijging van woningen ook bestaat uit andere aspecten van leefbaarheid, zoals gezondheid, sociale samenhang, woongenot, groenbeleving en talentontwikkeling. Of – om voor te sorteren op een wensbeeld dat we verderop uitwerken – de kansen die een leefomgeving biedt om een heel mens te zijn.

17

## **Ontstigmatisering**

Een hele stad is per slot van rekening ook een stad waarin mensen hele mensen kunnen zijn. Even los van de vraag wat we ons bij die heelheid moeten voorstellen. Maar toch alvast: nog voordat de achttienhonderd bomen op de Groene Loper goed en wel uit de kluiten zijn gewassen en voor het eerst bloeien, begint zich de sociaal-maatschappelijke betekenis van de Groene Loper af te tekenen. Daarbij is ook nu al een effect voelbaar waarop velen hoopten, dat niet iedereen durfde te voorspellen en dat wetenschappelijk nog niet hard is gemaakt. Namelijk dat het stigma van Wittevrouwenveld minder wordt. 'Van lastig gebied verandert het in kansenkaart,' zei iemand. Toegegeven: menigeen roept sinds kort graag dat ie aan de Groene Leuper zit (en niet in Wittevrouwenveld). Dwars door dat veranderende plaatsbewustzijn heen schemert het beeld van een positief Wittevrouwenveld, een gebied dat negatieve beelden uit het verleden van zich afschudt en wordt wat het lange tijd al was. Namelijk een eigenzinnige leefgemeenschap die veel voor de kiezen heeft gehad, met mensen

die zich ondanks (of dankzij?) armoede en tegenslag virtuoos tonen in burgerkracht, een wijk waarvan de rest van Maastricht het nodige kan opsteken. Een boeiende ontwikkeling die aan kracht wint terwijl we dit schrijven. En die met recht is aan te merken als een derde effect dat veel sneller lijkt te komen dan menigeen had durven verwachten.

Samenvattend beginnen we te zien dat de Groene Loper een sleutel is die op vele sloten past.

Niet alleen als deksel van de tunnel. Maar ook als deksels gedurfde ingreep in het stedelijk landschap met een waaier aan effecten. Effecten die – en dat is de stelling van dit verhaal – pas echt goed uit de verf komen als we ook die andere loper durven aan te pakken.

Want ja, ook de zogenaamde laatste barrière van station, spoor en treinenparkeerplaats, is te zien als een loper.

Ook deze IJzeren Loper kan uit de bus komen als een moedersleutel die op vele deuren past.

Met name als we hem begrijpen in combinatie met de Groene Loper. En andere ontwikkelingen van een Maastricht dat steeds geloofwaardiger op de rails staat om een hele stad te worden.





### III

## Brede maatschappelijke zoektocht

Die geloofwaardigheid heeft alles te maken met de manier waarop je de trein in beweging brengt. Als er iets is dat Maastricht de afgelopen zes jaar heeft geleerd van het Belvédère-project rondom het Eiffelgebouw, dan is het het werken met startbeelden. Traditionele plannen, eindbeelden en blauwdrukken werken in onze tijd niet meer. Daarvoor verandert de wereld te snel. Bovendien dreig je dan qua draagvlak de trein te missen. Bij Belvédère werd de toenmalige gemeenteraad letterlijk op pad gestuurd om samen met experts een startbeeld te ontwerpen: een richtinggevend beeld met ordeningsprincipes van waar het met het gebied naar toe moest gaan. Van het Maastricht A2-model is te leren hoe we daarbij ook de burgers kunnen meenemen. Met dien verstande dat daarbij vooral direct betrokkenen en 'usual suspects' aan het woord kwamen. Bij Stad en Spoor gingen de initiatiefnemers naast het inmiddels vertrouwde 'circus' van informatieavonden en workshops de afgelopen maanden ook zelf naar burgers toe. Met onder meer

wandelingen-plus-opdrachten en interviews op het station werden zo'n vijfhonderd mensen bevraagd op hun ideeën en wensen over een eventuele herinrichting van het stationsgebied.

Dat klinkt eenvoudig. In werkelijkheid proberen de initiatiefnemers zo te komen tot het doorhakken van een zeer complexe knoop. Voordat we ingaan op gunstige en haalbare manieren om de ingewikkelde fysieke en sociale knoop van Start en Spoor door te hakken, geven we inzicht in die complexiteit.

### **Zes projectpartners**

Allereerst is er de complexiteit van het projectteam. Zes partijen hebben elkaar op de uitdaging van Stad en Spoor gevonden. Enerzijds lijkt het toeval dat Gemeente Maastricht, Nederlandse Spoorwegen, ProRail, Provincie Limburg, Maastricht Bereikbaar en Projectbureau A2 in de aanloop naar de opening van de Groene Loper met elkaar in gesprek raakten over The Missing Link, zoals een vernieuwd stationsgebied ook wel wordt genoemd. Anderzijds komen deze gesprekken om verschillende redenen precies op tijd. Alle partijen hebben daarbij hun eigen belangen. Nederlandse Spoorwegen heeft zes à acht miljoen beschikbaar voor een renovatie en gedeeltelijke herbestemming van het monumentale stationsgebouw. ProRail heeft een belang bij het emplacement en de voorzieningen aldaar voor onderhoud en reparatie van treinen. Voor de Gemeente Maastricht betekent de mogelijke doorontwikkeling van station en spoor tot een internationaal vervoersknooppunt een mijlpaal in de ontwikkeling tot een volwaardige en eigenzinnige Europese stad. Een mijlpaal die, mits goed aangevlogen, tevens kan bijdragen aan het integreren van meerdere stadsdelen. Maastricht Bereikbaar ziet al helemaal voor zich hoe het nieuwe station het karakter krijgt van een Poort van Maastricht. Vanuit het oogpunt van provincie Limburg is Station en Spoor een beslissende schakel voor de bereikbaarheid en de economische ambities van de regio en Euregio. Station Maastricht als internationaal vervoersknooppunt met snelle verbindingen naar Aken, Hasselt, Luik en Brussel is ook van cruciaal belang voor Sittard-Geleen en Heerlen waarmee het in toenemende mate een polycentrisch metropolitaan gebied vormt. Projectbureau A2 ziet een gouden kans om al deze sporen bij elkaar te brengen én ze te sporen met de sociaal-maatschappelijke beloften van de Groene Loper voor de toekomst van Maastricht Oost.

22

### **Doelgroepen en cocreatie**

Ten tweede is er de ingewikkeldheid van de vele belangen van burgers en andere partijen. Het projectteam haalde die belangen op via vier lijnen die spoorden met vier doelgroepen. Met interviews op het station werden verhalen verzameld van reizigers en andere gebruikers van het station. Inwoners van Maastricht Oost en West kwamen aan bod door de genoemde wandelingen met opdrachten, bedoeld om kritisch naar hun gebied te kijken en van daaruit ideeën te verwoorden. Met publiekslezingen en discussies werden inwoners uit de rest van de stad en belanghebbenden, zoals ondernemers uit het centrum, de fietsersbond en natuurliefhebbers betrokken. Met op de achtergrond de belangen van vastgoedontwikkelaars zoals Ballast Nedam die een deel van hun betrokkenheid bij de tunnelbouw nog terugverdiend moeten zien door woningbouw. En dan waren er workshops met experts en stakeholders uit de Euregio. Al die bijeenkomsten en cocreatieve activiteiten waarbij burgers zelf ideeën uitwerkten, vormden een brede maatschappelijke zoektocht naar de toekomst van het stationsgebied.

### **Vele mogelijke oplossingen**

Ten derde is er de inhoudelijke complexiteit zoals die met name spreekt uit de vele voorstellen die op tafel kwamen. Menige bewoner bleek enthousiast over het idee van een ondertunneling van het spoor. Anderen zien het liefst zo snel mogelijk een oplossing voor de lastige situaties bij de spoorwegovergang aan de Duitse Poort (die vaak bijna de helft van de tijd gesloten is). Weer anderen dromen van een rechtstreekse fietsverbinding tussen Oost en West via een opvallend object dwars over het emplacement – misschien wel een hangende tuin of een artistieke overkapping onder de naam Yellow Jumper (in de kleuren van de NS) of, naar New Yorks voorbeeld, een heuse High Line. En dan zijn er betrokkenen die vinden dat je spoor en emplacement niet moet wegmoffelen maar omarmen, bijvoorbeeld door er een kleurrijk spektakel van te maken waaraan iedereen die er straks overheen of onderdoor gaat zich vergaapt en wordt aangespoord zich te verbinden met inspirerende vergezichten. Ook de optie van een onderdoorgang (ondertunneling) van het station met een passage voor voetgangers en fietsers, de zogenaamde Rijksmuseum-variant, kwam op tafel. En de vraag wat te doen met de passerelle en de achterkant van het station? Moeten we

23

accepteren dat veel stations nu eenmaal een minder aantrekkelijke achterzijde hebben? Of is het tijd voor een 'stasie' met twee voorkanten en twee gelijkwaardige hoofd-entrees? Anders gezegd: hoe moet de Poort van Maastricht toegang geven tot de hele stad en tot alle relevante bestemmingen en achterlanden? Alleen al met de inhoudelijke complexiteit en de manieren om er chocola van te maken zou je meerdere spoorboekjes kunnen vullen.

### **Leefwereld versus systeemwereld**

De ingewikkeldheid van die spoorboekjes wordt verder op de spits gedreven door het fameuze onderscheid tussen leefwereld en systeemwereld. En het boeiende vuurwerk dat kan ontstaan uit de botsingen tussen beide. Uit de brede maatschappelijke zoektocht kwamen vele wensen uit de leefwereld. Van grootse visioenen (van voorsorteren op de hyperloop en een toekomst zonder treinen) tot bescheiden oplossingen voor knellende problemen (zoals de Duitse Poort en de huidige passerelle). De informatie uit de systeemwereld gaat over regels en voorschriften. Hoe breng je beide werelden bij elkaar, zodanig dat de systemen ten dienste staan van iedereen? En zodanig dat mensen zich herkennen in de gemaakte keuzes en die keuzes ook begrijpen?

### **Vastgoedkrachten**

Die overweging is ook belangrijk in het licht van de vastgoedkrachten die in elk geval tot 2026 rondom de Groene Loper zullen werken. Dat is namelijk de horizon waarbinnen er circa elfhonderd woningen en appartementen in diverse prijsklassen worden gebouwd. Plus de nodige vierkante meters voor kantoren, winkels, horeca en andere bedrijvigheid. De toekomst van de Groene Loper is ook die van een groene wijk in wording die op allerlei manieren zijn uitwerking zal hebben op de bestaande wijken en identiteiten die vervlochten raken met de slingerende parkachtige omgeving tussen de Geusselt en Ceramique.

### **Culturele barrière**

De vastgoedkrachten staan in een schijnbaar onbeduidend of juist veelzeggend verband met andere krachten die samenhangen met de wrijving tussen leefwereld en systeemwereld. Twee voorbeelden.

24

Een luxe uitgevoerd voetbalveldje op de Groene Loper komt niet tot leven. Jongeren blijven liever bij het oude trapveldje met versleten goals bij het karaktervolle Schepenenplein. Daar hangt sfeer, dat is 'eigen'. 'Misschien had het wel gewerkt als ze onze oude goals hadden verplaatst,' heet het. Tweede voorbeeld is het succesvolle initiatief van de Happy Kids waarbij kinderen voor één euro kunnen kamperen. Veel kinderen zien er elk jaar naar uit, voor ouders die die ene euro niet kunnen betalen, wordt een oplossing gevonden. Onlangs ontstond het plan te kamperen bij de Groene Loper. Enthousiasme alom. Met uitzondering van de ambtelijke instanties die tal van obstakels (o.a. veiligheid) zagen en een vergunning van duizenden euro's eisten. Uit die gesprekken over zulke botsingen tussen leefwereld en systeemwereld doemt niet zelden het beeld op van een 'laatste barrière' tussen de oren van overheden en andere bestuursorganen.

### **Verbindingsmoeheid**

De toenemende 'verbindingsmoeheid' bij sommige burgers hangt daarmee samen. Sinds de voorbereidende schermutselingen die leidden tot tunnel en park was Oost het speelveld van diverse onderzoeken met als doel burgers te betrekken bij de ontwikkelingen en hun 'eigenaarschap' te prikkelen. Nu het na lange jaren en de nodige overlast eindelijk zo ver is en het eerste wow-gevoel van de Groene Loper weg-ebt, voel je bij sommigen iets van vermoeidheid, terwijl anderen de vaak verrassende nieuwe kansen aangrijpen.

### **Onvoorspelbaarheden**

Nog een tandje complexer wordt het als we terugkeren naar het besef dat de Groene Loper gaat over een majeure fysieke ingreep met sociaal-maatschappelijke effecten die maar ten dele zijn te overzien – niet in de laatste plaats omdat onbekende factoren zoals technologische, demografische, economische en ecologische ontwikkelingen grillig kunnen zijn. De geëmbieerde aanpak van het stationsgebied maakt de ontwikkelingen nog spannender – hoewel steeds meer betrokkenen de samenhang van beide lopers voor de leefbaarheid van Oost én West onderkennen. Anders gezegd: hoe kunnen de Groene Loper en de IJzeren Loper werken als sleutels die ook op elkaar passen?

25

Samenvattend dient zich een situatie aan die minstens zo ingewikkeld is als het Maastrichtse spoorwegemplacement. Daar moet een geparkeerde trein om van Oost naar West te komen (bijvoorbeeld om naar de wasstraat te gaan) omslachtige bewegingen maken.

Zagen, heet dat in spoorwegtaal.

De afgelopen maanden zaagde het projectteam zich een weg door de overvloedige oogst van de brede maatschappelijke zoektocht. Met als resultaat een startbeeld en enkele ruimtelijke perspectieven om vorm en inhoud te geven aan een serieuze Poort van Maastricht plus het omliggende gebied en de verbindingen tussen West en Oost. Maar voordat we dat startbeeld verwoorden is het goed de complexiteit van de fysieke en sociaal-maatschappelijk uitdaging van Stad en Spoor in relatie tot het verbinden van Maastricht Oost en West op nog een andere manier op het netvlies te brengen.





## *IV* Eilandenrijk en krachtenspel

Je hoort sommige betrokkenen wel eens verzuchten dat er in deze maanden en jaren in Maastricht ongelofelijk veel samenkomt. Anderen spreken van een van de spannendste fases in de ontwikkeling van onze stad. Vergelijkbaar met de doorbreking van de stadsmuren in de negentiende eeuw om ruimte te maken voor de industrialisatie die toen op stoom kwam en waarin Maastricht landelijk het voortouw nam. Feit is dat de waslijst van factoren en aspecten uit het vorige hoofdstuk verre van compleet is. Op dit station gaan we nog even door. Maar eerst reiken we een andere bril aan om naar het gebied te kijken.

### **Maastricht als archipel**

Het klinkt zo mooi: verbinden van Oost en West als ambitie van het initiatief Stad en Spoor en de Groene Loper. Wie het vergrootglas op de betrokken buurten legt, ontdekt dat Oost en West niet bestaan.



Of vooral bestaan uit eilanden waarvan de grenzen niet altijd makkelijk zijn te trekken. De makkelijkst herkenbare eilanden vallen min of meer samen met (delen van) wijken. In Oost heeft bijvoorbeeld Wyckerpoort naar verluidt drie gezichten met elk een eigen karakter. De professorenbuurt in Wyckerpoort is anders dan het eigenzinnige Old Hickory-plein. Ook de Oranjeflat en ANWB-flat zijn te zien als eigenstandige eilanden. Met dien verstande dat je 'eiland' niet negatief moet opvatten, maar recht doende aan hoe een stedelijk weefsel nu eenmaal in elkaar kan zitten. Wat buitenstaanders aanduiden als Wittevrouwenveld is welbeschouwd een lappendeken van groepen en deelidentiteiten. Volgens insiders bestaat er zoiets als een harde kern. Velen menen zelfs dat Wittevrouwenveld een kenmerkende ietwat anarchistische mentaliteit heeft. Waar mensen in het centrum (volgens hen) niet gespeend zijn van eigendunk, loopt de Wittevrouwenvelder niet buiten de eigen schoenen. Buurtgenoten komen voor elkaar op. Trots zijn ze vooral op de gewone omgangsvormen.

Nog ingewikkelder wordt het als we beseffen dat eilanden vaak niet samenvallen met buurten, straten of gebouwen. Er zijn ook mentale of culturele eilanden. Wat te denken van bewoners in de buurt van de Frankenstraat die ondanks de nabijheid van de gemoderniseerde Albert Heijn en de Jumbo aan de Voltastraat toch met de auto naar de Jumbo aan de andere kant van het emplacement gaan? Volgens de een hangt het samen met het aanbod (in West zou dat gezonder zijn). Volgens anderen hangt het samen met de mensen die je er tegenkomt.

Moraal van zulke observaties (die je ook kunt loslaten op Céramique en Wyck en andere delen van West): behalve de vele ingewikkelde factoren uit het vorige hoofdstuk zijn Oost en West in het bijzonder en Maastricht in het algemeen te zien als een eilandenrijk.

Binnen dat eilandenrijk bestaan al vele verbindingen.

Zo bezien is de herinrichting van Stad en Spoor een ingreep die de vele geografische en culturele eilanden aan beide zijden van het station, het spoor en het emplacement verder kan samensmeden tot een archipel. Anders gezegd: het is een interventie in een organisch geheel dat met de dag verandert.

## **Veranderingen**

Verandering is eigen aan het eilandenrijk. Mensen trekken weg, nieuwe groepen zoals studenten en migranten verschijnen, een ooit florerende Frankenstraat veranderde alweer tientallen jaren geleden van karakter. Gentrification is een nieuw buzz-word in Oost. Is de toestroom van nieuwkomelingen een aanwinst, een bedreiging voor de eigenheid van de buurt of een zoveelste element van de fascinerende dynamiek die ontstaat uit de wisselwerking van vele grote en kleinere krachten?

Een deel daarvan lijkt autonoom, zoals de huisvesting van studenten en de opkomst van nieuwe bedrijvigheid. Een deel is te sturen. Met dien verstande dat je een visie moet hebben op wat in onze tijd een intelligente vorm van gebiedsontwikkeling is. In zo'n visie komen groot en klein, structuur, cultuur én natuur samen. Enerzijds geven we ons rekenschap van het grote krachtenveld en spreken op basis van de brede maatschappelijke zoektocht uit wat voor dit deel van de archipel een wenselijke richting is om verder te groeien (= startbeeld). Anderzijds laten we zien met welke concrete grotere en kleinere ingrepen we uit de startblokken van het startbeeld kunnen komen.

Om het gevoel voor het krachtenveld verder te scherpen, geven we enkele plannen, ontwikkelingen en vaststellingen die (kunnen) bijdragen aan de dynamiek van de archipel. En die meewegen in de besluitvorming over de toekomst van station, spoor en emplacement.

## **Onderwijsboulevard**

Een concept dat al langere tijd circuleert is dat van de verandering van het gebied rondom de Groene Loper in een onderwijsboulevard. De discussie over de toekomst van met name het Sint-Maartens-college, de Letterdoes en de voormalige Theresiaschool is vaker gevoerd. Terugkerende gedachte is de realisatie van een onderwijs-campus met doorgaande lijnen van nul tot drieëntwintig jaar met een integraal kindcentrum (IKC) als spil.

Een onderwijsboulevard krijgt echt body als we beseffen dat tal van andere onderwijsinstellingen zich op een steenworp afstand van de Groene Loper bevinden.

Daarbij gaat het met name om beroepsopleidingen, zoals het Leeuwenborgh College, dat eind dit jaar samengaat met Arcus.

Een concentratie van middelbaar onderwijs op het voormalige KPN-terrein kan ook een belangrijke schakel van zo'n boulevard worden.

Combineer de voordelen van grootschaligheid met kwaliteiten van kleinschalig onderwijs, luidt hier een veelgehoorde wens.

Nog spannender wordt het als we ook de Hotelschool en het United World College in het noorden en de Health Campus en de universiteit in het zuidelijke Randwyck aansluiten. Voeg daarbij andere aspecten van opvoeding en educatie – zoals aangeboden vanuit het Trefcentrum en het Centrum voor Natuur- en Milieu-educatie – en mogelijk ook een rol voor religies en andere levensbeschouwelijke organisaties.

Aldus ontstaat het vergezicht van een groene boulevard onder het gesternte van een leven lang leren. Ook de wens van extra aandacht voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt (bijvoorbeeld in de vorm van gerichte scholing en begeleiding) past hierbij. En voldoende faciliteiten om te sporten, te ravotten en te ontspannen. Naast alle gebouwelijke denkrichtingen (niet zelden een valkuil in onderwijsland) kan de Groene Loper een dankbare voedingsbodemp zijn voor een nieuw onderwijsverhaal, gebaseerd op inzichten en waarden die jeugdigen voorbereiden op een gelukkig, zinvol en compleet bestaan dat aansluit op hun talenten. Met als hamvraag: waar willen we met onze kinderen naartoe?

Helemaal mooi kan het worden als er ook een plek komt om samen het zogenaamde Weerbare Midden te oefenen: een methode voor opvoeden tot weerbaarheid in meerdere culturen en het overstijgen van wij-zij-denken die in Maastricht ontstond, en die geholpen zou zijn met een creatieve verankering in de verbindingzone tussen Oost en West.

### **Natuur en duurzaamheid**

De ambitie om van Maastricht een duurzame stad te maken die in 2030 klimaatneutraal is en in 2050 energieneutraal sluit hier mooi bij aan. De voorziene woningbouw aan de Groene Loper zal horen bij de voorhoede van de duurzame ambities. Ook voorziene huisvesting voor bedrijven en onderwijsinstellingen zal gasloos zijn en qua architectuur en tuinrichting aansluiten bij een duurzame en gezonde Groene Loper.

32

### **Knooppunt in vele dimensies**

Daarbij zal steeds duidelijker worden dat de Groene Loper behoort tot een natuurnetwerk dat in Maastricht steeds fijnmaziger aanwezig is en dat de stad verbindt met nationale en grensoverschrijdende ecologische hoofdstructuren. De stad is daarmee niet alleen een knooppunt voor menselijke mobiliteit, maar ook voor het verkeer van dieren en planten. Dat werpt een totaal nieuw licht op de Groene Loper, die daarmee niet alleen verschijnt als een cadeau voor de stad, maar ook voor een natuur die zich in die stad steeds beter thuis voelt. Hoe verhouden de internationale ecologische en OV-knooppunten zich tot elkaar? Vleermuizen hebben het gebied al gevonden en verlekken zich 's avonds aan muggen (tot genoeg van mensen). Naar verluidt hebben ook de eerste halsbandparkieten het gebied al gevonden.

Het samenspel van Groene en IJzeren Loper is nu al een knooppunt in vele dimensies. Het Pieterpad en de Weg naar Compostela lopen door het gebied. Evenals internationale fietsroutes die het Belgische fietsparadijs verbinden met routes in Duitsland en fietspaden die vanaf de bron van de Maas door Frankrijk, Luxemburg en België naar de monding van onze moederivier leiden.

33

Ga op het terras van Talentino, Bistro On Top of eetcafé Farèn zitten en vergaap je aan de veelkleurige fietsers, wandelaars en toch ook auto's: geboorte van een nieuwe dynamiek en een nieuw stedelijke centrum waarin uit het samenspel van structuur, cultuur en natuur nieuwe combinaties en kansen ontstaan.

### **Bussen**

Hoe plaatselijke, regionale en internationale bussen in dit plaatje passen, is voor menigeen een heet hangijzer. Feit is dat Flixbussen de huidige achterkant van het station ontdekken als uitvalsbasis. Intussen klinkt de wens om de hub voor deze bussen naar Station Maastricht Noord te plaatsen.

### **Herbestemmingen**

In de bocht van de Sint-Antoniuslaan bevinden zich naast het emplacement de oude gebouwen van Van Gent en Loos en de botermijn. Een deel daarvan is in gebruik als escaperooms.

Over een ander deel circuleert het verhaal dat hier een creatieve omgeving voor studenten en start-ups zou kunnen ontstaan. Ook bij het Mosa-gebouw aan de Meerssenerweg en bij het wat rommelige gebied in Wyckerpoort Zuid bevinden zich lege plekken die vroeg of laat vragen om een (her)bestemming.

### **Het grote plaatje**

Stad en Spoor en de samenhang met de Groene Loper en de ontwikkeling van Maastricht Oost zijn te begrijpen in combinatie met andere grootschalige gebiedsontwikkelingen zoals Belvédère, Tapijn en de Health Campus. Is er één overkoepelende visie die richting geeft aan al deze stedelijke bewegingen? Is zo'n visie te enten op het concept van Positieve Gezondheid waarmee Limburg landelijk voorop loopt en dat intussen door tienduizenden professionals is omarmd? Het universitair ziekenhuis op de Healthcampus profileert zich bijvoorbeeld als eerste ziekenhuis met Positieve Gezondheid hoog in het vaandel. In deze holistische benadering wordt gezondheid niet gezien als de afwezigheid van ziekte, maar als een samenspel van fysieke gezondheid, mentaal welbevinden, zingeving, sociaal maatschappelijk participeren, kwaliteit van leven en dagelijks functioneren. Onder de naam Positief Wittevrouwenveld leeft in die wijk het prille initiatief om Positieve Gezondheid op wijkniveau toe te passen. Schemert er zoiets als een Positief Maastricht? Kan een integrale benadering zoals Positieve Gezondheid richting en ruggengraat geven aan de gebiedsontwikkeling waarin Stad en Spoor een bepalende schakel kunnen zijn? Zonder daarbij in de bekende valkuilen van integraliteit te vallen (zoals: alles willen is niks bereiken; iedereen tevreden willen stellen door geen keuzes te maken).

### **Wat willen wij zijn?**

Dat brengt ons bij de centrale vraag: wat voor soort stad kan en wil Maastricht zijn? De ontwikkelingen op Belvédère en Tapijn zijn vergeleken met het succesvolle Strijp-S in Eindhoven dat intussen leidde tot het omdopen van Station Beukenlaan in Station Strijp-S. Bij de Healthcampus wordt men warm van het idee om Maastricht Randwyck te veranderen Station Maastricht Healthcampus. Vormt de optelsom van Belvédère, Tapijn en de kansen in Oost de Maastrichtse variant van zo'n creatieve concentratie van kennis-

instituten, broedplaatsen en start-ups in een bonte combinatie met woonvormen in vele prijsklassen? En is daarbij de 'anarchistische impuls' van Wittevrouwenveld in stelling te brengen vanuit het besef dat er – we herhalen het graag – veel te leren is van dat gebied? Hebben we daarbij voldoende oog voor het feit dat Wyck nog maar nauwelijks plaats biedt aan de bruisende dynamiek van horeca en cultuur die nu al tegen het stationsgebied aandrukt – een druk die bij een elegante verbinding via het stationsgebied maar wat graag verlichting zou zoeken in Oost? En beseffen we dat met name het midden van Wyckerpoort bruist van de zzp'ers en micro-ondernemingen, een positief virus dat zich met enkele gerichte prikkels met graagte zou verspreiden over de lege plekken en kansgebieden aan beide zijden van het spoor? Binnenstadondernemers zien die ontwikkeling van Oost en de uitbreiding van het centrum naar de andere kant van het station als een groeikans voor de hele stad. Kunnen we, kortom, de stille kracht van Wyckerpoort, de eigenzinnigheid van Wittevrouwenveld, de hoogstedelijkheid van Wyck (die, terwijl we dit schrijven met de herinrichting van de Stationstraat in een nieuwe fase komt) en de netwerkeconomische en kennisintensieve boosts van Belvédère en Tapijn zodanig in samenhang met Stad en Spoor doorgronden dat daardoor daadwerkelijk een hele stad ontstaat?



37

## V Waarden en ordeningsprincipes

Ga weer op het bankje voor het station zitten en vraag je af hoe het bonte mozaïek van eilanden, mensen, belangen en de opstokers uit hoofdstuk II is te vertalen in een constructieve aanpak van het stationsgebied. Is het startbeeld voor het stationsgebied ook een statement van de ambities van de hele stad? Zo ja, vanuit welke waarden en ordeningsprincipes willen we daarbij vertrekken? Wie, gezeten op dat bankje, de ogen sluit, kan komen tot de volgende uitgangspunten die richting geven aan de gebiedsontwikkeling. Samen vormen ze het startbeeld van Stad en Spoor en het verhaal dat daar achter ligt, namelijk dat van een hele stad.

### **I. Voetganger en fietser centraal**

Je hoort wel zeggen dat in het Maastricht van de Romeinen het paard centraal stond, terwijl tot in onze tijd de stad voorrang geeft aan auto's. Dat roer moet om. Het Maastricht van de toekomst is

gebouwd rondom voetgangers en fietsers. Omdat het aansluit op trends (de combinatie van treinen en fietsen is de snelst groeiende vervoersmodaliteit). En omdat het gezond en duurzaam is.

## 2. Klaar voor de toekomst

Wie nu een stationsgebied aanpast, moet weten dat ontwikkelingen in vervoer steeds sneller gaan. Maastricht als internationaal OV-knooppunt is een schot voor open doel. Maar anticipeer ook op de opkomst van drones, e-bikes en e-auto's en de beweging van bezit naar gebruik. Maak van het stationsgebied een publieke omgeving waar mensen graag zijn. Niet alleen om op reis te gaan, maar ook om te verblijven (horeca, winkels, ontmoetingsruimten, vergaderfaciliteiten) en te overnachten. Deze flexibele anticipatie op een deels onbekende toekomst geldt voor alle infrastructurele en gebouwelijke ingrepen in het gebied. Dus ook voor de partners van een eventuele onderwijsboulevard.

## 3. Open en voor iedereen

Een station dat Oost en West verbindt heeft twee voorkanten met verschillende gezichten. Wellicht is het zaak de achterkant ritueel ten grave te dragen en te werken aan een eigenzinnige entree die – alleen al vanwege die eigenzinnigheid – een stevig deel van de dagelijkse dertigduizend bezoekers daar een kijkje doet nemen. De openheid geldt voor het hele gebied. Bewoners die vrezen dat de Groene Loper een nieuwe grens wordt, kunnen met een beroep op dit openheidsbeginsel vragen dat ook nieuwe bebouwingen in de diverse prijsklassen zich open gedragen naar de rest van de omgeving. Het gebied rondom de Groene en IJzeren Lopers als voorbeeldgebied voor een open samenleving, gebaseerd op Rijnlandse waarden zoals solidariteit, sociale rechtvaardigheid en wederkerigheid. En recht doende aan het inzicht dat niet elke vierkante meter functioneel en verantwoord hoeft te zijn. Verrommeling, wildheid en een zekere mate van chaos horen bij een stad en haar creativiteit.

38

## 4. Duurzaam en gezond

Maastricht Oost wordt een gebied waar het fijn leven, wonen, werken, leren en flaneren is. Ook in het besef dat de ecologische voetafdruk tot een minimum is teruggebracht of onderdeel is geworden van een circulaire economie. In combinatie met de faciliteiten van de onderwijsboulevard kunnen ervaringen worden opgedaan met een wijkgerichte toepassing van Positieve Gezondheid, ook in relatie tot arbeidsparticipatie van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Wie straks aankomt in de Poort van Maastricht voorvoelt deze ambities en realiteiten op allerlei manieren.

## 5. Maastricht-eigen

De brede maatschappelijke zoektocht naar een 'ideaal' stationsgebied is uniek in de geschiedenis van Maastricht. En misschien zelfs te zien als een A2-Maastricht Model 2.0. Leer van die aanpak, bouw hem verder uit en pas hem, daar waar zinvol, toe in de verdere ontwikkeling van Oost en de rest van de hele stad. Besef daarbij dat intelligente gebiedsontwikkeling een organisch gebeuren is, balancerend tussen regie en loslaten, zoekend naar synergieën waarbij deelbelangen optimaal sporen met het belang van de hele stad. Als een proces zo is ingericht maakt het een gereede kans te leiden tot zaken die ook fysiek en sociaal worden ervaren als Maastricht-eigen.

Met zulke (deels impliciete) waarden op tafel ging een groep zogenaamde vrijdenkers (een mix van ontwerpers en vertegenwoordigers van NS, ProRail, provincie Limburg, gemeente Maastricht, Maastricht bereikbaar en Projectbureau A2) de afgelopen maanden aan de slag om de oogst van de brede maatschappelijke zoektocht in combinatie met de ambities van de zes partijen te vertalen in ruimtelijke perspectieven. In die exercitie (beschreven in het Ambitiedocument dat tegelijk met dit essay verschijnt) werden ook de perspectieven meegenomen die onderzoeksbureau Panopticon destilleerde uit de stationsgesprekken, workshops en wandelingen. Tijdens een laatste publieksbijeenkomst op 11 april 2018 presenteerde Panopticon die perspectieven aan de hand van zeven beelden met inspirerende namen als beweegbooster, groen-gaarde, schakelstation, podiumplein, lichtruim, winkelwalhalla en kenniskathedraal. Op basis daarvan leverde stationsarchitect Ton Venhoeven enkele eerste schetsen.

39

Die vervolgens weer input waren voor het puzzelwerk van de vrijdenkers dat uitmondde in het Ambitiedocument.

Ingewikkeld.

Maar dan: ingewikkeld omwille van een zorgvuldige afweging met en voor de hele stad.

Met één wonderlijk besef dat gaandeweg steeds sterker werd en de complexiteit terugbrengt tot één eenvoudige kern. Namelijk het inzicht dat één besluit kan werken als een looper die past op vele deuren.





43

## VI Naar een toekomstbestendige Poort van Maastricht

Waar gaan we met het station naartoe? Als iets duidelijk werd tijdens de zoektocht, dan is het dat dit ene besluit een richtinggevend stempel zal drukken op de ambities, eilanden, mensen en belangen van de hele stad. Denk even terug aan de treinen waarmee we vertrokken. De treinen van een verbinding van Oost en West (trein 1) en de creatie van een internationaal OV-knooppunt (trein 2) vormen één trein. De aanpak van het station geeft het fluitsignaal voor het vertrek van die ene trein van gedeelde dromen. Zodanig dat de barrière van station, spoor en emplacement verandert in een aantrekkelijk geheel met een bezielende werking op Oost in het bijzonder en de hele stad in het algemeen.

Maar wat is bezielend?

Daar heeft iedereen een eigen beeld bij.

Zelf geloof ik dat die bezieling het totaaleffect is van het samen in praktijk brengen van de waarden en ordeningsprincipes uit het vorige hoofdstuk.

Het Ambitiedocument beschrijft nauwgezet wat daarvoor de opties en scenario's zijn. Ik kies voor de uitwerking van één bezielend essayistisch vertrekbeeld waar straks, al naar gelang wensen en budgetten, van afgepeld of aan toegevoegd kan worden.

Geheel in de geest van het A2-Maastricht-model (waarvan we terwijl we dit schrijven een doorontwikkeling beleven) geef ik me bij dat wensbeeld rekenschap van de wisselwerking tussen het fysieke en sociale domein, tussen gebouwen en mensen, tussen structuur, cultuur en natuur. Alleen zo maken we kans op een stationsgebied dat recht doet aan het bewuste en onbewuste verlangen van en naar een hele stad die constant geboren wordt uit het samenspel van eilanden, mensen en belangen – een veelstemmig proces dat draait om respect voor en vertrouwen in de kracht van mensen, groepen en organisaties.

Daar gaan we.

### **Sleutelstation en multiknooppunt**

Kan de aanpassing van het station de bezegeling en weerspiegeling zijn van de meervoudige ambities van de stad? Ja. Een vernieuwd Station Maastricht kan de 'spoorwaarde' zijn van verbindingen in externe en interne zin. Het station als een dynamo van een krachtenveld waarin beide ambities elkaar versterken. Extern: als nieuw hoofdstuk in de internationalisering van de stad, dankzij volwaardige verbindingen met het buitenland. Intern: als een schakel tussen Oost en West die in alles uitstraalt dat de hele stad wel vaart bij die internationale ambities.

Sinds het opengaan van de grenzen en het verdwijnen van douane-faciliteiten is het huidige gebouw te groot voor de huidige reizigersstromen. Tegelijk zijn de bezoekersbewegingen zodanig dat het gebouw onvoldoende tot zijn recht komt. Door aansluitingen op de TGV-stations van Luik en Keulen (via Aken) zullen er meer mensen komen en zal de waarde van de plek toenemen. Het station

44

als een magneet voor winkels en horeca. Afspreken en vergaderen op het station wordt hip. Tegelijk vindt er de ontmoeting plaats tussen diverse vervoersmodaliteiten.

Dat alles in en rondom een monumentaal complex dat in ere is hersteld, verrijkt met nieuwe bestemmingen, zoals een hotel en vergaderruimten. Historie en toekomst gaan hand in hand in dit nieuwe visitekaartje van Maastricht waar mensen graag aankomen, vertrekken en verblijven. Helemaal in de geest van architect Van Heukelom wordt de statige hal weer een plek waar je verwonderd stil wilt staan. Om vervolgens te beseffen dat daarmee een verlangen wordt ingelost dat al het andere in beweging brengt. Het station als spil van verandering en dynamiek. Met twee gelijkwaardige entrees die smoel geven aan de linking pin tussen Oost en West. Met prachtige klokken die weer op de juiste plek hangen en instemmen met een nieuwe tijd en met muurmozaïeken die weer stralen.

Dat vraagt ook om een sociaal en/of cultureel programma. De publiekspiano in de hal is een eerste voorbode van vertrouwde en Maastricht-eigen manieren om het publiek bij de plek te betrekken. En het vraagt om bijzondere aandacht voor de aanwezigheid van groen en natuur. Een station dat verantwoord in ontsteend en vergroend en dat ook daarin verbonden is met de Groene Loper waarmee het samen zijn helende werking op de stad kan uitoefenen: maak van de uitwerking en realisatie hiervan een aparte zoektocht.

Nog is Maastricht een typische hybride van een kopstation (eindstation voor treinen) en een langstation (langs enkele perrons kunnen treinen verder rijden). Los van de vraag of Station Maastricht een volwaardig langstation voor internationale treinen wordt, staan we voor de kans het vorm te geven als een sleutelstation dat 'past' op verkeerstechnische, stedenbouwkundige, sociaal-maatschappelijke en reputationele uitdagingen. De Poort van Maastricht als een sleutel voor vele aspecten van een veelbelovende toekomst. Een multiknooppunt waarmee de Stad van het Verdrag een eigen Verdrag met Nederland, de Euregio en Europa bezegelt.

45



Aldus ontstaat een meervoudig knooppunt:

- van mensen en emoties
- voor treinen naar alle windrichtingen
- fysiek en sociaal tussen Maastricht Oost en West
- voor andere vervoersvormen
- tussen vele functies (reizen, verblijven, winkelen, vergaderen, overnachten, ontmoeten)
- tussen verleden, heden en toekomst
- van spontane en georganiseerde gebeurtenissen: cultureel, sociaal, Maastricht-eigen.

### **Zwaluwstaartende verbindingen**

Veel discussie is er over de manieren om voetgangers en fietsers over of onder de barrière van het spoor tussen Oost en West te laten bewegen. Velen delen de overtuiging dat een inspirerende vloeiende overgang tussen de Professor Nypelslaan in Oost en de Sint-Maartens- en/of Sint-Antoniuslaan in West doorslaggevend kan zijn voor de ontsluiting van beide gebieden. Vanuit het hart van Wittevrouwenveld fiets of loop je dan in één lijn naar de Wilhelminabrug en het historische stadscentrum. De creatieve omgeving en onderwijsboulevard die in Oost verder gestalte kan krijgen zou dan soepel verbonden zijn met Belvédère en de Healthcampus. Los van de vraag welke (aanvullende) verbindingen er komen is het zaak ze te realiseren als versterkers van het sleutelstation als meervoudige statement.

### **Omarming van spoor en emplacement**

Cruciaal bij de verbindingen voor fietsers en voetgangers is het besluit om spoor en emplacement opnieuw te omarmen als een onderdeel van de stad en haar roemruchte industriële geschiedenis. Zoals het ooit spectaculair moet zijn geweest om voor het eerst de Maas over te steken, zo kan het boeiend blijven over het emplacement heen te bewegen. Ook hier kan een cultureel programma zorgen voor reuring en waardering. Zodanig dat je ook vanuit de passerelle behalve het trage spel van zagende treinen en eindeloze masten en bedradingen met regelmaat iets nieuws en verrassends te zien krijgt. De passerelle zou daardoor meer betekenis krijgen en veranderen van een zelloze plek naar een overgang die iets te bieden heeft.

46

Hij is zodanig op te waarderen of te herbouwen dat het kostbare scenario van een onderdoorgang (het Rijksmuseum-scenario) voorlopig in de la blijft.

Opwaarderingsmogelijkheden zijn er ook voor de fietserstunnel bij de Duitse Poort en de autotunnel op de Scharnerweg. Streef bij dit alles naar uitwerkingsrichtingen en concepten die recht doen aan het startbeeld.

### **Wegnemen knelpunten**

Het grote verhaal van een herinrichting van het stationsgebied geeft ook ruimte om nijpende knelpunten op korte termijn aan te pakken. De overgang bij de Duitse Poort is bijvoorbeeld al geholpen met een betere afstelling van de techniek waardoor de slagbomen minder lang gesloten blijven, zonder in te boeten qua veiligheid. Ook sluiting van de huidige passerelle na aankomst van de laatste trein hoort straks tot de verleden tijd. Als schakel tussen Oost en West staat de Poort van Maastricht in beginsel altijd open.

### **Geen tunnel?**

De indruk kan ontstaan dat we al te makkelijk over de optie van een ondertunneling van het totale spoor heenspringen. Terwijl zo'n verondergrondsing in de diverse bijeenkomsten voortdurend opdook als wens. Tegelijk maakt de brede zoektocht duidelijk dat ondertunneling gezien de kosten, de enorme overlast (het treinverkeer moet intussen gewoon door) en de gemoeide tijd (je hebt het al snel over een project dat nog ingewikkelder is dan de A2-ondertunneling) niet realistisch is. Ook omdat zo'n megaproject de ontwikkelingen rondom de Groene Loper kan vertragen. Ook als je de betrekkelijk geringe hoeveelheid reizigers verdisconteert en zelfs als je de toename van reizigers door de doorontwikkeling tot internationaal vervoersknooppunt meeneemt. Misschien een beetje flauw om te zeggen, maar wie op de trein van ondertunneling van het spoor springt zou bij wijze van spreken ook voor ondertunneling van de Maas kunnen zijn. Stel dat we de overbrugging van spoor en emplacement en belevingswaarde kunnen geven die in de buurt komt van het oversteken van de Maas. Is dat niet meer in de geest van Mosa Trajectum?

47

### **De helende drie-eenheid van station, spoor en emplacement**

Bovenstaand vertrekbeeld is op diverse manieren te materialiseren. *Wezenlijk is dat we station, spoor en emplacement begrijpen en opwaarderen als een drievuldigheid met een helende werking voor de hele stad.* (Dat is, terzijde, iets beduidend anders dan een verhelende werking die kan ontstaan door volledige wegmoffeling van het spoor). Het Ambitiedocument gaat daarvoor uit van meerdere ruimtelijke perspectieven die op verschillende manieren zijn in te vullen. Ik noem dat het telescoopmodel. Je kunt toevoegen en afpellen. Cruciaal is de vraag of de telescoop met de genoemde waarden en ordeningsprincipes een goed beeld geeft van de toekomst van de stad, rekening houdend met het krachtenspel van bekende en onbekende factoren. En in lijn met die vraag waarop een laatste antwoord nooit gegeven zal worden, maar die wel vraagt om tijdelijke antwoorden met voldoende houdbaarheid om ons op weg te helpen naar volgende stations van welvaart en welzijn.





51

## VII

### De verbonden stad: hoe Maastricht oversteekt naar zichzelf

Wat willen wij zijn? Wat is ons verhaal? Toen ik mij begon te verdiepen in de samenhang van Stad en Spoor en de ambities van de Groene Loper zag ik vrij snel dat het hier gaat om een naar Maastrichtse begrippen ongekende infrastructurele ingreep met grote sociaal-maatschappelijke effecten. Je zou het een formidabel experiment in gebiedsontwikkeling kunnen noemen. Uitermate complex. Met als boeiende basislijn die brede maatschappelijke zoektocht die leidt tot uitkomsten waarbij niet iedereen het onderste uit de kan haalt, maar waarbij de totale stad uiteindelijk het beste lijkt te varen.

De ambities met de drie-eenheid van station, spoor en emplacement raken de hele stad. Dat is een *train of thought* met vele boeiende bestemmingen. Vooral ook als je beseft dat de ingrepen die leiden tot een volwaardige Poort van Maastricht als een looper passen op vele ontwikkelingen in Oost en West waarvan er in dit verhaal in vogelvlucht enkele de revue passeerden.

Zijn al die ontwikkelingen in één beeld te vangen?

Citymarketeers, beleidsmakers en politici zouden ervan smullen. Tegelijk lijkt zo'n eenduidig frame strijdig met de Maastricht-eigen aanpak die strategisch eigenzinnig en tactisch frivoool laveert tussen strakke regie en lichtvoetig laissez-faire. En toch. Wie dat ene beeld of die ene naam wenst zou naar de hal van het station kunnen gaan. En er stil staan en ervaren hoe hier een oud verlangen aanwezig is dat ook Van Heukelom gevoeld moet hebben toen hij aan dit gebouw een religieuze lading gaf.

Wat willen wij zijn?

Wellicht datgene wat elke beschaafde stad in de eenentwintigste eeuw wil zijn. Namelijk een archipel van leefgemeenschappen die op positieve manieren fysiek, sociaal, economisch, ecologisch en virtueel zijn verbonden. Met dien verstande dat we niet in de valkuil van integrale verbondenheid vallen. Maar beseffen dat verbinden vooral ook een kwestie is van hard werken op vele fronten. En dat de opwaardering van de drie-eenheid van station, spoor en emplacement voor de verbinding tussen Oost en West niet zaligmakend is maar slechts is te verzilveren door fysieke en sociale daden op kleinere schalen.

In Maastricht heeft die verbondenheid een extra betekenis. We kunnen de stad afficheren als kennisstad, studentenstad, cultureel centrum, Regout-stad, bourgondische bakermat of sleutelstad. Maar in de kern blijven we wat we altijd zullen worden. Namelijk Mosa Trajectum, de oversteekplaats die al meer dan tweeduizend jaar vooral ook oversteekt naar zichzelf.

Was dat de geest die Van Heukelom proefde in zijn hal?

Voorvoelde hij toen al dat de Poort van Maastricht óók een brug moet slaan naar haar eigen toekomst?

Met alle helende en zelfs heilige betekenissen die daarbij kunnen komen kijken?

Feit is dat de biografie van de architect gewag maakt van een jongere collega die ooit met zijn vader het station van Maastricht had bezocht.

Onder de indruk van de imponerende hal had hij zijn petje afgezet.

'Waarom doe je dat?' vroeg de vader.

'Zijn we hier dan niet in de kerk?' vroeg het kind.

Moge de toekomst van Stad en Spoor en alles wat ermee samenhangt aanleiding geven tot vele andere verrassende en gelukkigmakende reacties.

Waar een verlangen is, is een weg.

Dat geldt zeker voor dit initiatief dat de stad nog steviger op het spoor zal zetten van een zichzelf versterkende bezieling.

Zij die kiezen voor een hele stad groeten u!

## Doorreis

Tot slot een ontspoorde gedachte. Een onderzoeker bekijkt zijn onderwerp van alle kanten. Op een ochtend draaide ik de kaart van Maastricht van de gebruikelijke noord-zuid oriëntatie in de richting oost-west. In mijn fantasie veranderden de spoorlijnen in muziekbalken waarop slechts de muzieknoten ontbreken. Een verborgen partituur, dwars door de stad, pal op de barrière tussen Oost en West die alles in zich heeft een bezielend element te worden. Er zit muziek in het trio van spoor, emplacement en station. En hoe! Een *Sinfonia Trajectum* voor veelstemmig koor en stationspiano?

Govert Derix, Maastricht, 5 juni 2018

54



### **Met dank aan**

Saskia van Stein, Raymond Oostwegel, Esther Janssen, Manon Pachen, Nel Knapen, Mattie Jeukens, Paul ten Haaf, Ton Harmes, Joeri Bons, Jesse van Bogaert, Sjef Zwackhalen, Remy Kroese, Rob Verhagen, Tim van Wanroij, Mathieu Weggeman, Fons Meijer, Thomas Derix, John Jongen, Nienke Jonkergouw, Luc Soete, Theo Thuis, Nicole Rijkens, Jos Geurts, Rik Lebouille, Guido van den Boorn, Mieke Boonen, Ton Venhoeven, Jan Lemmens, Toon Jenniskens en Louis Prompers.

### **Bronnen**

Behalve van vele beleidsdocumenten en rapporten maakte ik gebruik van:

Jane Jacobs, *Dood en leven van grote*

*Amerikaanse steden* (SUN, 2009);

A.H. Jenniskens, *Het Spoor. Honderdvijftig*

*jaar spoorweggeschiedenis Maastricht*

(Stichting Historische Reeks Maastricht, 1985);

SteenhuisMeurs, *Cultuurhistorische*

*Waardstelling Station Maastricht* (2016);

John Custers, *Het A2 Maastricht Model* (2018).

### **Colofon**

Uitgave van Projectbureau A2 Maastricht

Actieprogramma Mijn *Gezonde Groene*

Loper Maastricht 2030

Tekst: Govert Derix

Fotografie: Paul van der Veer

Vormgeving: Zuiderlicht

