STAD & SPOOR

Vrijdenkersruimte | Maastricht

INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENT SAMENVATTING

1. INTRODUCTIE EN LEESWIJZER VRIJDENKERSRUIMTE 7

2. OPGAVE

2.1 AMBITIES & URGENTIE VOOR STAD EN REGIO 9

2.2 MISSING LINKS IN DE VERKEERSNETWERKEN 12

2.3 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN RONDOM MISSING LINKS 18

2.4 THEORIE: TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT 22

2.5 VISIE: WELKE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING PAST BIJ MAASTRICHT? 24

3. DRIE RUIMTELIJKE PERSPECTIEVEN

3.1 PERSPECTIEVEN 26

3.2 PERSPECTIEVEN EN SLEUTELLOCATIES 30

4. VERDIEPING RONDOM URGENTE PROJECTEN

4.1 WEDERZIJDSE AFHANKELIJKHEID VAN VERBINDINGEN RONDOM HET STATION 104

5. TOTAALBEELD PERSPECTIEVEN 108

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 115

MANAGEMENT SAMENVATTING

De studie Stad en Spoor is een brede strategische (Eu)regionale en stedelijke toekomstverkenning. Aanleiding is het actieprogramma ‘Mijn Gezonde Groene Loper’, waarin na de ondertunneling van de A2 diverse kansen voor een betere benutting van de Groene Loper in kaart zijn gebracht. Hierbij staan de ambities van Maastricht, de provincie Limburg en de Rijksoverheid centraal. Deze ambities bestaan uit het economisch ontwikkelen van zuid Zuid-Limburg, het realiseren van een duurzaam mobiliteitssysteem en de sociale integratie van oost Maastricht. De analyse van de huidige situatie in Maastricht leidt tot de conclusie dat goed functionerende langzaam verkeersnetwerken essentieel zijn in de realisatie van deze ambities. Diverse zwakke schakels in de directe stationsomgeving zijn daarbij als belangrijkste ‘missing links’ gedefinieerd.

Het repareren of realiseren van deze missing links kan op verschillende manieren, op basis van verschillende faseringen en met verschillende ambitieniveaus. In dit document worden drie perspectieven (A, B en C) dan ook gepresenteerd als alternatieven. Echter, deze perspectieven kunnen gefaseerd uitgevoerd worden; ze kunnen dus ook beschouwd worden als de doorgroeimogelijkheden voor Maastricht. Wanneer beschouwd op deze manier is het bij de uitvoering van individuele projecten dan ook belangrijk om de doorgroei als mogelijkheid te behouden.

Het basisperspectief A is voorwaardenscheppend voor toekomstige ontwikkelingen. Het omvat op tenminste drie locaties een samenhangend netwerk voor voetgangers en (snelle) fietsers van oost naar west en omgekeerd. De groene uitlopers van de groene loper zijn gezonde, veilige en door hun vormgeving uitnodigende verbindingen.

Perspectief B verbeeldt hoe de met A gecreëerde kansen bewoners, organisaties, investeerders buurten en ondernemers inspireren om in de spoorzone en specifiek aan de oostzijde van het spoor nieuwe levendigheid en dynamiek tot stand te brengen.

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

Een samenhangende ontwikkeling van drie locaties rondom het station (de stationsverbinding, de Scharnertunnel en de Duitse Poort) is urgent omdat zich hier de grootste knelpunten in het langzaam verkeersnetwerk bevinden. Wetende dat deze operaties niet van de ene op de andere dagzullen zijn voltooid zal het vastleggen van en vasthouden aan een visie van een robuust langzaam verkeersnetwerk waarin het spoor nauwelijks nog een barrière vormt cruciaal zijn.

1. INTRODUCTIE EN LEESWIJZER VRIJDENKERSRUIMTE STAD EN SPOOR

De studie Stad en Spoor is een brede strategische (Eu)regionale en stedelijke toekomstverkenning. Aanleiding is het actieprogramma ‘Mijn Gezonde Groene Loper’, waarin na de ondertunneling van de A2 diverse kansen voor een betere benutting van de Groene Loper in kaart zijn gebracht. De stationsomgeving is in die hoedanigheid als ‘missing link’ gedefinieerd.

Aan een groep ontwerpers en andere betrokkenen is gevraagd om zich binnen de werkomgeving van een vrijdenkersruimte met deze missing link bezig te houden. De vrijdenkersruimte is ingericht om zo vrij mogelijk te verkennen welke mogelijkheden en kansen er zijn in de spoorzone en omgeving. Hierbij zijn zij (in eerste instantie) niet gehinderd door fysieke of organisatorische onmogelijkheden en inperkingen.

Het ontwerpend onderzoek uitgevoerd door de vrijdenkers is vertaald in drie onderscheidende ruimtelijke verbeeldingen van mogelijke toekomstperspectieven rondom de oostwest verbindingen voor langzaam verkeer in Maastricht. Het stationsgebied van Maastricht staat hierin centraal. Ook de verbinding van de Maastricht Health Campus met de Groene Loper en de oostzijde van Maastricht zijn hierin opgenomen.
Parallel aan het proces van de vrijdenkersruimte heeft Pantopicon een co-creatie proces gefaciliteerd. De uitkomsten van de co-creatie zijn zo veel mogelijk opgenomen in dit document.

Het eerste hoofdstuk van dit rapport begint met een uiteenzetting van de urgentie/ aanleiding en de ambities die aan de basis liggen van deze studie. Hierna worden de huidige netwerken van de stad en regio geanalyseerd om vervolgens de missing links in de netwerken te identificeren in combinatie met mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen rond deze missing links. Hierna volgt een kort intermezzo met een uitleg over transit oriented development als stedelijk ontwikkel- en ontwerpprincipe waarmee de ambities gerealiseerd kunnen worden. Deze theorie wordt vervolgens toegepast op Maastricht.

In het volgende hoofdstuk worden drie voorstellen verbeeld, drie perspectieven met elk een eigen ambitieniveau van ruimtelijke ontwikkeling. Deze drie perspectieven worden vervolgens uitgewerkt in 9 sleutellocaties. Deze locaties geven aanleiding om de openbare ruimte aan te passen en bepaalde ontwikkelingen te stimuleren. In de verdieping wordt ingegaan op de wisselwerking tussen drie verbindingen over het spoor die een nauwe relatie hebben: stations passage, Scharnertunnel en Duitse Poort. Na deze verdieping zoomen we weer uit met een totaalbeeld van elk perspectief dat de relatie aangeeft tussen de verschillende sleutellocaties. Als afsluiting volgen daarna de conclusies en een aantal aanbevelingen voor vervolgonderzoek.

2.1 AMBITIES & URGENTIE VOOR STAD EN REGIO

Ambities

De ontwikkelingen binnen het kader van Stad en Spoor hebben raakvlakken met vele ambities voor Maastricht en regio. Zo geldt voor praktisch alle opgaven uit de verkenning omgevingsvisie van de gemeente dat het gebied rondom het station en het spoor een essentiële schakel vormt om de ambities te kunnen verwezenlijken.

Ook ambities van de provincie (zie o.a. Provinciaal Omgevingsplan Limburg, LEKTA) en rijksoverheid (o.a. NOVI, Regeerakkoord) hebben rechtstreeks betrekking op de ontwikkeling van Stad en Spoor in Maastricht. Vanuit dat brede scala aan ambities kunnen drie centrale doelen gedestilleerd worden:

- **Economische ontwikkeling zuid Zuid-Limburg**
- **Realiseren duurzaam mobiliteitssysteem**
- **Sociale integratie oost Maastricht**

Voor deze ambities is het essentieel dat het stationsgebied en de daarbij behorende netwerken aan zowel de oost als de westkant van het spoor op alle schaalniveaus goed functioneren. Hierbij ligt de prioriteit bij de langzaam verkeersverbindingen. Het moeiteloos en veilig kunnen bereiken van bestemmingen is essentieel om economische ontwikkeling, een duurzaam mobiliteitssysteem en sociale integratie van oost Maastricht te stimuleren. Met betrekking tot de langzaam verkeersverbindingen in Maastricht en met name verbindingen oost- west speelt er een aantal problemen in Maastricht:

- **Sommige routes ontbreken, of hebben één of meer zwakke schakels in het ontwerp.**
- **Sommige routes die er wel zijn functioneren niet goed door het ontbreken van goede bestemmingen**
- **De (sociale) veiligheid is op de belangrijkste langzaam verkeersroutes niet op orde**

Urgentie: negatieve gevolgen voor stad en regio

Door de tekortkomingen in de langzaam verkeersverbindingen komen de ambities van Maastricht niet van de grond. De sociale integratie van Maastricht oost komt in de knel door het ontbreken van sociaal veilige routes. Bovendien blijft het lastig om de rol van het autoverkeer in de stad te vervangen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Tevens blijft het station door het ontbreken van goede langzaam verkeersverbindingen onbereikbaar voor veel mensen. Hierdoor blijft het aantal reizigers op het station achter en blijft het lastig om Maastricht te ontwikkelen tot het centrale knooppunt in een robuust multimodaal infrastructuurnetwerk. Deze ontwikkeling is wel nodig om de ambities voor economische ontwikkeling van zuid Zuid-Limburg te realiseren.

Kansen

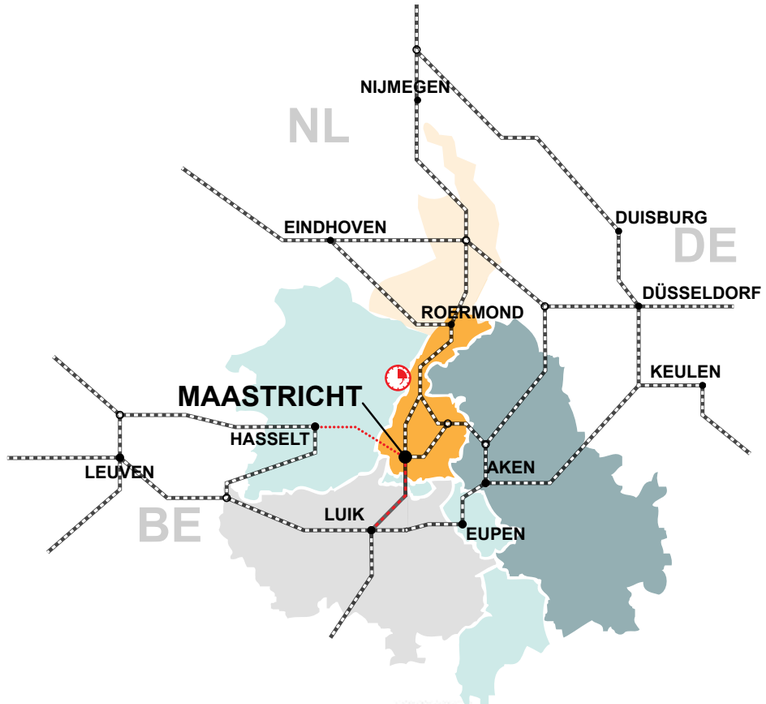
In het gebied zijn meerdere kansen en recente ontwikkelingen die het mogelijk maken om de tekortkomingen van de langzaam verkeersverbindingen oostwest te verbeteren:

- Het succes van de langzaam verkeersverbinding van de Groene Loper kan door worden getrokken naar Maastricht Health Campus en via een oostwest verbinding aan worden gesloten op de oostkant van het station.

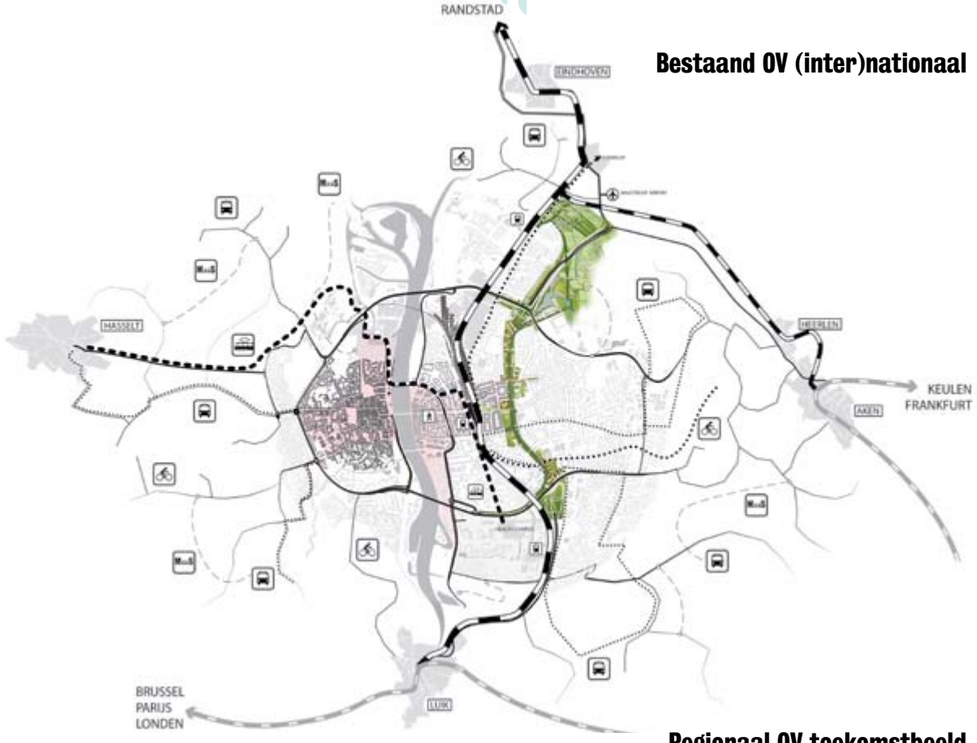
- De projectontwikkeling tussen Groene Loper en station biedt de mogelijkheid voor versterking van de kwaliteit van langzaam verkeersroutes tussen het station en Centrum Oost

- De Renovatie van het station is een kans om de stationspassage sterk te verbeteren.

Deze uiteenzetting vraagt om een uitgebreidere analyse en argumentatie. Het volgende gedeelte zal hierop ingaan.



Bestaand OV (inter)nationaal



Regionaal OV toekomstbeeld

2.2 MISSING LINKS IN DE VERKEERSNETWERKEN

Zoals eerder vermeld hebben de verkeersnetwerken een grote impact op de ontwikkelingspotentie van stad en regio. In dit hoofdstuk worden daarom eerst de huidige en toekomstige openbaar vervoersnetwerken en vervolgens de langzaam verkeersnetwerken besproken. Beginnend bij het internationale ov-netwerk en eindigend bij de zwerfroutes rondom het station.

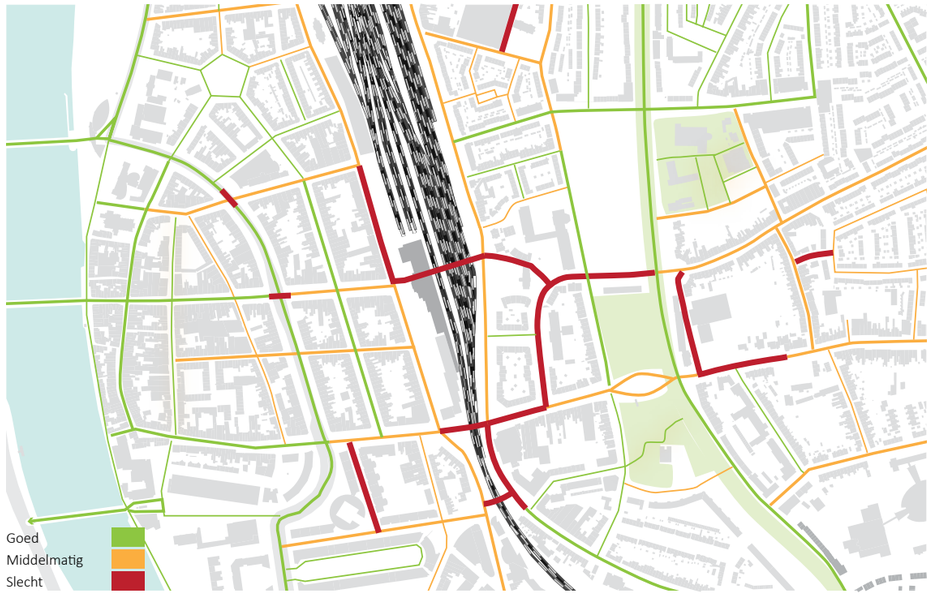
Internationale ov-netwerken

Het ov-netwerk van Zuid-Limburg biedt veel potentie. Echter, de landgrenzen hebben een grote invloed op de kwaliteit en het gemak in gebruik van de huidige internationale verbindingen. Grensoverschrijdende verbindingen met Aken, Luik en Hasselt kunnen Maastricht de mogelijkheid geven om uit te groeien van een nationaal kopstation tot een internationaal knooppunt. Door aansluiting op het programma hoogfrequent spoor kan ook de verbinding met de Randstad worden verbeterd.

Ov-netwerk stad

In het toekomstbeeld van het regionale ov-netwerk spelen grensoverschrijdende verbindingen een grote rol. Concrete kansen zijn het doortrekken van de tram vanaf Hasselt naar station Maastricht en het realiseren van internationale treinverbindingen met Luik. Het risico van een drukker spoor door meer nationale en internationale treinen is dat de huidige gelijkvloerse spoorkruisingen nog vaker gesloten zijn, daarom vraagt dit op termijn om een adequate aanpak van de spoor barrière. De ontwikkelingen in de snelle ov-netwerken mogen immers niet ten koste gaan van de langzame netwerken binnen de stad.

Kwaliteit lange Linten (fiets en snelfiets)



Kwaliteit korte zwerfroutes (voetgangers en langzame fietsers)

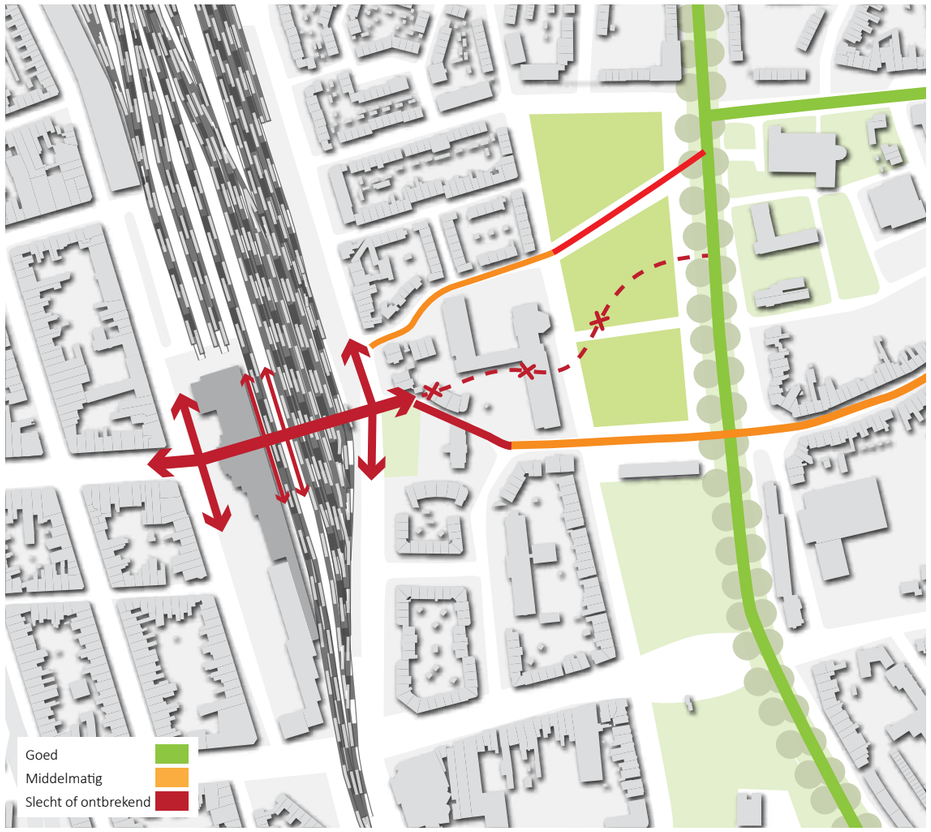
Missing links in de langzaam verkeersnetwerken

Een aantal linten is erg belangrijk in het langzaam verkeersnetwerk van Maastricht. Aan de oostkant van Maastricht gaat het om de volgende linten: Meerssenerweg-Heerderweg, Scharnerweg – Akerstraat, Frankenstraat – Prof Pieter Willemstraat, de nieuwe Groene Loper. De meeste van deze linten lopen van oost naar west of omgekeerd en kruisen de Groene Loper. Deze linten worden doorbroken door het spoor, want alle aanwezige spoorkruisingen zijn van matige tot slechte kwaliteit, voor zover zij überhaupt bestaan. De slechte kwaliteit wordt bepaald door (sociaal) onveilige situaties en lange wachttijden voor gelijkvloerse kruisingen. Tevens zijn de spoorkruisingen ongelijk verdeeld over de spoor barrière. Hierdoor is er een 1,4 km barrière ontstaan tussen het station en de Noorderbrug. De wijken Wittevrouwenveld en Wyckerpoort bijvoorbeeld hebben daardoor een zeer slechte langzaam verkeersverbinding richting de binnenstad.

De problemen van de linten zijn niet alleen geconcentreerd rondom het spoor, door onaantrekkelijke straatprofielen met weinig ruimte voor langzaam verkeer ontbreekt ook gebruiksgemak voor fietsers en voetgangers. Ten slotte zijn er weinig economische activiteiten te vinden langs de linten (voornamelijk Meerssenerweg, Frankenstraat en Scharnerweg) waardoor de linten niet aantrekkelijk zijn.

Als we inzoomen op de stationsomgeving zien we dat de zwerfroutes voor voetgangers en langzame fietsers ook kwaliteit ontberen. De Duitse Poort is onveilig door lange wachttijden. De Scharnertunnel is sociaal onveilig door gebrek aan licht en het geringe gebruik door voetgangers. Voor fietsers zit er een vervelende onoverzichtelijke bocht in de tunnelbuis oost – west. De huidige passerelle van het station is te smal, te donker en hierdoor sociaal onveilig en vormt voor fietsers een nauwelijks te nemen barrière. Dit alles betekent dat er voor langzaam verkeer geen fatsoenlijke spoorkruising is nabij het station. Bovendien bieden de straatprofielen van de Stationsstraat, Meerssenerweg, Scharnerweg en Parallelweg weinig ruimte voor voetgangers.

Aan de oostkant van het station ontbreekt een goed ontvangst- en omgevingsdomein bij de entree van het station en een veilige oversteekplaats die voor iedereen voldoet. Een langzaam verkeersverbinding vanaf de Frankenstraat naar het station is wel aanwezig maar van erg lage kwaliteit.



Kwaliteit verbindingen door en rondom het station

Goede langzaam verkeersverbinding ontbreekt tussen Frankenstraat en het station

Transferknelpunt huidige passerelle station: te smal

Ontvangst-en omgevings domein ontbreekt aan de oostzijde van het station

Missing links in de langzaam verkeersnetwerken bij het station

Zoals eerder vermeld is de huidige passerelle van het station een missing link in het netwerk: de passerelle is te smal en sociaal onveilig. Bovendien is een nieuwe entree van het station vanaf de oostkant van de stad noodzakelijk. De renovatie van het station biedt de kans om na te denken over het vernieuwen van de stationspassage. Hierbij is het belangrijk dat de locatie van de nieuwe passage goed aansluit op de linten. De meest logische aansluiting is de verbinding met het lint van de Frankenstraat. Hierdoor kan er vanuit oost een logische route ontstaan naar het station. Aan de westkant van het spoor moet de nieuwe passage aansluiten op de stationshal zodat activatie van de stationshal kan worden gerealiseerd. Op het spoor moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat Maastricht zich ontwikkelt van een gedeeltelijk kopstation naar een volledig doorgaand station. Hiervoor is het nodig om een nieuw eilandperron te realiseren naast het bestaande eilandperron. Al deze redenen samen zorgen ervoor dat de nieuwe stationspassage ongeveer in het midden van de stationshal zou moeten liggen en haaks op de sporen.

De analyse van de missing links vraagt om een aanpak van de geïdentificeerde problemen. Voordat we hiervoor een voorstel doen volgt eerst een inventarisatie van de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen per lint.

2.3 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN RONDOM MISSING LINKS

Lint Frankenstraat - Stationsstraat: analyse en mogelijke ontwikkellocaties

1. Ontwikkeling voormalig KPN terrein: aanleiding om meer functies toe te voegen en Centrum Oost verder te ontwikkelen
2. Plint ANWB flat activeren
3. St. Maartenscollege renoveren: fietsenstalling opschonen en langzaam verkeersroute mogelijk maken naar Centrum Oost
4. Frankenstraat als langzaam verkeersroute doortrekken naar station
5. Langzaam verkeersverbinding door station verbeteren
6. Programma toevoegen Frankenstraat o.a. winkeltjes en bedrijfjes

Frankenstraat: huidig profiel biedt weinig ruimte voor langzaam verkeer

Plint ANWB flat: mogelijke ontwikkellocatie

Villa Wyckerveld: geen goede verbinding tussen Frankenstraat en het station

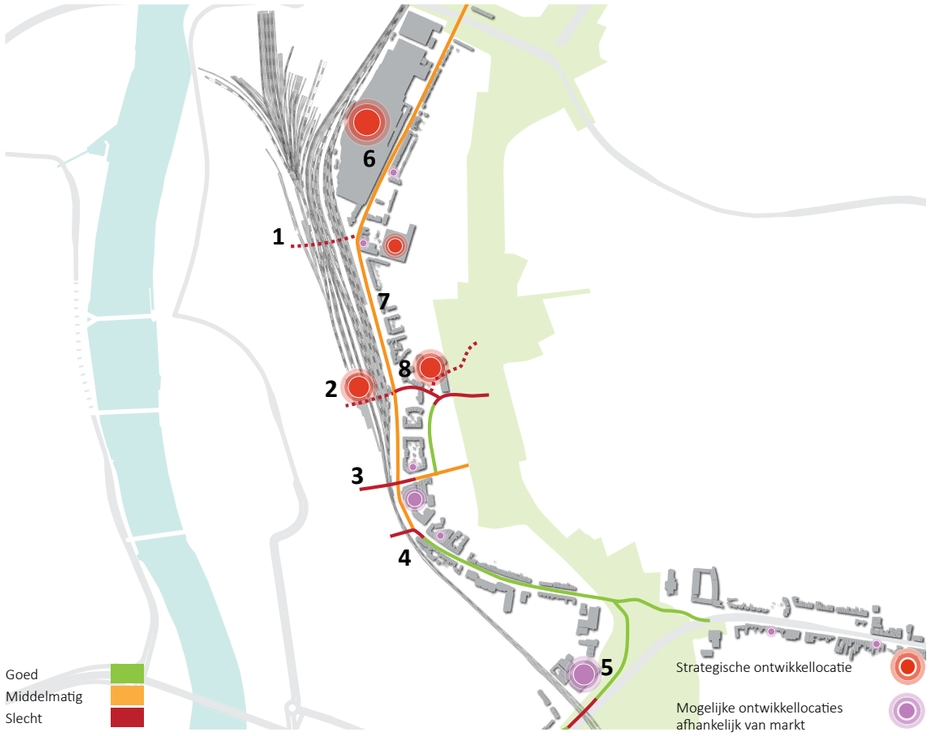
Lint Scharnerweg - Akerstraat: analyse en mogelijke ontwikkellocaties

1. Langzaam verkeersverbinding door Scharnertunnel moet verbeterd worden.
2. Programma toevoegen Scharnerweg: o.a. winkeltjes en bedrijfjes.
3. Koepelkerk: mogelijke ontwikkellocatie door herbestemming met een andere functie

Scharnerweg: snelle verbinding naar de binnenstad voor fietsers

Relatief weinig economische activiteiten rondom Scharnertunnel

Scharnertunnel: sociaal onveilig voor langzaam verkeer



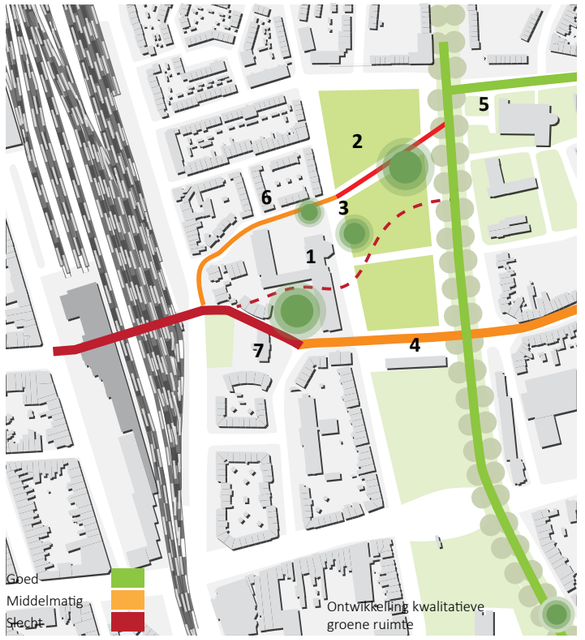
Lint Meerssenerweg: analyse en mogelijke ontwikkellocaties

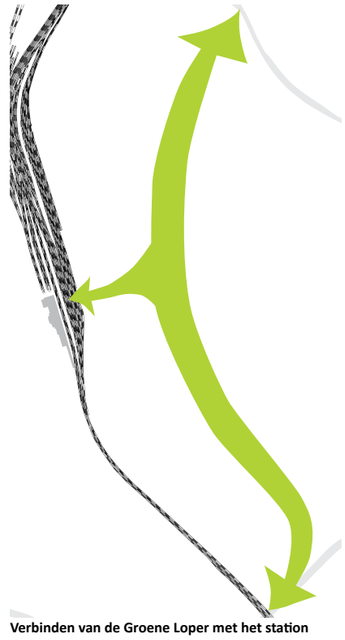
1. Realisatie extra verbinding ten noorden van het station
2. Verbetering/realisatie langzaam verkeersverbinding door het station
3. Aanpak voetgangers- en fietsersverbinding Scharnertunnel
4. Aanpak overweg Duitse Poort
5. Verbinding Groene Loper met Maastricht Health Campus
6. Mogelijke ontwikkellocatie Mosa
7. Herprofilering Meerssenerweg
8. Oostentree station: toevoegen van een ontvangst- en omgevingsdomein

Meerssenerweg: doorgaande weg, verblijfskwaliteit blijft achter

Oostkant station: geen goed ontvangst- en omgevingsdomein

Overweg Bloemenweg / Alfons Ariënsstraat: vaak dicht. Kans om Groene Loper te verbinden met Maastricht Health Campus





Verbinden van de Groene Loper met het station

Verbindingen Station met Groene Loper

1. St. Maartenscollege renoveren: fietsenstalling opschonen en langzaam verkeersroute mogelijk maken naar Centrum Oost
2. Ontwikkeling voormalig KPN terrein: aanleiding om meer functies toe te voegen en Centrum Oost verder te ontwikkelen
3. Ontwikkeling kwalitatieve groene ruimte in combinatie met een langzaam verkeersverbinding naar het station
4. Plint ANWB flat activeren
5. Lourdesplein: mogelijke ontwikkellocatie om programma toe te voegen in Centrum Oost
6. Thorbeckeplantsoen: versterken langzaam verkeersroute naar station
7. Villa en omliggende bebouwing

Rommelige fietsenstalling is een van de obstakels tussen het station en Centrum Oost

KPN locatie: strategische ontwikkellocatie en ontwikkellocatie voor kwalitatieve groen ruimten

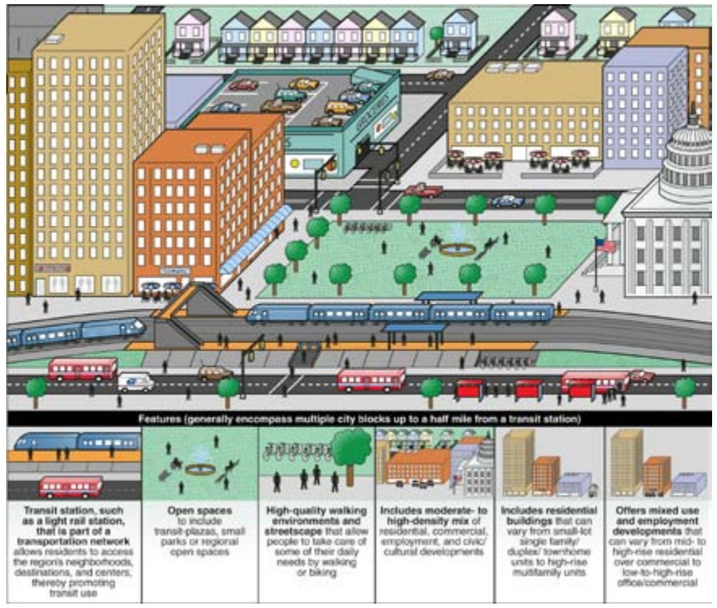
Lourdeskerk en Lourdesplein: mogelijke ontwikkellocatie om meer functies toe te voegen in Centrum Oost

2.4 THEORIE: TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT

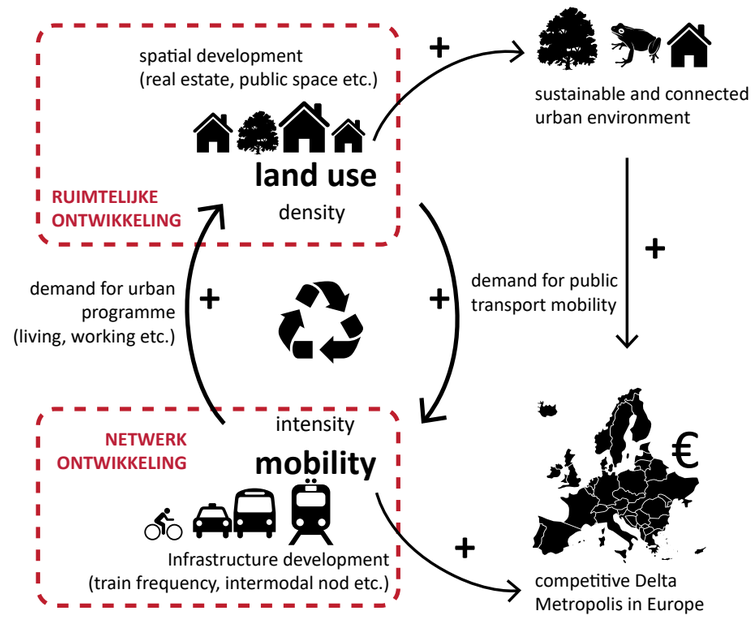
Voor de afstemming tussen de netwerkontwikkeling en de ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het station kunnen we gebruik maken van de theorie van Transit Oriented Development. Deze theorie gaat uit van de volgende principes:

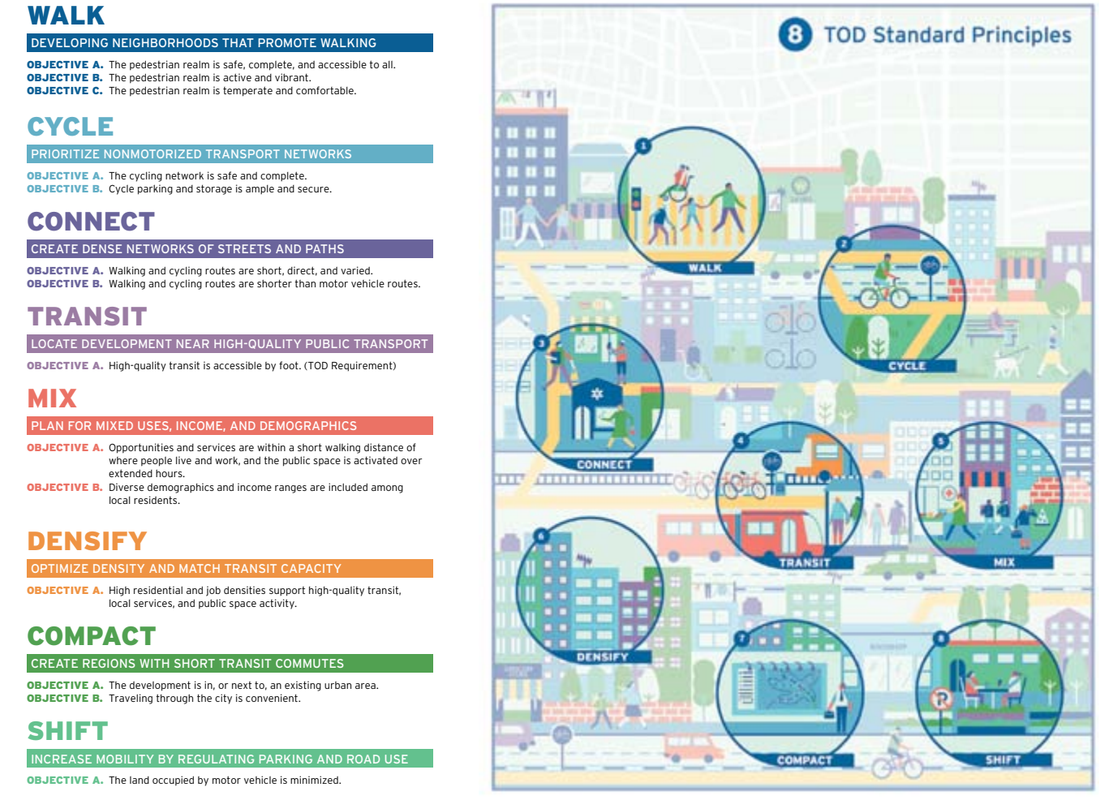
1. Netwerkontwikkeling: Aanvullen van de ontbrekende links in de netwerken en verbeteren van de zwakke plekken in de netwerken.
2. Ruimtelijke ontwikkeling: Netwerkontwikkeling koppelen aan de ruimtelijke ontwikkeling langs de verschillende routes.

Bij het toepassen van deze theorie staat de voetganger centraal. Binnen een beloopbare afstand vanaf een station, ongeveer 10 min lopen, moeten er voldoende bestemmingen zijn. Bestemmingen die te ver liggen vanaf het station moeten goed bereikbaar zijn per fiets. En nog verder gelegen bestemmingen moeten goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Hierdoor kan een goed geïntegreerd mobiliteitssysteem ontstaan waarmee stadbewoners minder afhankelijk worden van auto's. Voorwaarden zijn dat de stad goed moet zijn georiënteerd op het station en dat voetgangers en fietsers optimale toegang tot het station moeten krijgen.



GAO-15-70, United States Government Accountability Office, November 2014





TOD standard, Institute for Transportation and Development Policy, 2017

2.5 VISIE: WELKE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING PAST BIJ MAASTRICHT?

Een TOD strategie kan op verschillende manieren worden uitgevoerd in een stad. Daarom is het bij de uitwerking belangrijk om de vraag te beantwoorden welke kenmerken de stad Maastricht in het algemeen en rondom het station in het bijzonder wil ontwikkelen. Hierbij hebben we de omgevingsvisie van Maastricht als leidraad gebruikt. De kernopgaven die hieruit voorkomen - *toekomstbestendige en gezonde stad, economische onderscheidende netwerkstad en stad van gedifferentieerde ontmoetingen* - hebben we geanalyseerd op hun consequenties voor Stad en Spoor.

TOEKOMSTBESTENDIGE EN GEZONDE STAD

- 100% klimaatneutraal en afvalloos
- Gezondheid in en buiten de woning
- Inzet op Openbaar Vervoer
- Inzet op duurzaam vervoer
- Integrale koppeling inzet groen en water aan klimaatadaptatie en gezondheid
- Duurzame mobiliteitsraamwerk, met aandacht voor fiets- en voetganger en verkeersveiligheid
- Openbare ruimte die uitnodigt tot beweging
- Van grootschalige sportaccommodaties naar flexibel en divers sportaanbod
- Zo lang mogelijk gewoon leven: wonen met zorg combinaties, (zorg)voorzieningen op gebied-sniveau
- Wisselwerking veiligheidsbeleving en openbare ruimte
- Ruimte voor vernieuwende woonconcepten en (collectief) particulier opdrachtgeverschap

ECONOMISCH ONDERSCHEIDENDE NETWERKSTAD

- Flexibiliteit: maatwerk, gebiedsdifferentiatie en functiemenging.
- Doorontwikkeling internationale stad
- Verbinden van maakindustrie met creatieve industrie (oa Broedplaatsen)
- Inzet op agglomeratiekracht Zuid-Limburg
- Mismatch op de arbeidsmarkt
- Sociale werkgelegenheid in de nabijheid
- Infrastructuur aanpassen op ambitie internationale
- stad en agglomeratiekracht regio: verbindingen in de
- regio én met andere regio's (Randstad, Euregio)
- Realiseren van aantrekkelijke woningen nabij hoog stedelijk centrumgebied
- Divers en dynamisch cultuuraanbod in het centrum en de rafelranden van het centrum
- Vergroten van relatie cultuur en omgeving
- Variatie en spreiden van evenementen

STAD VAN GEDIFFERENTIEERDE ONTMOETINGEN

- Infrastructuur gericht op langzaam verkeer naar en tussen ontmoetingsplekken
- Infrastructuur gericht op langzaam verkeer gericht op ontsluiting en bereikbaarheid van buurtvoorzieningen.
- Inzet op vergroten hoogwaardig openbaar vervoer in de binnenstad
- Fietsnetwerk en fietsparkeren uitbereiden
- Inzet op diversiteit, kleinschaligheid, flexibiliteit en spreiding ontmoetingsplekken
- Uitbreiden verblijfsruimte naar omgeving van de binnenstad
- Verscheidenheid in ontmoetingsplekken wat betreft aard, doelgroep, tijdelijkheid en organisatiegraad
- Mozaïek van wijken met uiteenlopende woon- en leefstijlen

3. DRIE RUIMTELIJKE PERSPECTIEVEN

3.1 PERSPECTIEVEN

Binnen de vrijdenkersruimte is gewerkt met een drietal perspectieven die elk een verschillende ruimtelijke invulling geven aan de maatschappelijke opgave voor de spoorzone. De drie perspectieven zijn een reflectie van de omgevingsvisie van Maastricht. Dit heeft geresulteerd in drie perspectieven waarin de ambities op verschillende niveaus worden gerealiseerd:

A: Aantrekkelijke groene stad
B: Vitaal centrum van groene regio
C: Bruisend centrum Euregio

Deze perspectieven schalen op van A naar B naar C. De kenmerken van de perspectieven doen hierin mee:

Verbinding: van een nadruk op lokale netwerken naar internationale netwerken
Programma: van lokale voorzieningen voor de buurt naar bovenregionale iconen die veel mensen trekken
Mixed-use: van monofunctionele wijken naar een hoog stedelijk woon-werk klimaat met een volledig gedifferentieerd programma
Economie: van lokale voorzieningen voor de wijk en buurt naar een economisch centrum binnen de Euregio
Cultuur: van lokale voorzieningen naar bovenregionale iconen die veel mensen trekken

Op de volgende pagina's zijn deze verschillende perspectieven met referentiebeelden verbeeld.

A

Aantrekkelijke groene stad

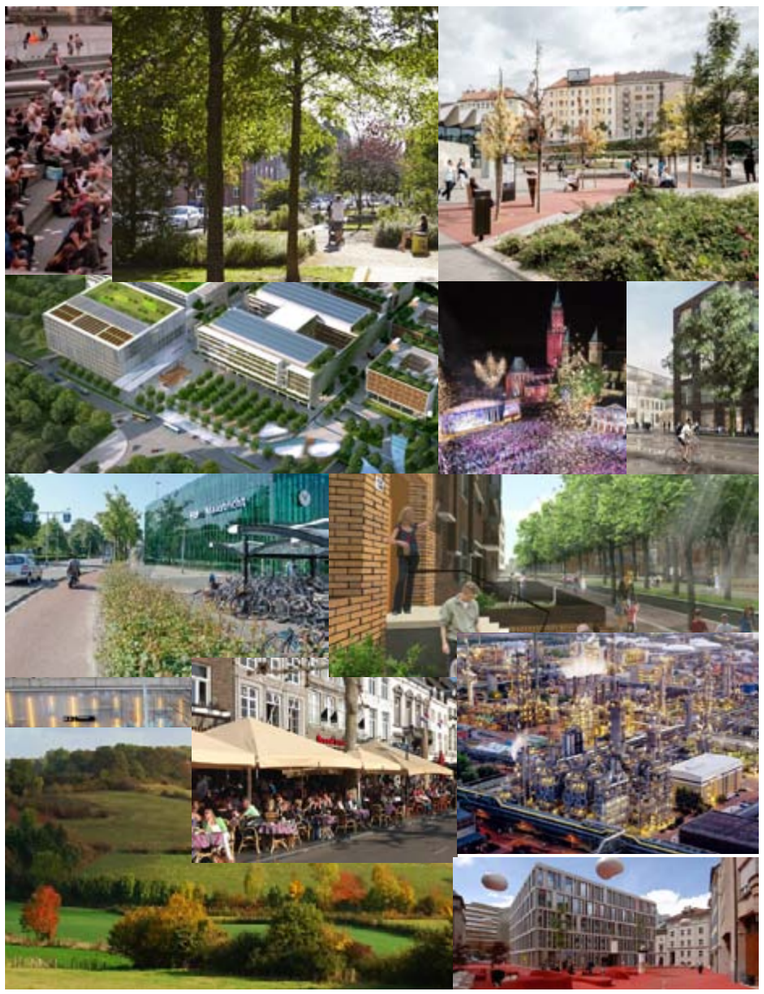
VERBINDING
lokale netwerken — internationale connectiviteit

PROGRAMMA
lokale voorzieningen — bovenregionale iconen

MIXED-USE
mono-functionele wijk — hoogstedelijk woon-werk klimaat

ECONOMIE
lokale voorzieningen — hoogstedelijke economische zone

CULTUUR
lokale voorzieningen — bovenregionale iconen



B

Vitaal centrum groene regio

lokale netwerken — internationale connectiviteit

lokale voorzieningen — bovenregionale iconen

mono-functionele wijk — hoogstedelijk woon-werk klimaat

lokale voorzieningen — hoogstedelijke economische zone

lokale voorzieningen — bovenregionale iconen

C

Bruisend centrum groene EUregio

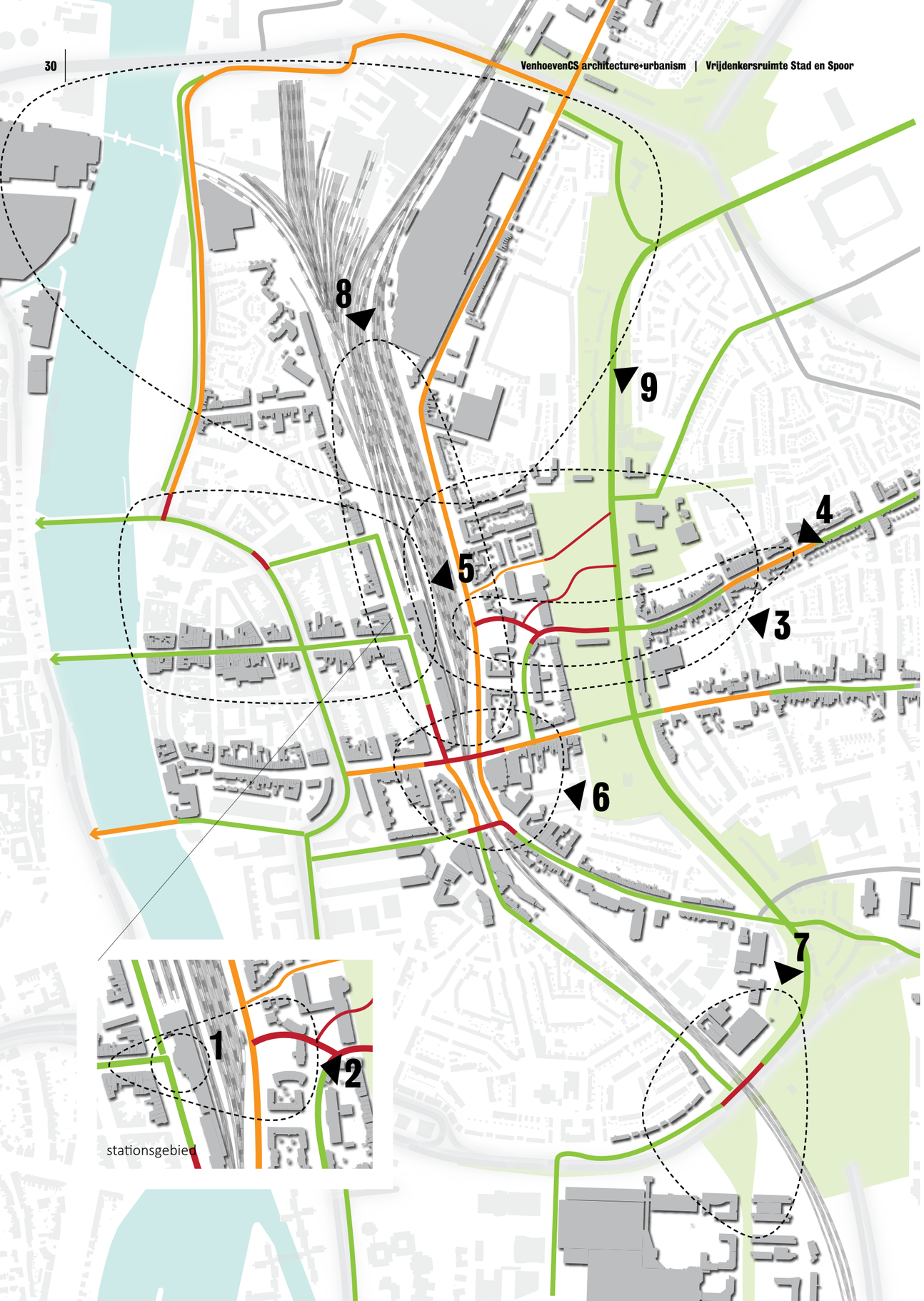
lokale netwerken — internationale connectiviteit

lokale voorzieningen — bovenregionale iconen

mono-functionele wijk — hoogstedelijk woon-werk klimaat

lokale voorzieningen — hoogstedelijke economische zone

lokale voorzieningen — bovenregionale iconen



3.2 PERSPECTIEVEN VAN SLEUTELLOCATIES

De drie perspectieven combineren elk een aantal ingrepen op cruciale plekken in de spoorzone. Een perspectief bundelt een groep van projecten en programma's die in onderlinge samenhang te beoordelen zijn.
De drie verschillende perspectieven kunnen beschouwd worden als alternatieven maar ook als een basisscenario (A) met twee scenario's (B en C) die daarop voortbouwen.

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

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

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

De perspectieven A, B en C vragen om verschillende ingrepen op sleutellocaties. Dit zijn locaties die vragen om een aanpassing van de openbare ruimte en een stimulering van bepaalde ontwikkelingen. Achtereenvolgens worden de volgende sleutellocaties behandeld:

1. Stationsgebouw- en plein
2. Stationsverbinding
3. Verbinding naar Groene Loper en centrum oost
4. Langzaam verkeerslint Frankenstraat
5. Stationsstraat
6. Scharnertunnel- Duitse Poort
7. Verbinding Maastricht Health Campus
8. Internationaal Station en emplacement
9. Noordelijke ontwikkellocaties

Door middel van schetsen, referenties en een beschrijving worden de perspectieven A, B en C per sleutellocatie uitgelegd. Hierna volgt een totaalbeeld van de perspectieven A, B en C.

SLEUTELLOCATIE

1. Stationsgebouw en -plein

De ambities zijn als volgt:

- Verbeteren van het ontvangst- en omgevingsdomein aan beide kanten van het station
- Verbeteren van het westelijke voorplein en het busstation
- Op termijn door ontwikkelen naar een internationaal knooppunt

Ontvangst- en omgevingsdomein moet worden verbeterd in en rondom het stationsgebouw

Luchtfoto station

Stationshal wordt de komende tijd gerenoveerd

Recente ontwikkeling: Bouw ondergrondse fietsenstalling

Perspectief A

- Renovatie en herbestemming stationsgebouw.
- Herinrichting busstation westzijde.
- Vergroten en inrichten westelijk voorplein.

Masterplan station Maastricht NS Stations, Ruland Architecten, november 2016

Historische karakter van het station in de kijker zetten

Eetgelegenheden met gezond eten in het stationsgebouw

Renovatie van de stationshal

Hotel, terrasjes, bankjes en meer groen op het westelijke voorplein

Perspectief B

- Toevoegen van functies aan stationsgebouw en –omgeving (ideeën uit co-creatie: bibliotheek, apotheek, horeca, winkels, etc.).
- Verbeteren wacht- en verblijfsklimaat (ideeën uit co-creatie: zitgelegenheden, lees- en werkplekken, groen, lichtkunst, gezond eten, etc.).
- Inspelen op nieuwe vormen van mobiliteit (bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen, autonoom rijden, mobiliteit als een dienst (MaaS)).

Aantrekkelijke wachtruimtes

Ontmoetingsplekken bij het station: ondernemerszones, werkruimtes, studeerruimtes

Evenementenplein bij het station: muziek, theater, exposities, etc.

Inspelen op nieuwe vormen van mobiliteit in het stationsgebied

Perspectief C

- Internationaal station met bijpassende mix van functies

Station met internationale allure: internationaal knooppunt.
Infrastrustuur als icoon

Snelle verbindingen in de EUregio

Schakelstation: naadloos overstappen op andere vervoersmiddelen

Veel evenementen: tijdelijke exposities

SLEUTELLOCATIE

2. Stationsverbinding

De ambities zijn als volgt:

- Een toegankelijke en comfortabele verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de Stationsstraat en de Frankenstraat
- Aantrekkelijk verblijfsklimaat met looproutes door een levendige stationshal
- Naadloze overstap op verschillende modaliteiten
- Mogelijk maken realisatie extra eilandperron i.v.m. mogelijke toekomstige ontwikkelingen op het spoor
- Creëren van een ontvangst-en omgevingsdomein aan de oostkant van het station.
- Oversteekbaarheid van de Meerssenerweg verbeteren

De huidige verbinding is onvoldoende om als link in een kwalitatief langzaam verkeersnetwerk te fungeren

Stations passerelle is aan een opknapbeurt toe

Huidige ingang passerelle vanuit stationshal

Passerelle slecht te gebruiken voor fietsers

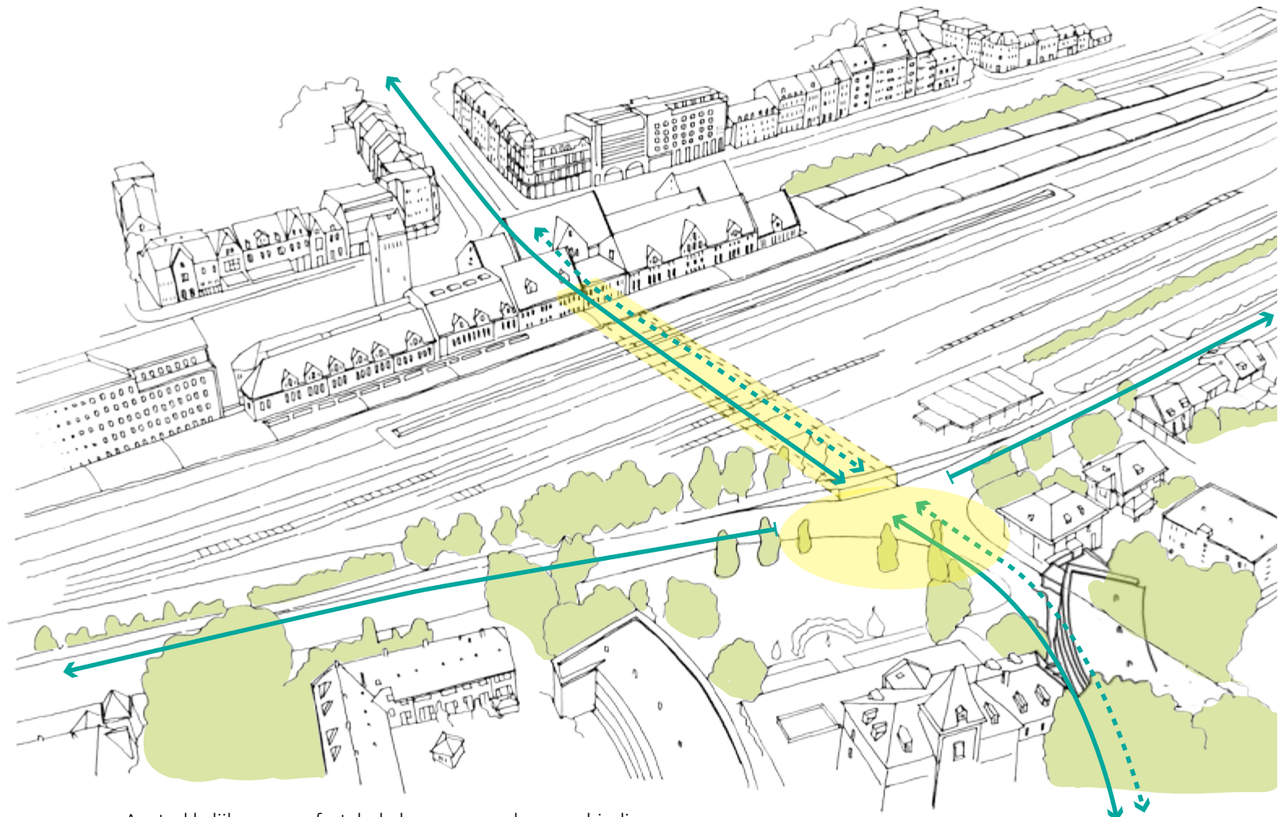
Perspectief A

- Aantrekkelijke en comfortabele voetgangers- en fietsersverbinding. Directe toegang tot perron, stationshal en ondergrondse fietsenstalling
- Mogelijkheid tot extra toegang bij nieuw perroneiland
- Opwaarderen van oostelijke entree inclusief het afwaarderen van de verkeersfunctie van de Meerssenerweg ten behoeve van de oversteekbaarheid.
- Realiseren halteplekken voor lange afstandsbussen aan de oostzijde.

Goede verbinding over het spoor:
bijvoorbeeld een passerel voor
voetgangers en fietsers

Aantrekkelijke oostentree en
Meerssenerweg: groen toevoegen

Meerssenerweg verkeersluw maken :
shared space met goede oversteekplaats
voor iedereen



Aantrekkelijke en comfortabele langzaam verkeersverbinding
in combinatie met een oostelijke entree

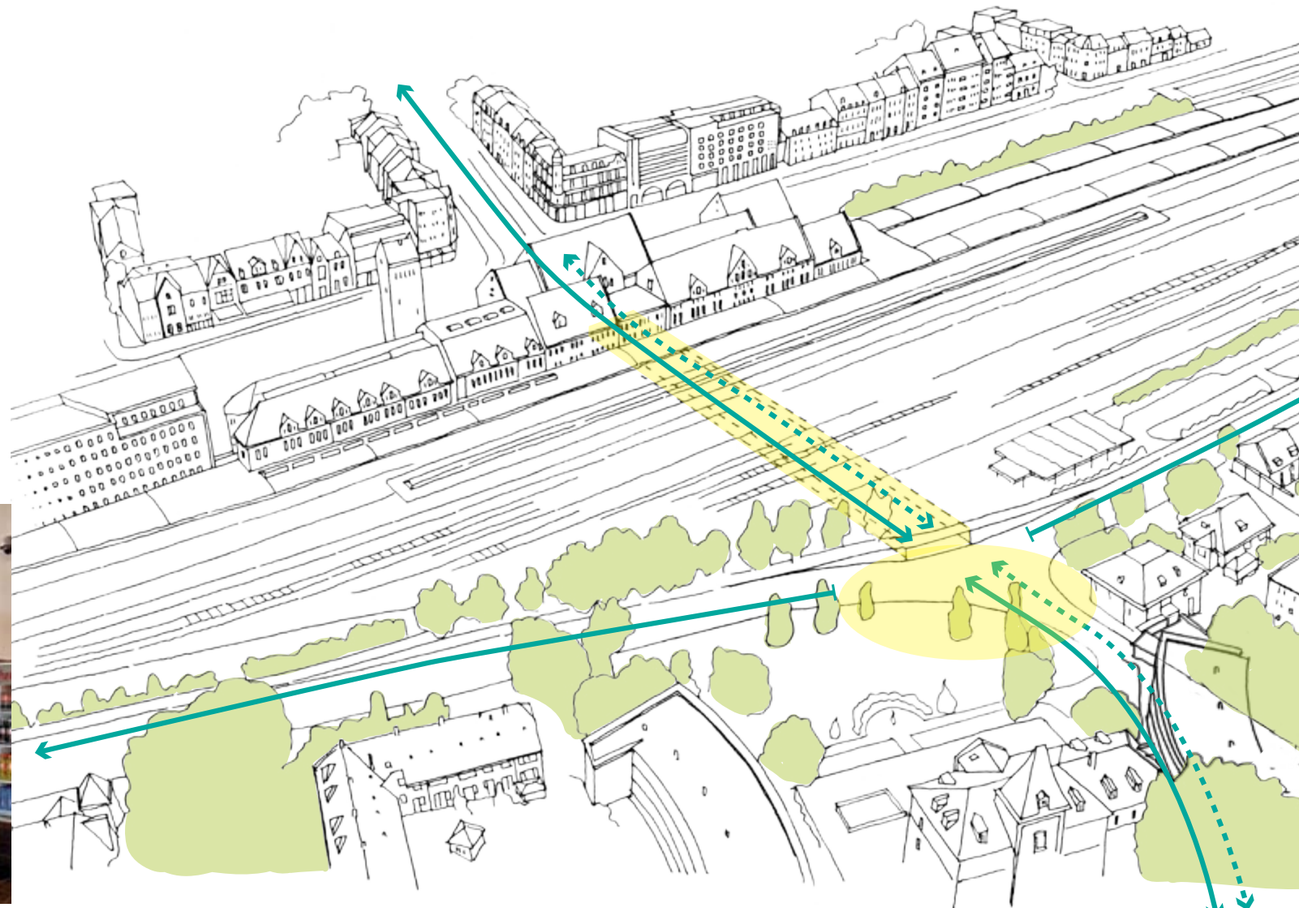
Perspectief B

- Aantrekkelijke en comfortabele voetgangers- en fietsersverbinding. Directe toegang tot perron, stationshal en ondergrondse fietsenstalling. Directe toegang tot perron en ondergrondse fietsenstalling
- Mogelijkheid tot extra toegang bij nieuw perroneiland
- Inrichting ontvangst-en omgevingsdomein aan oostkant van het station: toevoegen van stationsgerelateerde voorzieningen aan oostelijke entree (kiosk en overdekte fietsenstalling)
- Verbeteren oversteekbaarheid Meerssenerweg d.m.v. een harde of zachte knip

Tunnel voor fietsers en voetgangers onder het station: veel licht en ruimte

Ontvangst- en omgevingsdomein aan de oostkant van het station

Toevoegen voorzieningen aan de oostkant van het station bijvoorbeeld een koffiebar



Aantrekkelijke en comfortabele langzaam verkeersverbinding in combinatie met een oostelijke entree

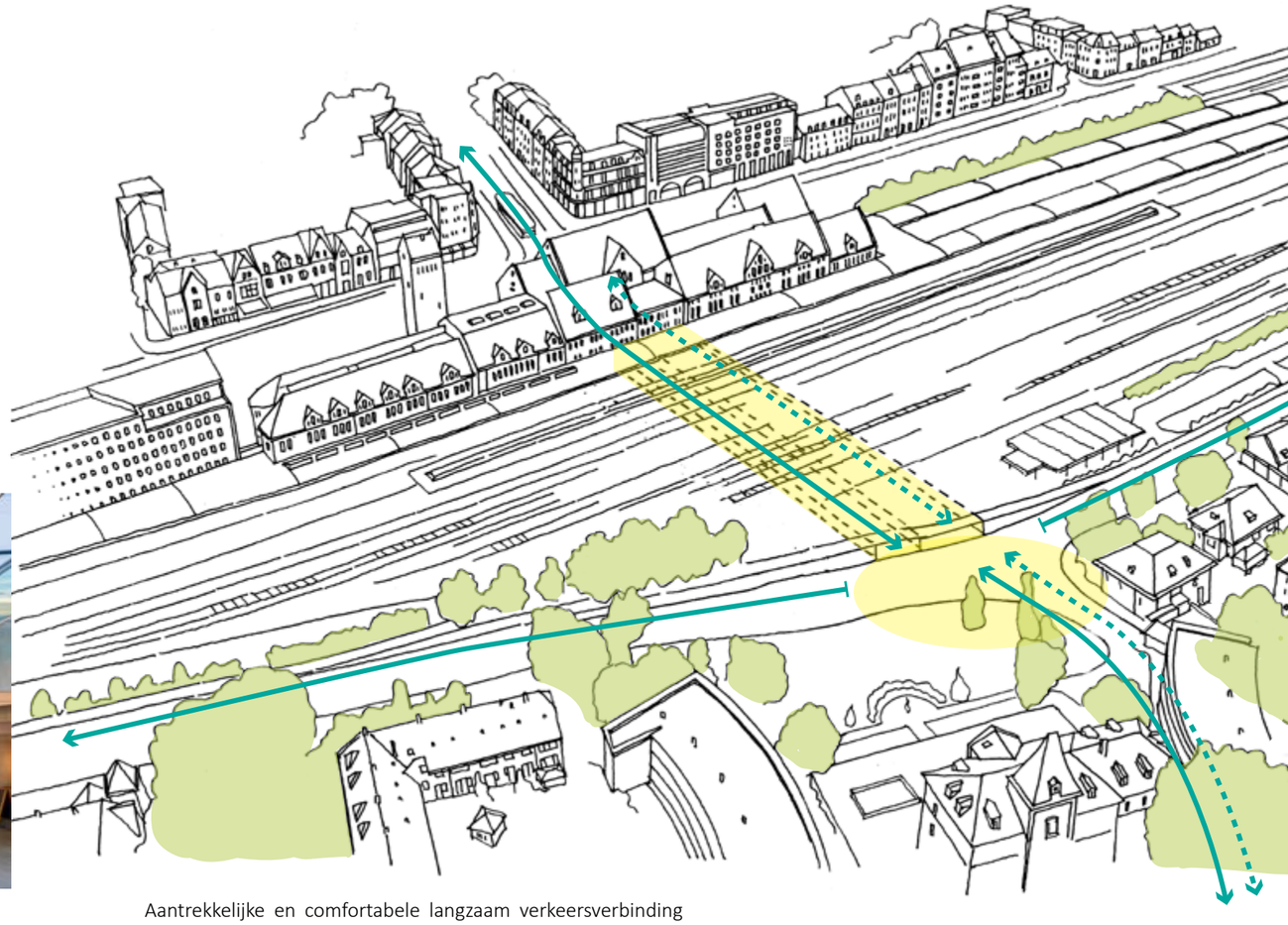
Perspectief C

- Aantrekkelijke en comfortabele voetgangers- en fietsersverbinding. Directe toegang tot perron, stationshal en ondergrondse fietsenstalling. Directe toegang tot perron en ondergrondse fietsenstalling
- Mogelijkheid tot extra toegang bij nieuw perroneiland
- Toevoegen van winkels en voorzieningen op en rond stationsverbinding
- Inrichting ontvangst-en omgevingsdomein aan oostkant van het station: toevoegen van stationsgerelateerde voorzieningen aan oostelijke entree (kiosk en overdekte fietsenstalling)
- Verbeteren oversteekbaarheid Meerssenerweg d.m.v. een harde of zachte knip

Toevoegen van functies rond de stationsverbinding.

Commerciële ruimtes met hoogwaardige openbare ruimte

Brede tunnel met winkels en andere voorzieningen



Aantrekkelijke en comfortabele langzaam verkeersverbinding met voorzieningen in combinatie met een oostelijke entree

SLEUTELLOCATIE

3. Verbinding naar Groene Loper en centrum oost

De ambities zijn als volgt:

- Verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte door toevoeging kwalitatief groene ruimten.
- Creëren van een goede langzaam verkeersverbinding tussen het station en Centrum Oost
- Afstemmen van de programmering van het gebied door gebruik te maken van de ontwikkelmogelijkheden: voormalig KPN terrein, St. Maartenscollege, Theresiaschool, Lourdeskerk, Trefcentrum en Boksschool
- Toepassen van mixed use programma
- Realiseren van een ontvangst-en omgevingsdomein aan de oostkant van het station

Luchtfoto met o.a. KPN terrein, St Maartenscollege en Lourdeskerk

Oostentree station

Schoolplein St. Maartenscollege

Een goede langzaam verkeersverbinding tussen Centrum Oost en het station is nodig

Perspectief A

- Goede langzaam verkeersverbinding tussen Centrum Oost/Groene Loper en het station.
- Kwaliteits impuls openbare ruimte met groen en goede overzichtelijke routes
- Herontwikkeling KPN terrein: flexibel vastgoed dat inspeelt op de mogelijkheden om te transformeren naar wonen gecombineerd met kleinschalige economische functies voor de wijk.
- Verbinding naar Centrum Oost biedt ook te noorden van de Lourdes kerk mogellijkheid voor ruimtelijke ontwikkeling.

Versterken huidige langzaam verkeersverbindingen door de fietsenstalling van het St. Maartenscollege te herinrichten

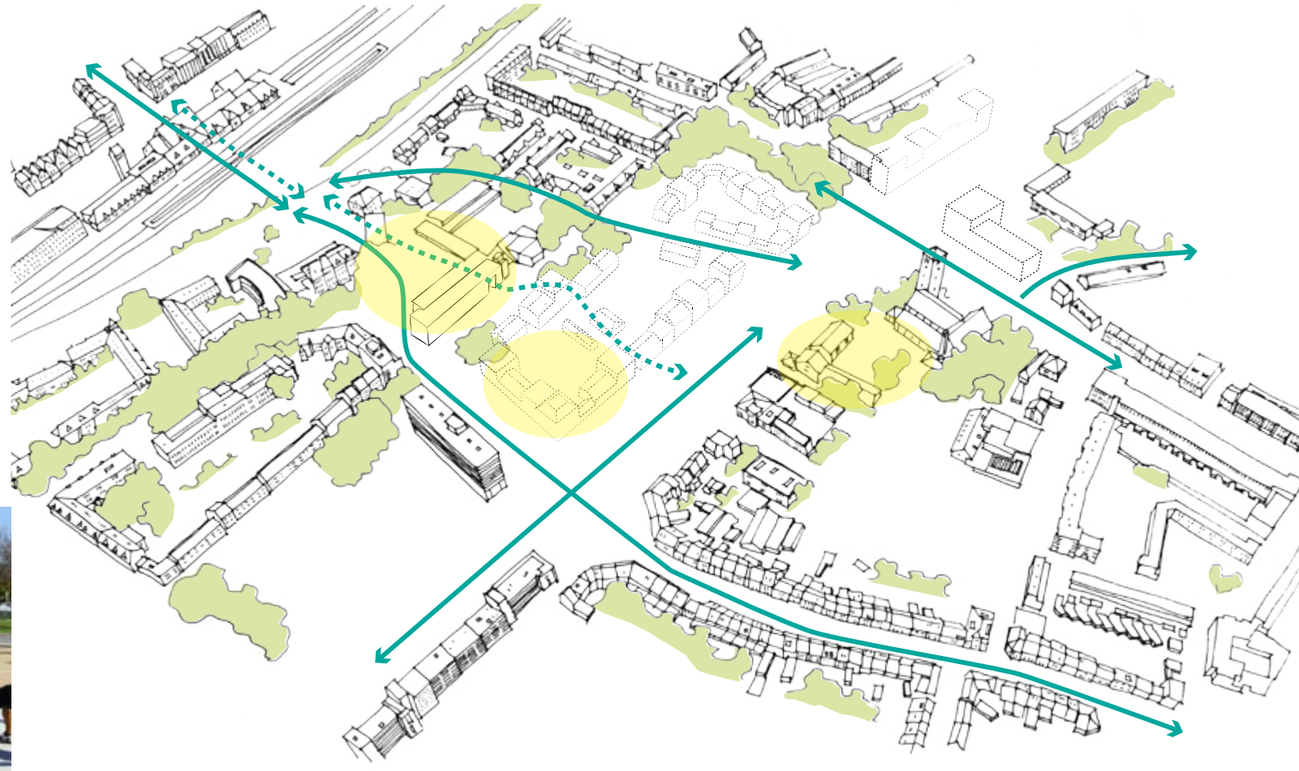
Goede overzichtelijke langzaam verkeersverbindingen

Ruimte voor tijdelijke functies: kleinschalige stadslandbouw

Speeltuin voor de buurt

Perspectief B

- Goede langzaam verkeersverbinding tussen Centrum Oost/ Groene Loper en het station.
- Toevoegen van een extra langzaam verkeersroute over het terrein van het St. Maartenscollege
- Kwaliteits impuls openbare ruimte met groen en goede overzichtelijke routes
- Herontwikkeling KPN terrein: verdichting en toename in mixed use. Toevoegen van stedelijke functies.



Toevoegen langzaam verkeersverbinding via huidige locatie St. Maartenscollege. Mixed-use ontwikkeling op gedeelte KPN terrein en mogelijk rondom Lourdes kerk

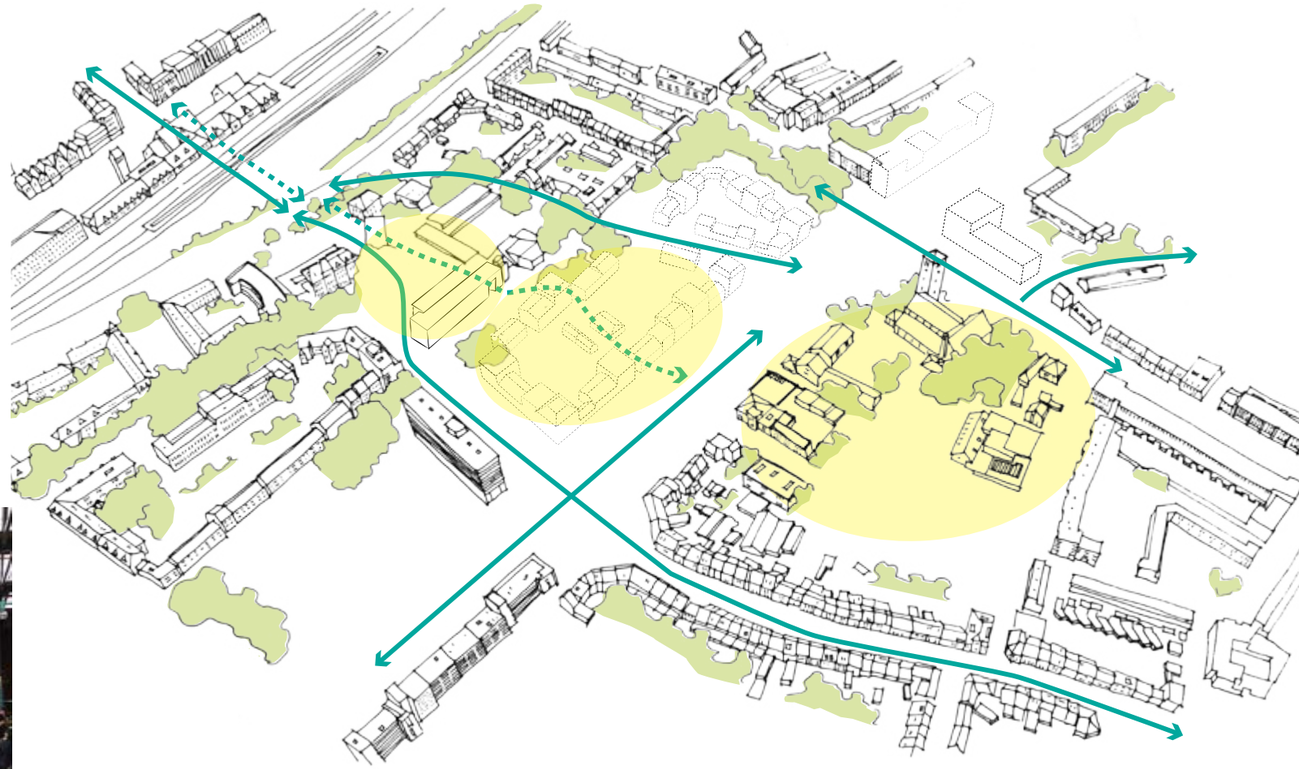
Stadsparken binnen een verdicht gebied

Aantrekkelijke openbare ruimte, dag en nacht. Bijvoorbeeld door het toepassen van lichtkunst

Ruimte voor urban sports

Perspectief C

- Goede langzaam verkeersverbinding tussen Centrum Oost/ Groene Loper en het station.
- Toevoegen van een extra langzaam verkeersroute over het terrein van het St. Maartenscollege
- Kwaliteits impuls openbare ruimte met groen en goede overzichtelijke routes
- Herontwikkeling KPN terrein: verdichting versterkt door de nabijheid van het station in combinatie met het toevoegen van regionale functies



Toevoegen langzaam verkeersverbinding via huidige locatie St. Maartenscollege. Mixed-use ontwikkeling op KPN terrein en bij het Lourdesplein

Hoogwaardige publieke ruimtes binnen een verdicht gebied

Open lucht theater/ bioscoop

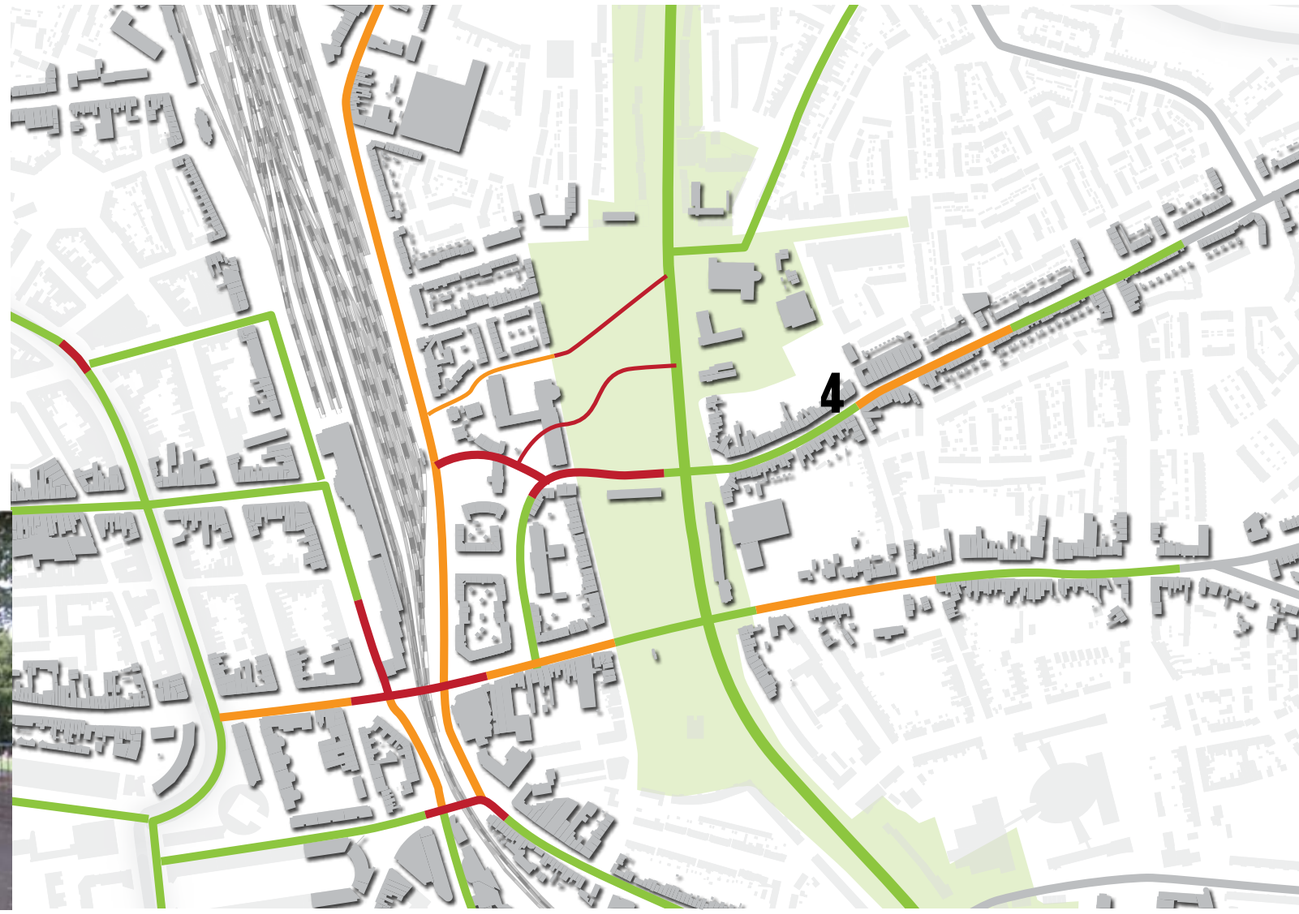
Loods met ambachten, food market

SLEUTELLOCATIE

4. Langzaam verkeerslint Frankenstraat

De ambities zijn als volgt:

- Verbinden van de groene loper aan de stationsverbinding
- Herprofilering Frankenstraat: verbeteren uitstraling/stimuleren gebruik door voetgangers en fietsers: bijvoorbeeld shared space
- Verhogen dynamiek van het lint
- Afhankelijk van ambitieniveau toevoegen programma met een wijk/stad/regio functie.



(Sociaal) Veilig lint noodzakelijk voor langzaam verkeer

Luchtfoto Frankenstraat

Weinig activiteiten en ruimte voor langzaam verkeer

Geen goede langzaam verkeersverbinding vanaf Frankenstraat naar het station

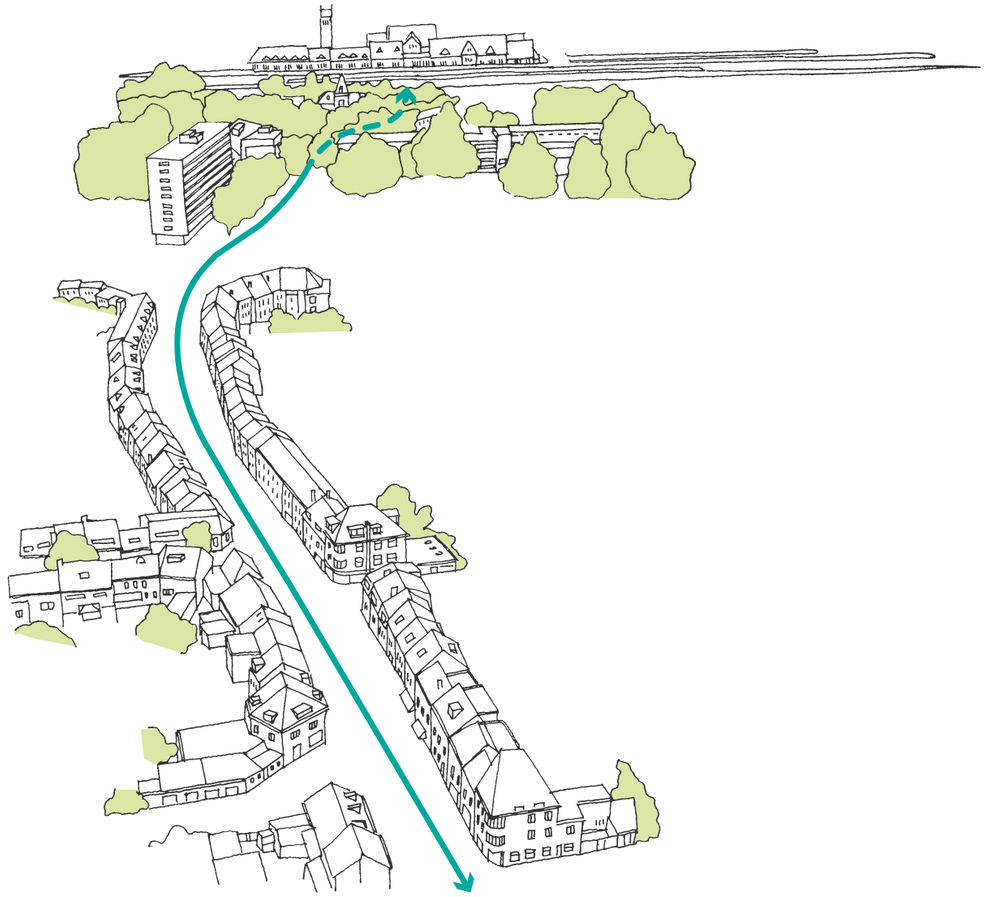
Perspectief A

- Herprofilering Frankenstraat: verbeteren uitstraling/stimuleren gebruik door voetgangers en fietsers
- Kwaliteitsimpuls openbare ruimte met loop- en fietsroutes en groen.
- Goede langzaam verkeersverbinding tussen het station en Centrum Oost

Straatprofiel met veel bomen

Ruimte voor voetgangers

Shared space. Voetgangers en fietsers prioriteit



Herprofilering Frankenstraat

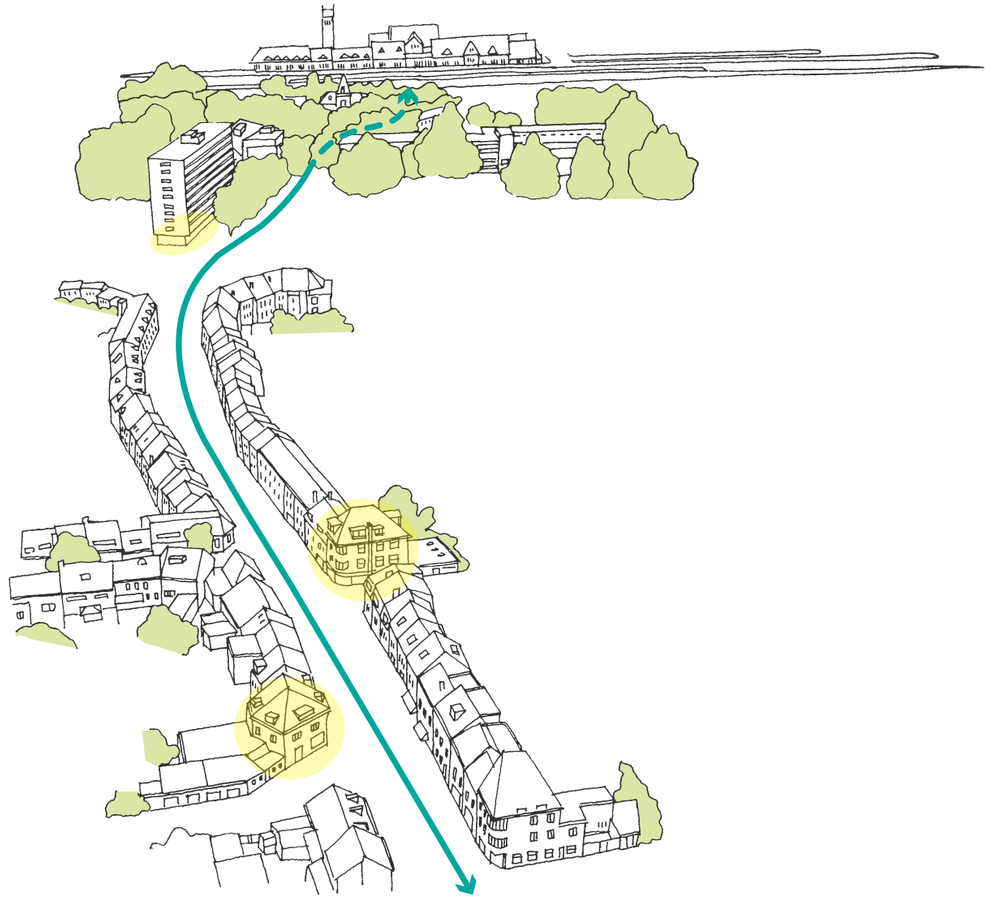
Perspectief B

- Na het verbeteren van de routes ontstaan door particulier initiatief nieuwe winkels en bedrijfjes: toename in gemengd gebruik
- Toevoegen van stedelijke functies

Nieuwe bedrijfjes en werkplaatsen aan de Frankenstraat

Tijdelijke evenementen: weekmarkt

Café’s en restaurants



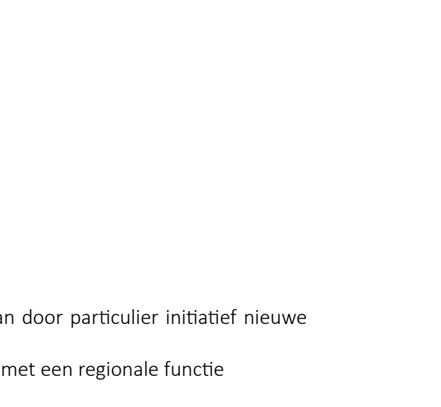
Herprofilering Frankenstraat en het ontwikkelen van locaties om reuring en sociale veiligheid te creëren langs lint

Perspectief C

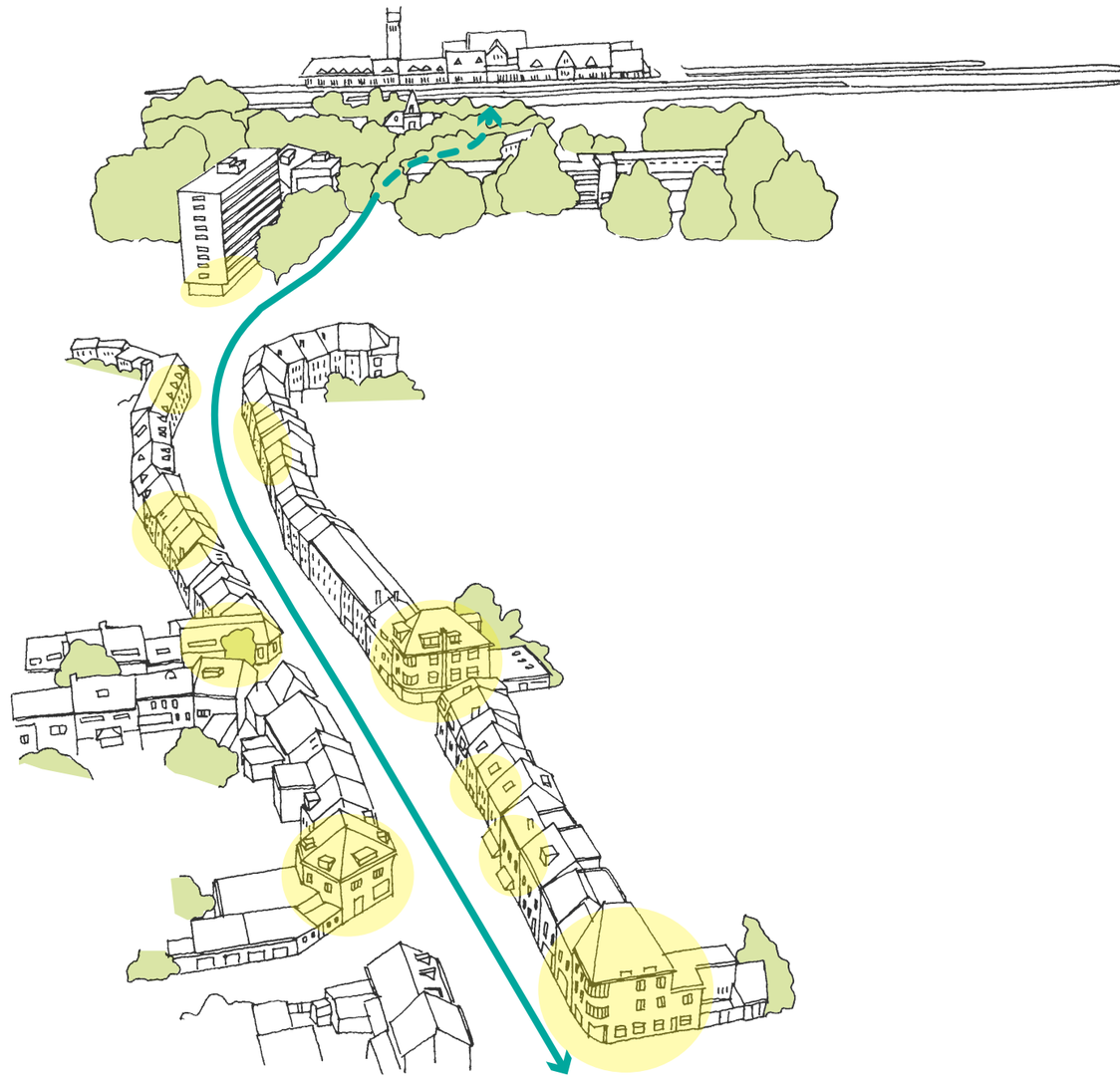
- Na het verbeteren van de routes ontstaan door particulier initiatief nieuwe winkels en bedrijfjes
- Verdichting nabij het station: programma met een regionale functie

Food market

Kwalitatieve openbare ruimte



Regionaal programma: museum, kunst exposities



Herprofilering Frankenstraat en het ontwikkelen van locaties om reuring en sociale veiligheid te creëren langs lint

SLEUTELLOCATIE

5. Stationsstraat

De ambities zijn als volgt:

- Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit
- Centrale as van de stationsstraat wordt autoluw
- Kruispunten worden beter oversteekbaar

Stationsstraat belangrijk voor langzaam verkeersnetwerk

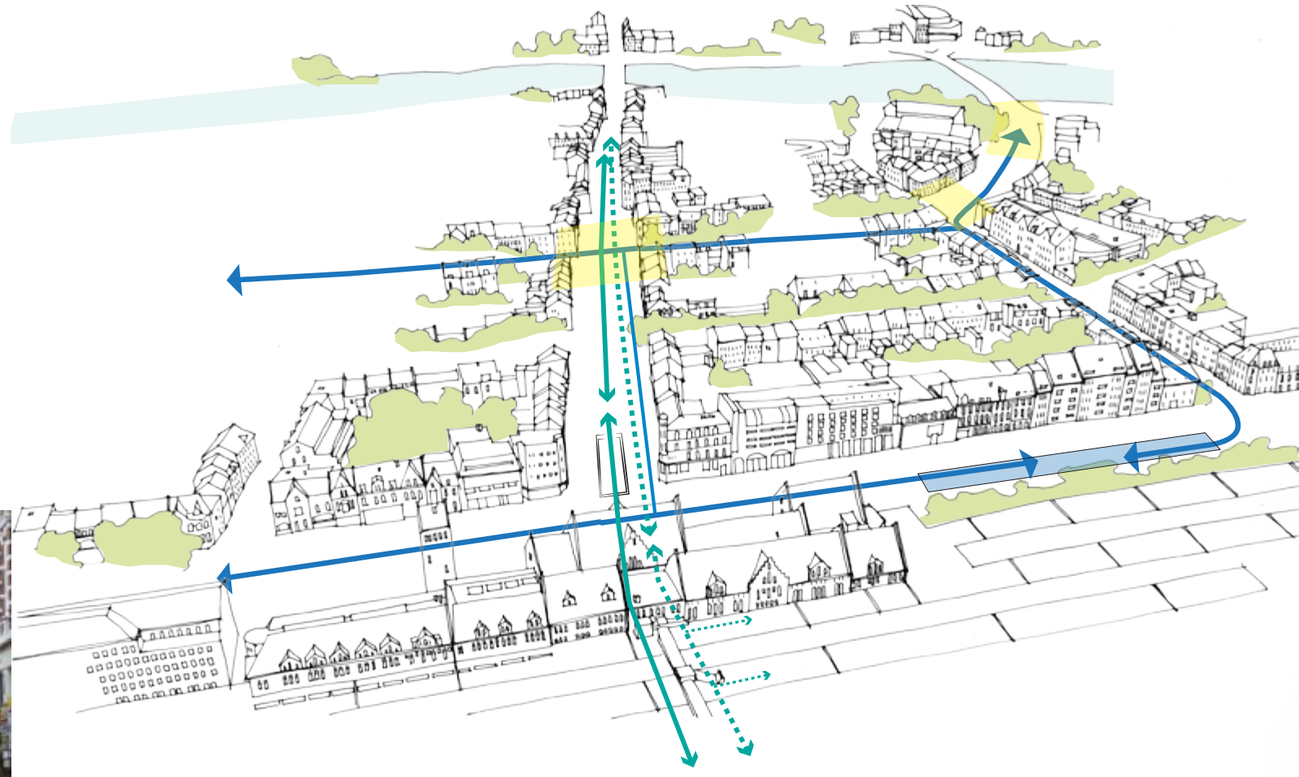
Luchtfoto station en stationsstraat

Stationsstraat: weinig ruimte voor langzaam verkeer

Kruising Stationsstraat en Wilheliminasingel: niet goed oversteekbaar

Perspectief A

- Kwaliteitsslag Stationsstraat als aantrekkelijke entree van de binnenstad met prioriteit voor voetgangers en fietseres, minder parkeren en venstertijden voor laden en lossen.
- Robuuste keuze ten aanzien van verkeerscirculatie en toekomstige routering bussen met daarop afgestemde herinrichting van onder meer Sint Antoniuslaan, kruispunt Franciscus Romanusweg – Wilhelminabrug, Sint Maartenslaan inclusief kruispunt voor bioscoop, Sphinxvlunet inclusief Duitse Poort.



Minder verkeer door de stationsstraat, verbeteren oversteeklocaties

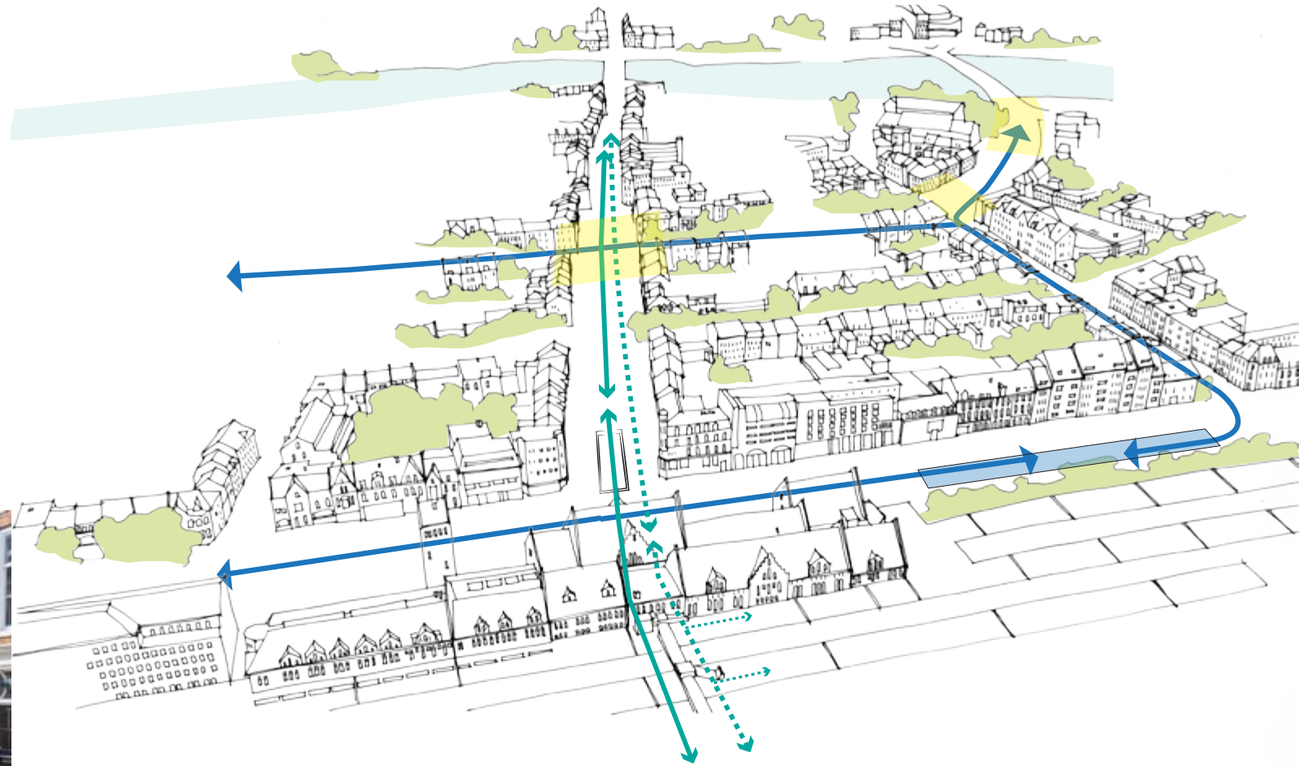
Aansluiten op karakter van Wycker Brugstraat

Herinrichting van oversteekplaatsen voor langzaam verkeer: verbeteren van de veiligheid

Straatprofiel waar langzaam verkeer prioriteit heeft

Perspectief B

- Kwaliteitsslag Stationsstraat als aantrekkelijke entree van de binnenstad met prioriteit voor lopen en fietsen, minder parkeren en venstertijden voor laden en lossen
- Robuuste keuze ten aanzien van verkeerscirculatie en routering bussen met daarop afgestemde herinrichting van onder meer Sint Antoniuslaan, kruispunt Franciscus Romanusweg – Wilhelminabrug, Sint Maartenslaan inclusief kruispunt voor bioscoop, Sphinxlunet inclusief Duitse Poort.
- Optimaliseren doorgaande (snelle) fietsroutes ten noorden en zuiden van de centrale as zoals Wilhelminabrug, Scharnertunnel en Hoge brug.



Minder verkeer door de stationsstraat, verbeteren oversteeklocaties

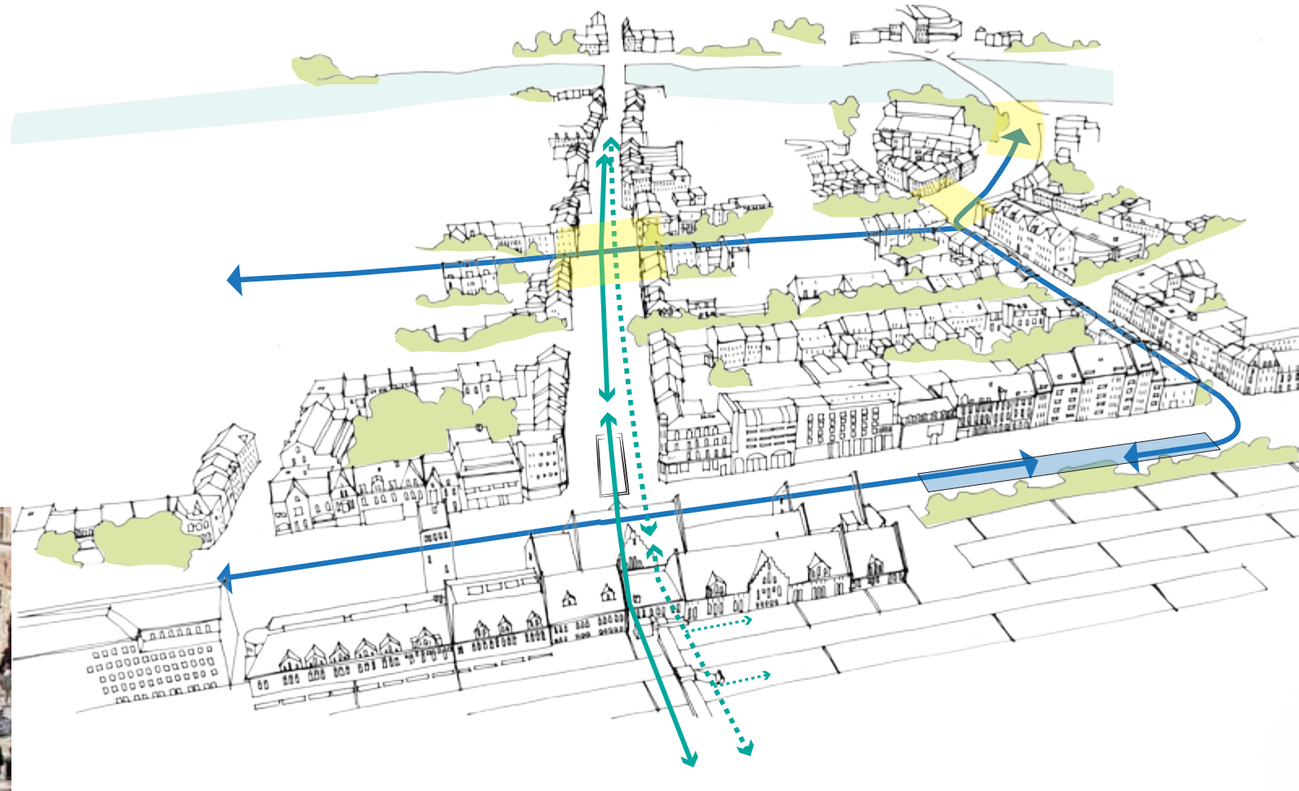
Snelle fietsroute niet door de stationsverbinding maar ten noorden of zuiden van het station

Tijdeljke evenementen op de Stationsstraat: Antiek markt

Voetgangers prioriteit op Stationsstraat

Perspectief C

- Kwaliteitsslag Stationsstraat als aantrekkelijke entree van de binnenstad met prioriteit voor lopen en fietsen, autoverkeer nagenoeg uit de Stationsstraat; venstertijden voor laden en lossen (plan 2018).
- Robuuste keuze ten aanzien van verkeerscirculatie en routering bussen met daarop afgestemde herinrichting van onder meer Sint Antoniuslaan, kruispunt Franciscus Romanusweg – Wilhelminabrug, Sint Maartenslaan inclusief kruispunt voor bioscoop, Sphinxlunet inclusief Duitse Poort.
- Optimaliseren bestaande doorgaande (snelle) fietsroutes ten noorden en zuiden van centraal stedelijk gebied zoals Noorderbrug en Kennedybrug.



Minder verkeer door de stationsstraat, verbeteren oversteeklocaties

Hoogwaardige openbare ruimte door groen, bomen en bankjes toe te voegen

Intensivering winkelstraten in Wyck

Voetgangers prioriteit op Stationsstraat

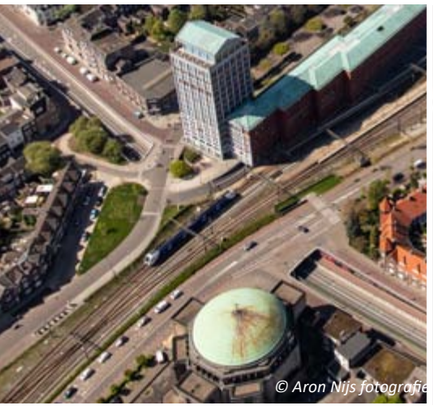
SLEUTELLOCATIE

6. Scharnertunnel - Duitse Poort

De ambities zijn als volgt:

- Verbeteren van de langzame voetgangers- en fietsersverbinding via de Scharnertunnel en Duitse Poort
- Verbeteren van de snelfietsverbinding
- Indien mogelijk het afsluiten van de Duitse Poort voor autoverkeer
- Verkorten van de aanmeldtijden voor treinen
- Activeren plinten in de straat: stimuleren economische activiteit

Scharnertunnel en Duitse Poort
belangrijkste oost-west schakel



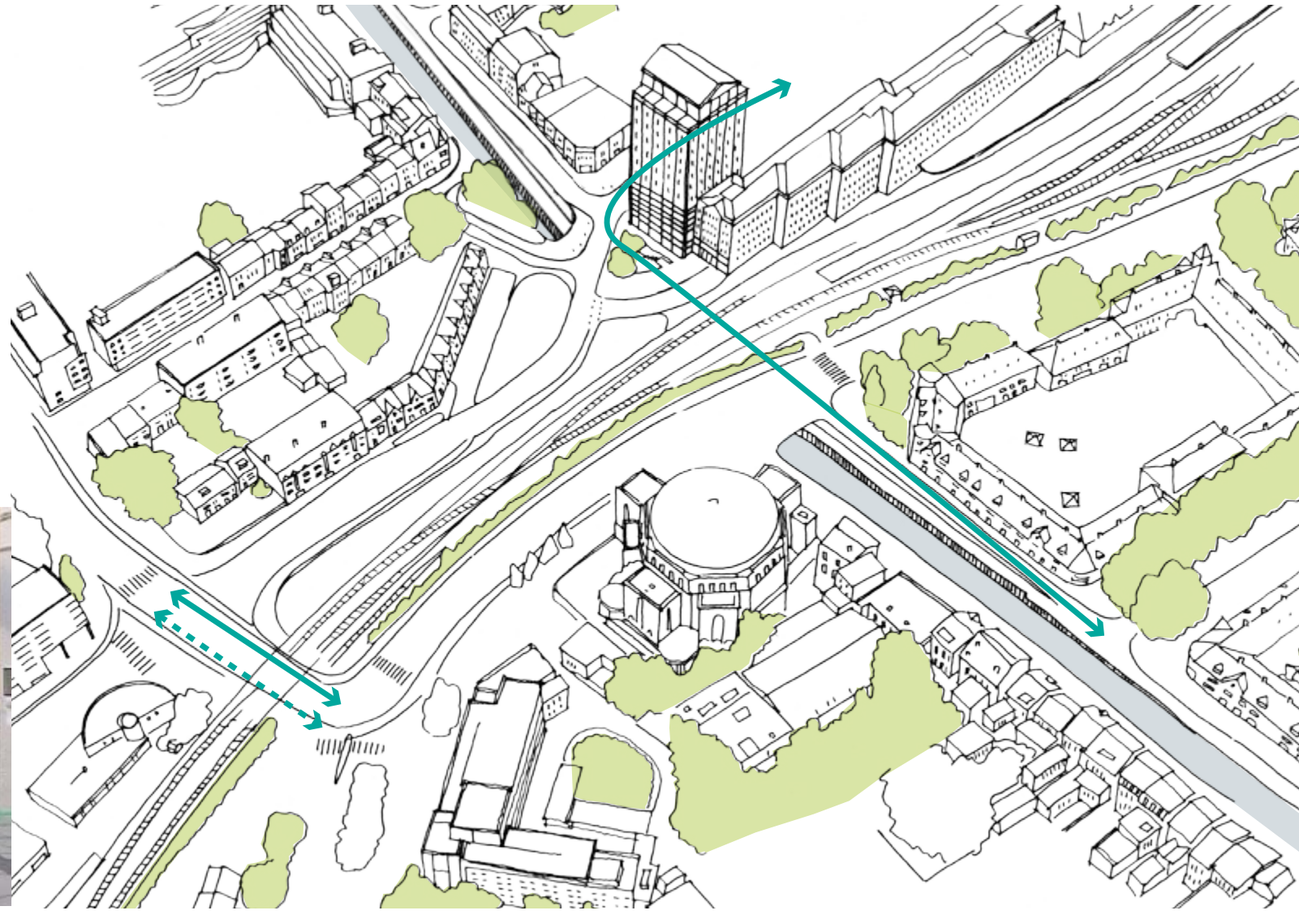
Luchtfoto Scharnertunnel

Fietstunnel Scharnertunnel: sociaal onveilig

Overweg Duitse Poort: vaak dicht

Perspectief A

- Afsluiten Duitse poort voor auto's: alleen nog langzaam verkeer
- Verkorten afsluittijden Duitse Poort
- Opheffen voetgangerstunnel Scharnertunnel



Afsluiten Duitse Poort voor auto's, voetgangers niet meer door Scharnertunnel

Scharnertunnel alleen nog toegankelijk voor fietsers

Afsluiten Duitse poort voor auto's

Groen terugbrengen in straatprofiel

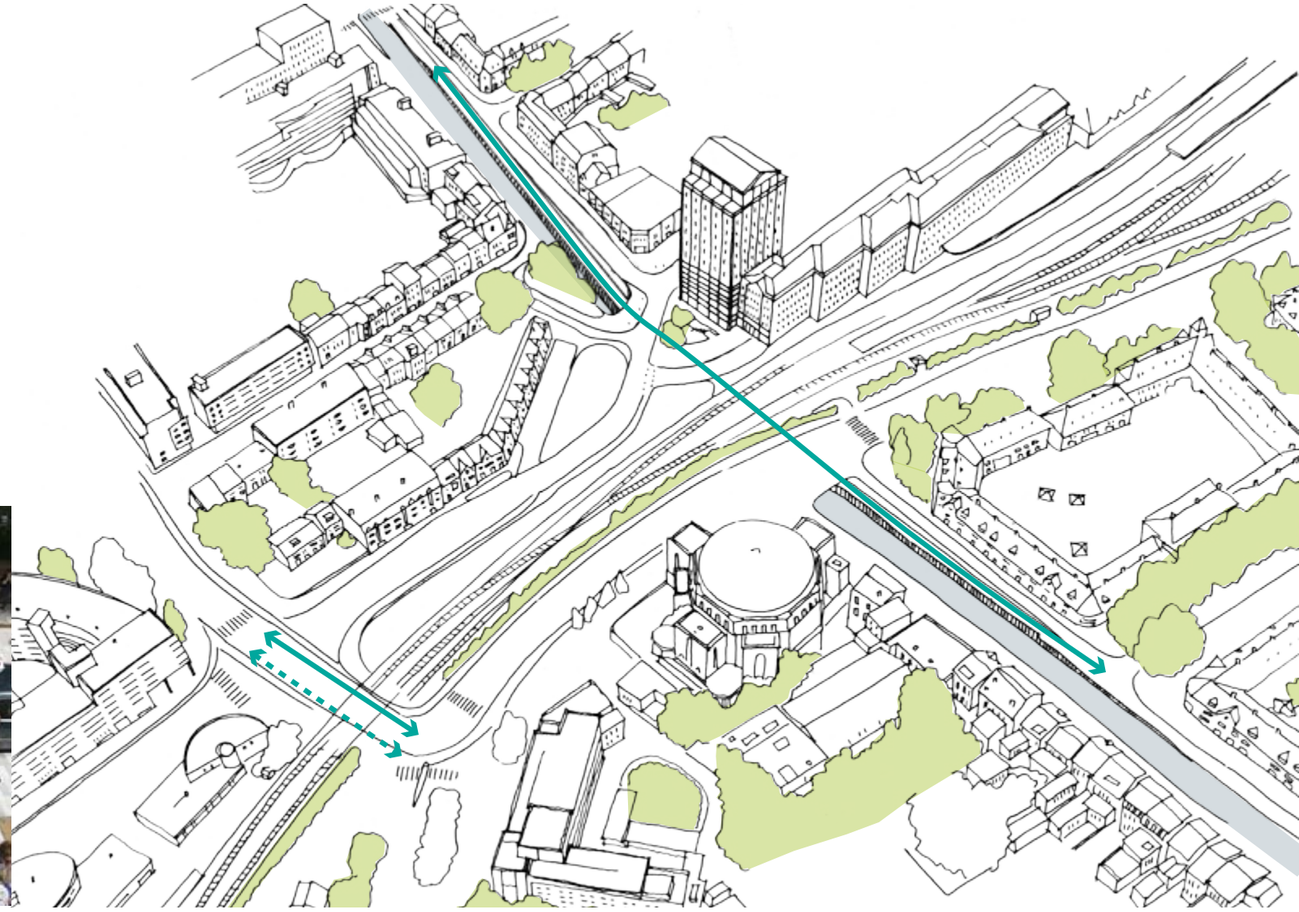
Perspectief B

- Afsluiten Duitse Poort voor auto's: alleen nog langzaam verkeer
- Scharnertunnel: oostwest fietstunnel strekken
- Renoveren tunnelconstructie: meer licht en ruimte
- Opheffen voetgangerstunnel

Scharnerweg en Scharnertunnel worden onderdeel van het snelle fietsroutenetwerk

Scharnertunnel renoveren: open lichte tunnel

Shared space maken op de scharnerweg langs de tunnel



Afsluiten Duitse Poort voor auto's, voetgangers niet meer door Scharnertunnel, oostwest fietstunnel strekken

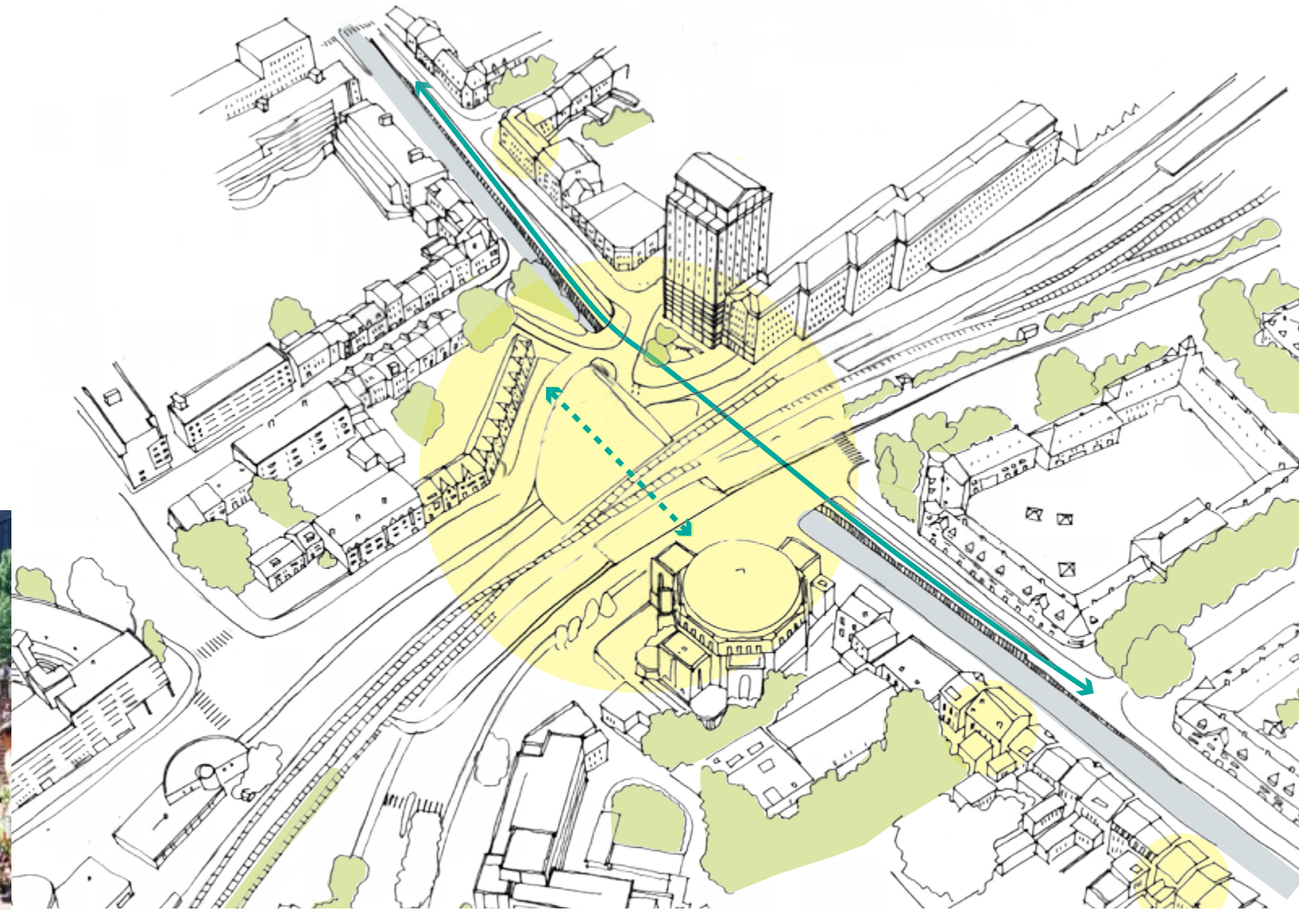
Perspectief C

- Duitse Poort afsluiten voor al het verkeer
- Tweede oversteeklocatie t.p.v. koepelkerk voor voetgangers en lokale fietsers; op gelijk niveau of via verdiept plein met commerciële voorzieningen.
- Scharnertunnel: oostwest fietstunnel strekken
- Fietserstunnel Scharnertunnel wordt snelfietsroute
- Opheffen voetgangerstunnel Scharnertunnel
- Activeren plinten Scharnerweg

Een ander programma voor de Koepelkerk bijvoorbeeld een poptempel

Activeren van de plinten van de Scharnerweg: speciaal zaakjes

Kerkplein bij de Koepelkerk



Afsluiten Duitse Poort voor al het verkeer, oostwest fietstunnel strekken, verdiept plein voor koepelkerk

SLEUTELLOCATIE

7. Verbinding Maastricht Health Campus

De ambities zijn als volgt:

- Doortrekken Groene Loper naar Maastricht Health Campus
- Aanpakken van de overweg Bloemenweg/Alfons Ariënsstraat
- Doorgaande veilige langzaam verkeersverbinding

Overweg Bloemenweg/Alfons Ariënsstraat belangrijke schakel in verbinding Groene loper met Maastricht Health Campus

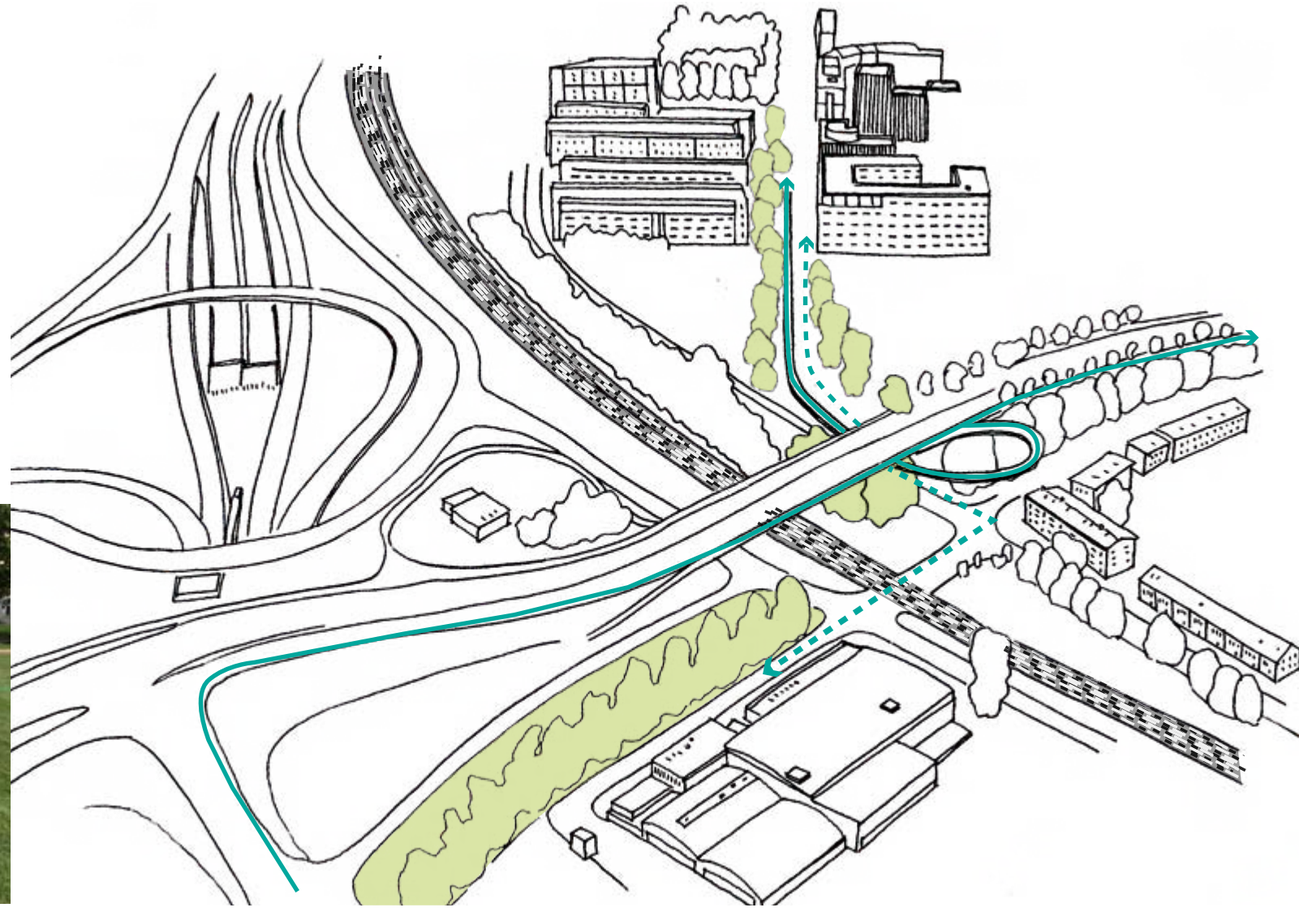
Overweg Bloemenweg/Alfons Ariëns-straat

Route van Maastricht Health Campus naar het noorden

Locatie waar Groene Loper door kan worden getrokken naar Maastricht Health Campus

Perspectief A

- Nieuwe fietsverbinding Groene loper- Maastricht Health Campus via de John F. Kennedysingel
- Doortrekken profiel Groene loper gelijkvloers via overweg Bloemenweg/ Alfons Ariënsstraat naar Maastricht Health Campus
- Huidige gelijkvloerse overweg Bloemenweg blijft toegankelijk



Doortrekken profiel van de Groene Loper, Nieuwe fietsverbinding via de John F. Kennedysingel

Fietsverbinding

Groene Loper doortrekken naar de Maastricht Health campus

Toevoegen van verblijfskwaliteit

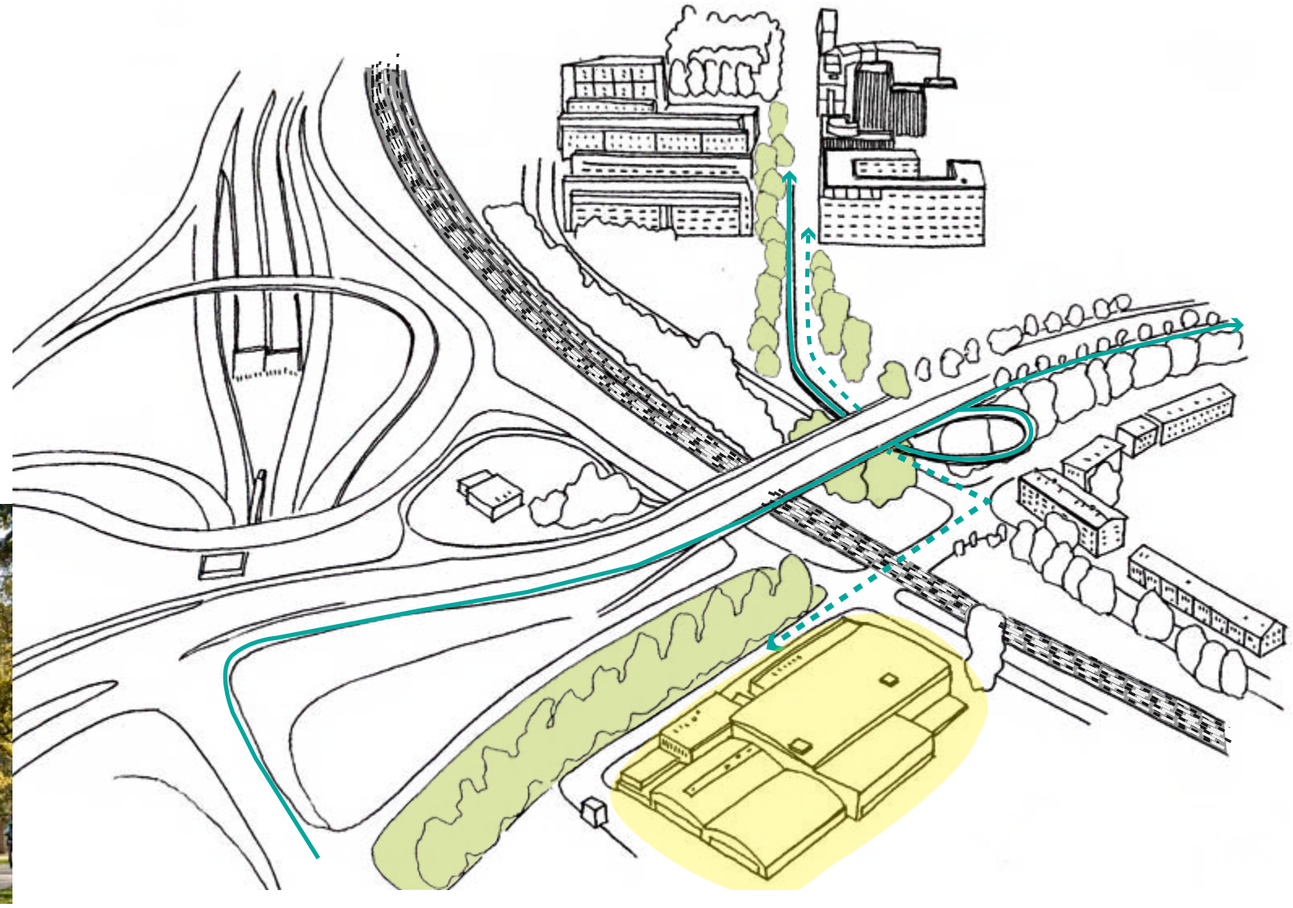
Perspectief B

- Nieuwe fietsverbinding Groene loper- Maastricht Health Campus via de John F. Kennedysingel
- Doortrekken profiel Groene loper gelijkvloers via overweg Bloemenweg/ Alfons Ariënsstraat naar Maastricht Health Campus
- Huidige gelijkvloerse overweg Bloemenweg blijft toegankelijk
- Door particulier initiatief worden ontwikkellocaties benut

Tijdelijke werkplaatsen aan de St. Gerardusweg

Tijdelijke invulling vrijkomende locaties: Evenementen/ festivals

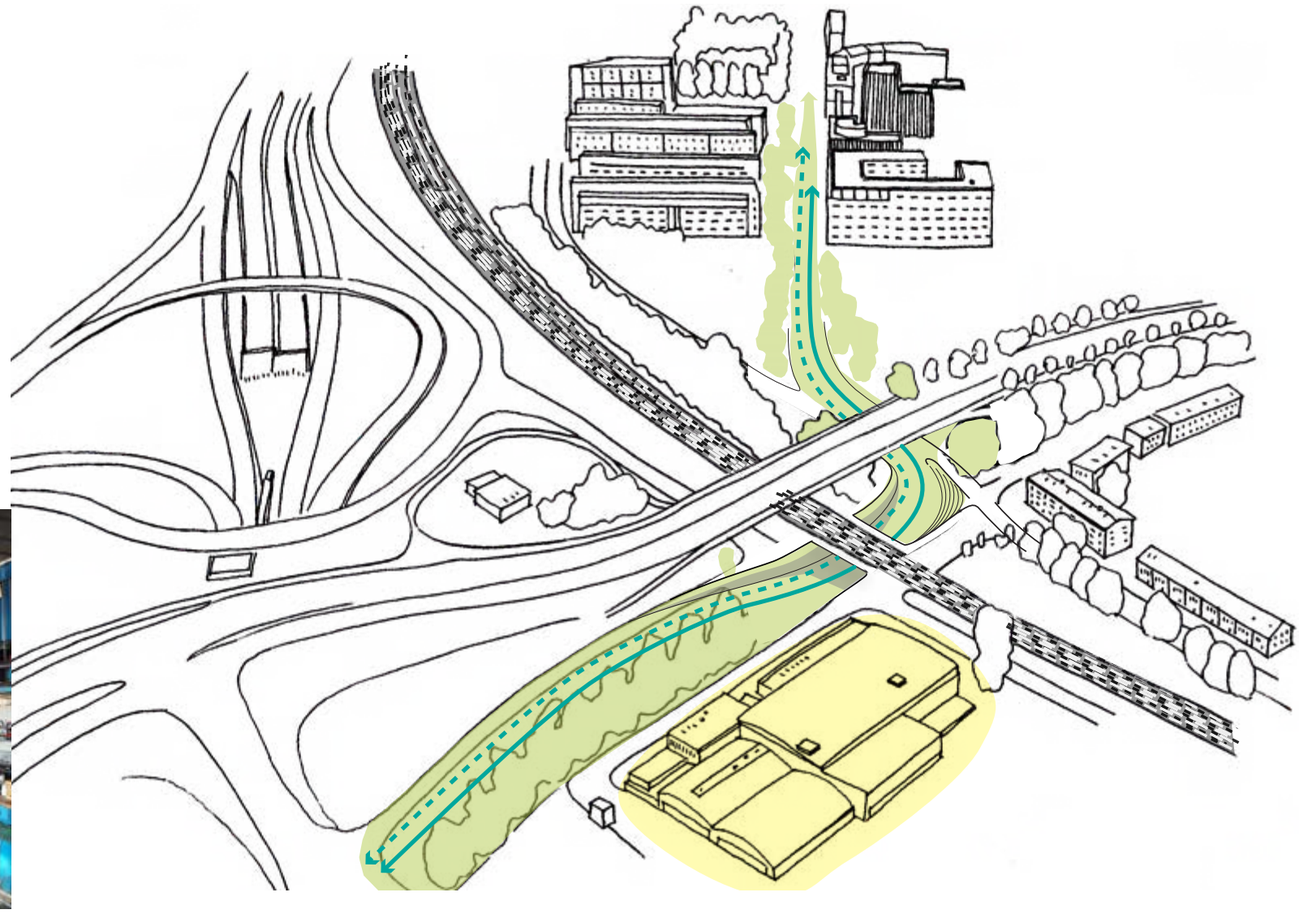
Doortrekken karakter van de Groene Loper naar de Maastricht Health Campus



Doortrekken profiel van de Groene Loper, Nieuwe fietsverbinding via de John F. Kennedysingel, toevoegen nieuwe functies in het gebied

Perspectief C

- Doortrekken profiel Groene loper gelijkvloers via overweg Bloemenweg/ Alfons Ariënsstraat naar Maastricht Health Campus
- Realiseren ongelijkvloerse aantrekkelijk en comfortabele spoorkruising
- Door particulier initiatief worden ontwikkellocaties benut



Doortrekken profiel van de Groene Loper via ongelijkvloerse spoorkruising, toevoegen nieuwe functies in het gebied

Ongeijkvloerse kruising met een groen karakter

Groene Loper aansluiten op de Maastricht Health Campus

Toevoegen van publiekstrekkende functies in het gebied bijvoorbeeld een restaurant

SLEUTELLOCATIE

8. Internationaal Station en emplacement

De ambities zijn als volgt:

- Realiseren van een nieuwe verbinding ten noorden van het station voor langzaam verkeer. Deze verbinding wordt de nieuwe verbindingen tussen Wyckerpoort/Wittevrouwenveld en de binnenstad.
- Ruimte van het emplacement kan mogelijk worden verkleind. Deze ruimte kan op verschillende manieren worden benut.
- Kopsporen kunnen mogelijk worden opgeheven, er moet dan een extra eilandperron worden gecreëerd
- Emplacement kan mogelijk worden uitgeplaatst naar een locatie in de regio

Luchtfoto station en gedeelte emplacement

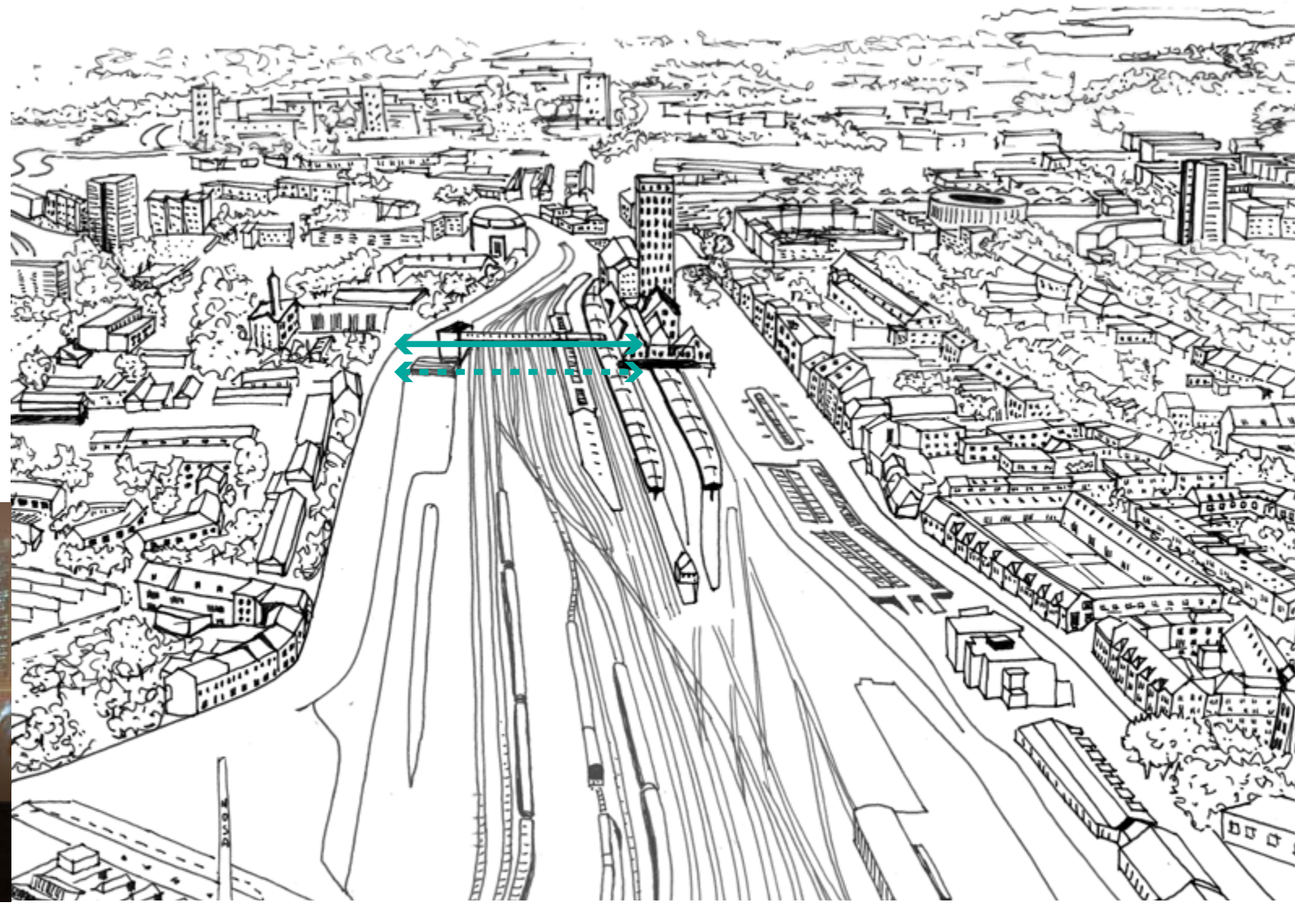
De kopsporen zijn het eindpunt van de huidige Intercity lijnen

Ter plaatse van de seinpost is het emplacement ca. 130 meter breed.

Emplacement is mogelijke ontwikkellocatie

Perspectief A

- Realiseren van een langzaamverkeers verbinding bij het station
- Door ontwikkelen van station Maastricht tot een internationaal knooppunt door drielandentrein en lange afstandsbussen



Realiseren van een langzaamverkeers verbinding bij het station

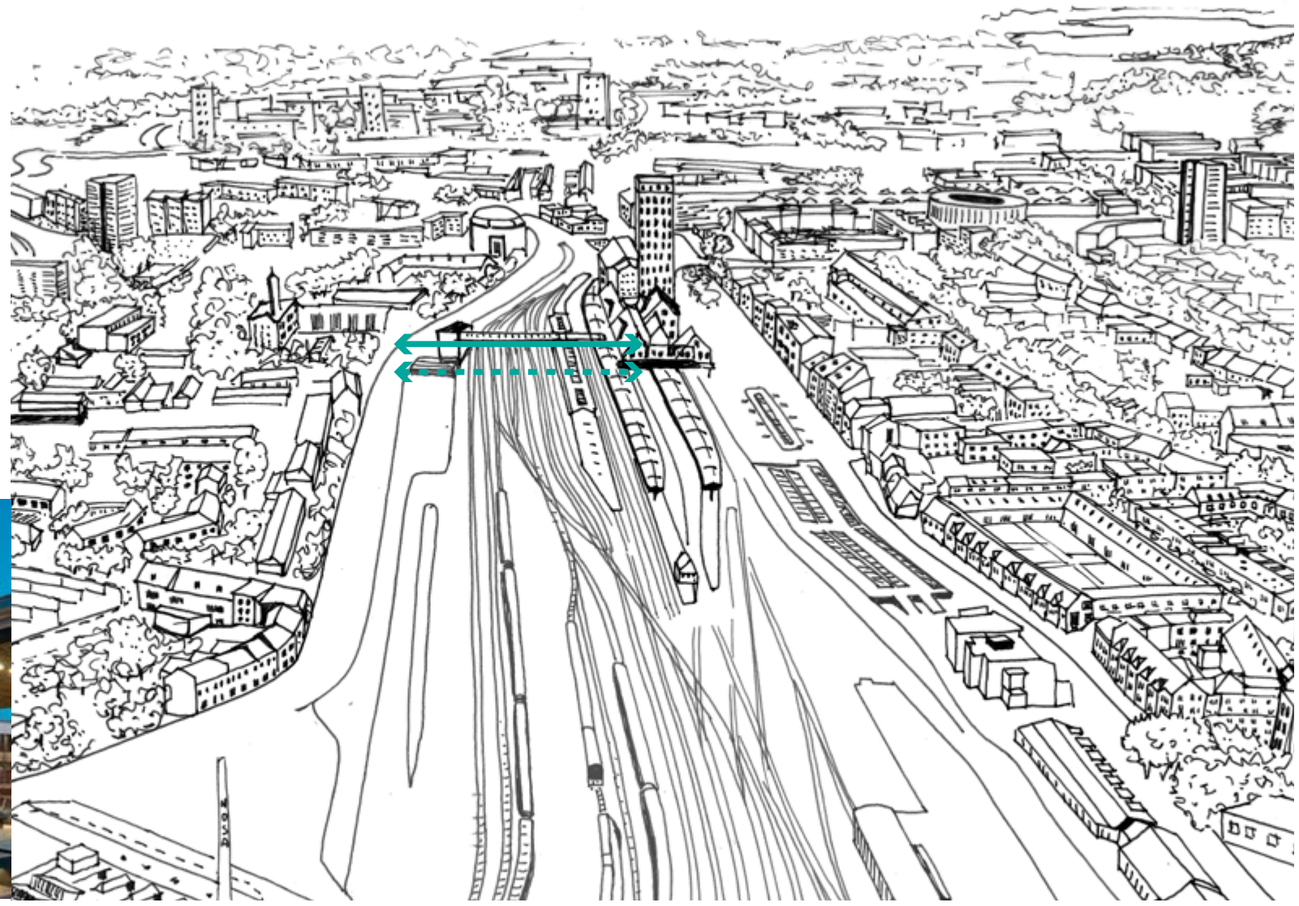
Langzaam verkeersverbinding bij het station

Busstation voor lange afstandsbussen

Tijdelijke evenementen rondom het station

Perspectief B

- Realiseren van een langzaamverkeers verbinding bij het station
- Door ontwikkelen van station Maastricht tot een internationaal knooppunt door drielandentrein en lange afstandsbussen



Realiseren van een langzaamverkeers verbinding bij het station

Tijdelijke activiteiten als er ruimte vrijkomt rondom het station: bijvoorbeeld stadslandbouw

Tijdelijke activiteiten als er ruimte vrijkomt rondom het station: bijvoorbeeld urban sports park

Busstation voor lange afstandsbussen

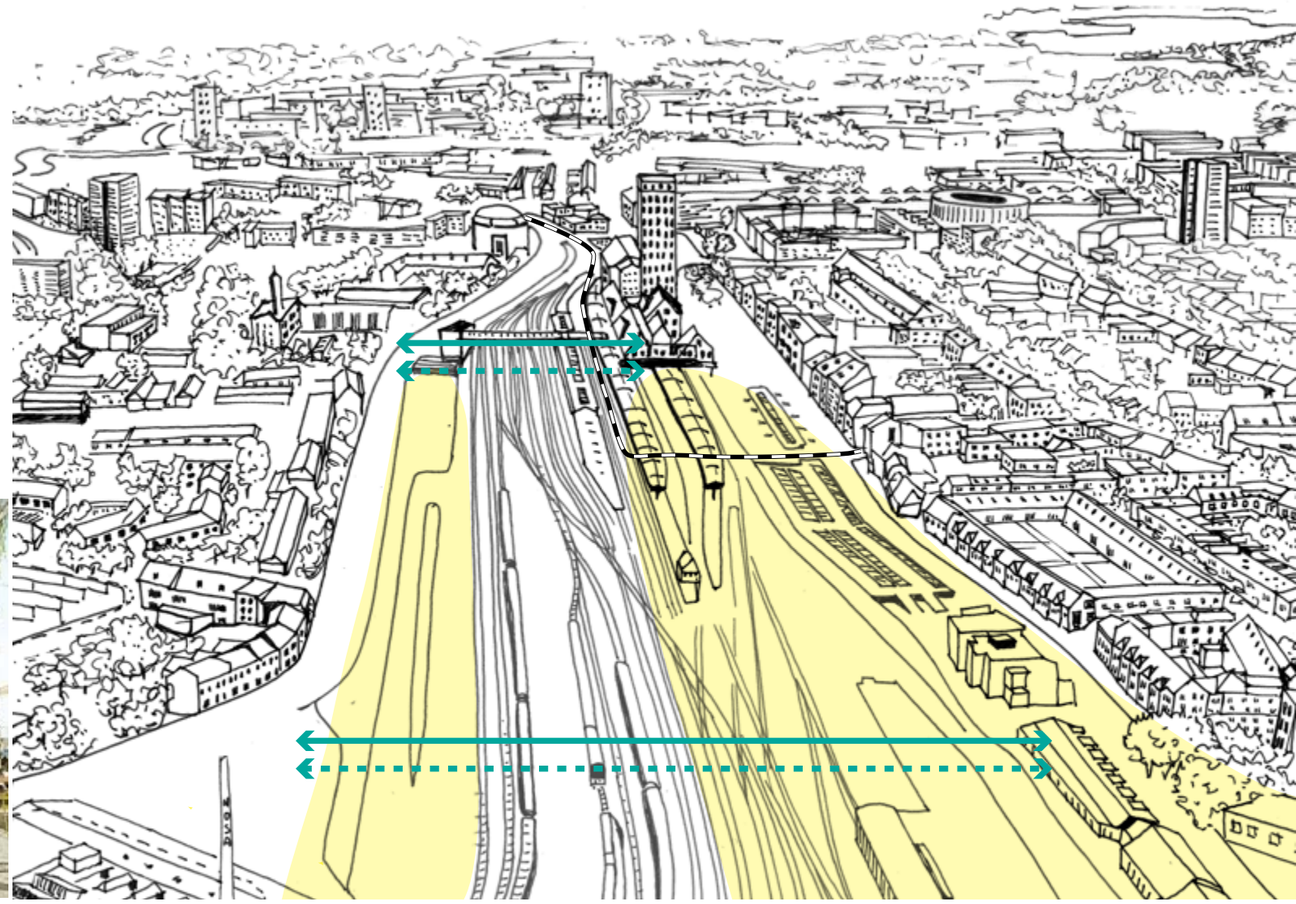
Perspectief C

- Realiseren van een langzaamverkeers verbinding bij het station
- Verwijdering kopsporen en realisatie extra eilandperron
- Nieuwe verbinding voor langzaam verkeer ten noorden van het station: bruikbaar voor fietsers en voetgangers
- Verdichting rondom het station
- Indien mogelijk regionale opstelruimte voor treinen: uitplaatsing van het emplacement

Een nieuwe langzaam verkeersverbinding ten noorden van het station

Stedelijke mixed use ontwikkeling rondom het station

Publieke voorzieningen toevoegen: overdekte markt



Nieuwe langzaam verkeersverbinding, toevoegen nieuwe functies in het gebied

SLEUTELLOCATIE

9. Noordelijke ontwikkellocaties

De ambities zijn als volgt:

- Herontwikkeling van Sappi, Landbouwbelang, winkelcentrum Noorderbrug, François de Veijestraat, Botermijn, Mosa Meerssenerweg en Mosa Porselein.
- Herontwikkelen beschikbare ruimte rond het station/emplacement
- Bij een hoog ambitieniveau: realiseren van een nieuwe verbinding ten noorden van het station voor langzaam verkeer. Dit wordt de nieuwe verbinding tussen Wyckerpoort/Wittevrouwenveld en Wyck
- Ombouwen van de spoorbrug over de Maas tot fietsbrug

Luchtfoto mogelijke ontwikkellocaties

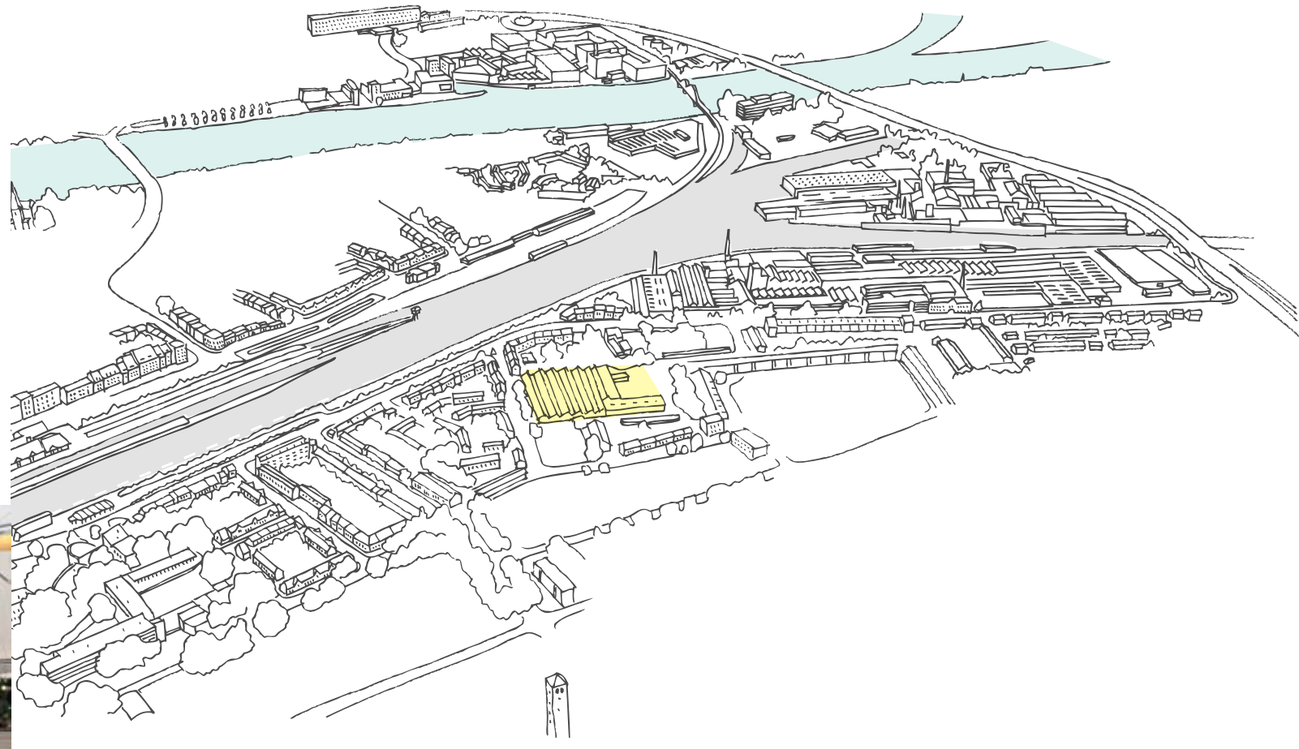
Mosa porselein aan de Prof. Moserstraat

Huidige spoorbrug over de Maas

Noordelijke ontwikkellocaties bieden veel potentie

Perspectief A

- Broedplaatsen, ateliers of een verzameling startups (bijvoorbeeld Mosa Porselein Fabriek).



Ontwikkeling van Mosa Porselein

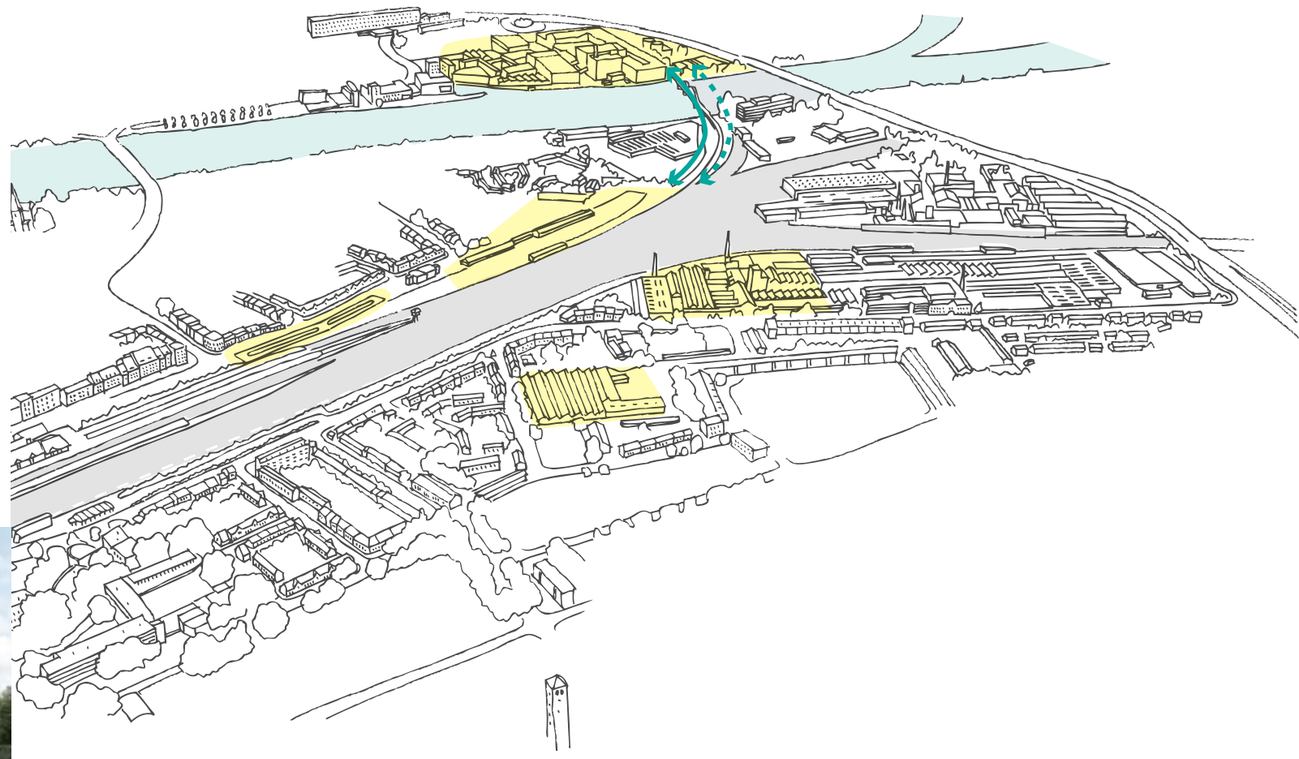
Tijdelijke evenementen: bijvoorbeeld een festival

Broedplaatsen, startups

Tijdelijke exposities en plekken om elkaar te ontmoeten

Perspectief B

- Herontwikkelen van locaties die vrij komen door (tijdelijk) programma toe te voegen.
- Ombouwen van de spoorbrug over de Maas tot fietsbrug



Ontwikkeling verschillende locaties en ombouwen spoorbrug over de Maas tot fietsbrug

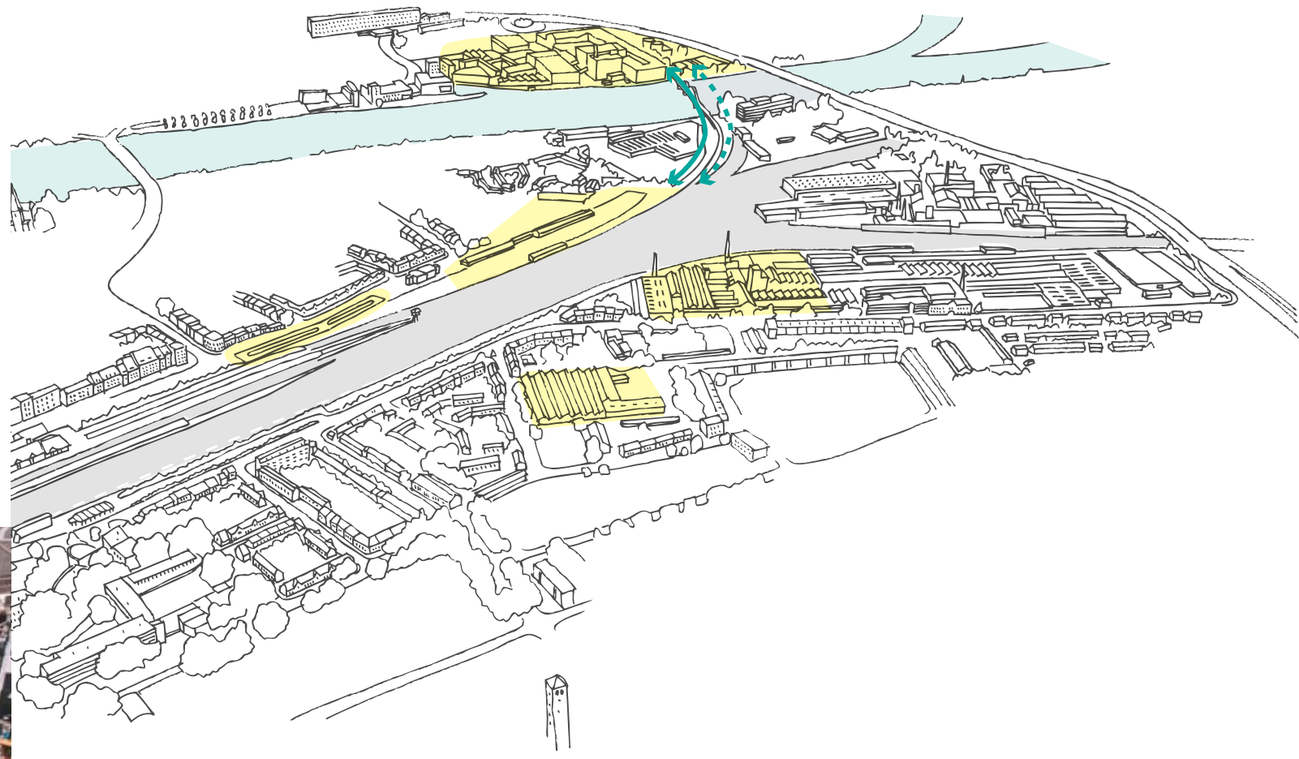
Woon en werk functies toevoegen in het gebied

Tijdelijke evenementen op vrijkomende locaties bijvoorbeeld een urban camping

Spoorbrug over de Maas ombouwen tot fietsbrug

Perspectief C

- Nieuwe verbinding voor langzaam verkeer ten noorden van het station
- Herontwikkeling bedrijventerreinen aan de Maas en in de spoorzone
- Ombouwen van de spoorbrug over de Maas tot fietsbrug



Nieuwe ontwikkellocaties met een mix van wonen en werken en een hoogwaardige openbare ruimte

Nieuwe langzaam verkeersverbinding over het spoor ten noorden van het station

Nieuw programma toevoegen in het gebied: hoogkwalitatief aanbod van eten in een markthal

Ontwikkeling verschillende locaties en ombouwen spoorbrug over de Maas tot fietsbrug, nieuwe langzaam verkeersverbinding

4. VERDIEPING RONDOM URGENTE PROJECTEN

4.1 WEDERZIJDSE AFHANKELIJKHEID VAN VERBINDINGEN RONDOM HET STATION

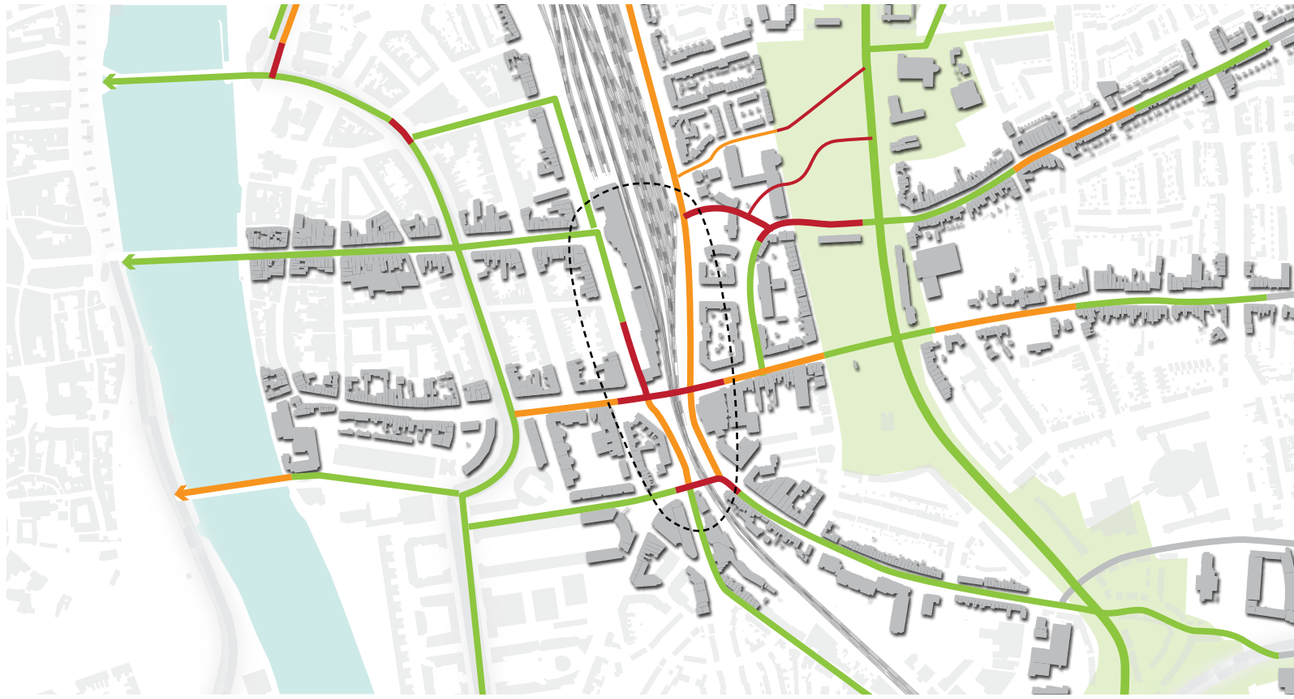
Voor de realisatie van een duurzaam mobiliteitssysteem is het van essentieel belang dat het langzaam verkeersnetwerk rondom het station goed functioneert. Het openbaar vervoer functioneert simpelweg niet optimaal als mensen niet eenvoudig en comfortabel op het station kunnen komen. Dit, gekoppeld aan de ambitie van een goed verbonden stad met een goed werkend langzaam verkeersnetwerk, maakt het ingrijpen in het stationsgebied op korte termijn noodzakelijk. Een samenhangende ontwikkeling van drie locaties rondom het station is daarbij cruciaal: de stationsverbinding, de Scharnertunnel en de Duitse Poort.

Vanuit het oogpunt van veiligheid, bruikbaarheid en sociale veiligheid zijn de bestaande verbindingen op elk van deze drie locaties een knelpunt in het langzaam verkeersnetwerk die ‘reparatie’ vragen. Deze ingrepen zullen het fundament leggen voor een robuust netwerk waarin het spoor uiteindelijk nauwelijks nog een barrière voor voetgangers en (snel) fietsers vormt. Het is echter waarschijnlijk dat grootschalige ingrepen, zoals die in het voorgaande onder perspectief C zijn gepresenteerd, pas op langere termijn gerealiseerd kunnen worden.

Zo valt te verwachten dat reparatie van fiets- en voetgangersverbindingen bij de Scharnertunnel pas op middellange termijn gerealiseerd kan worden. Om te voorkomen dat dit negatieve gevolgen heeft voor het realiseren van de doelen, moeten aan een nieuwe verbinding ter plaatse van het station veel hogere eisen gesteld worden dan wanneer er bij de Scharnertunnel uitstekende verbindingen zouden zijn.

Het zal in de komende jaren dan ook met name van belang zijn om elke ingreep te beschouwen in onderlinge relatie met de twee andere locaties. Zowel het functioneren van die drie locaties op dat moment, als het ideale toekomstige functioneren van het hele gebied moeten daarbij leidend zijn. Elke maatregel op de ene plek heeft immers directe invloed op de andere.

Op de volgende pagina’s is een weergave gegeven van hoe deze drie knelpunten gefaseerd ontwikkeld kunnen worden tot sterke schakels in een robuust langzaam verkeersnetwerk tussen oost en west met een uitstekende bereikbaarheid van het station.



Belangrijkste knelpunten in het langzaam verkeersnetwerk: de stations passage, de Scharnertunnel en de Duitse Poort

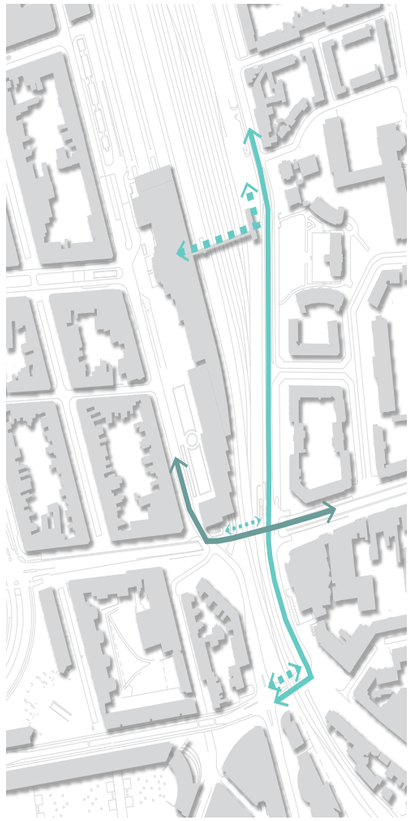
Stations passerelle: niet goed bruikbaar voor fietsers

Fietstunnel Scharnertunnel: sociaal onveilig

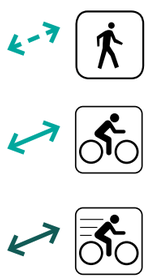
Duitse Poort: vaak dicht

Onderlinge relatie station, Scharnertunnel en Duitse Poort

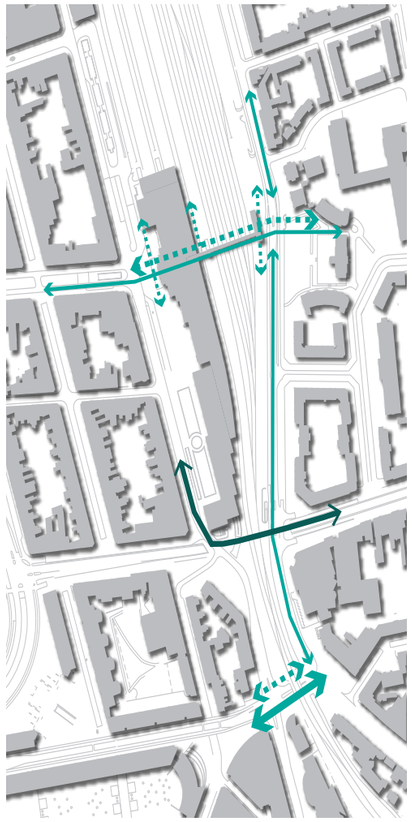
0



Huidige situatie



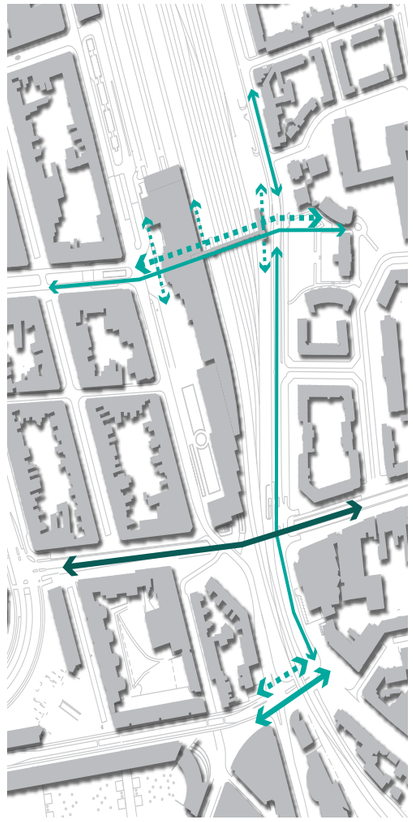
A



Functionele beschrijving:

- nieuwe voetgangers- en fietsersverbinding t.p.v. station. Gekoppeld aan fietsparkeren en stationshal, toegang tot perrons onderzoeken
- Voetgangerstunnel Scharnertunnel afsluiten
- Sluiten Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer
- Zachte knip Meerssenerweg

B



Functionele beschrijving:

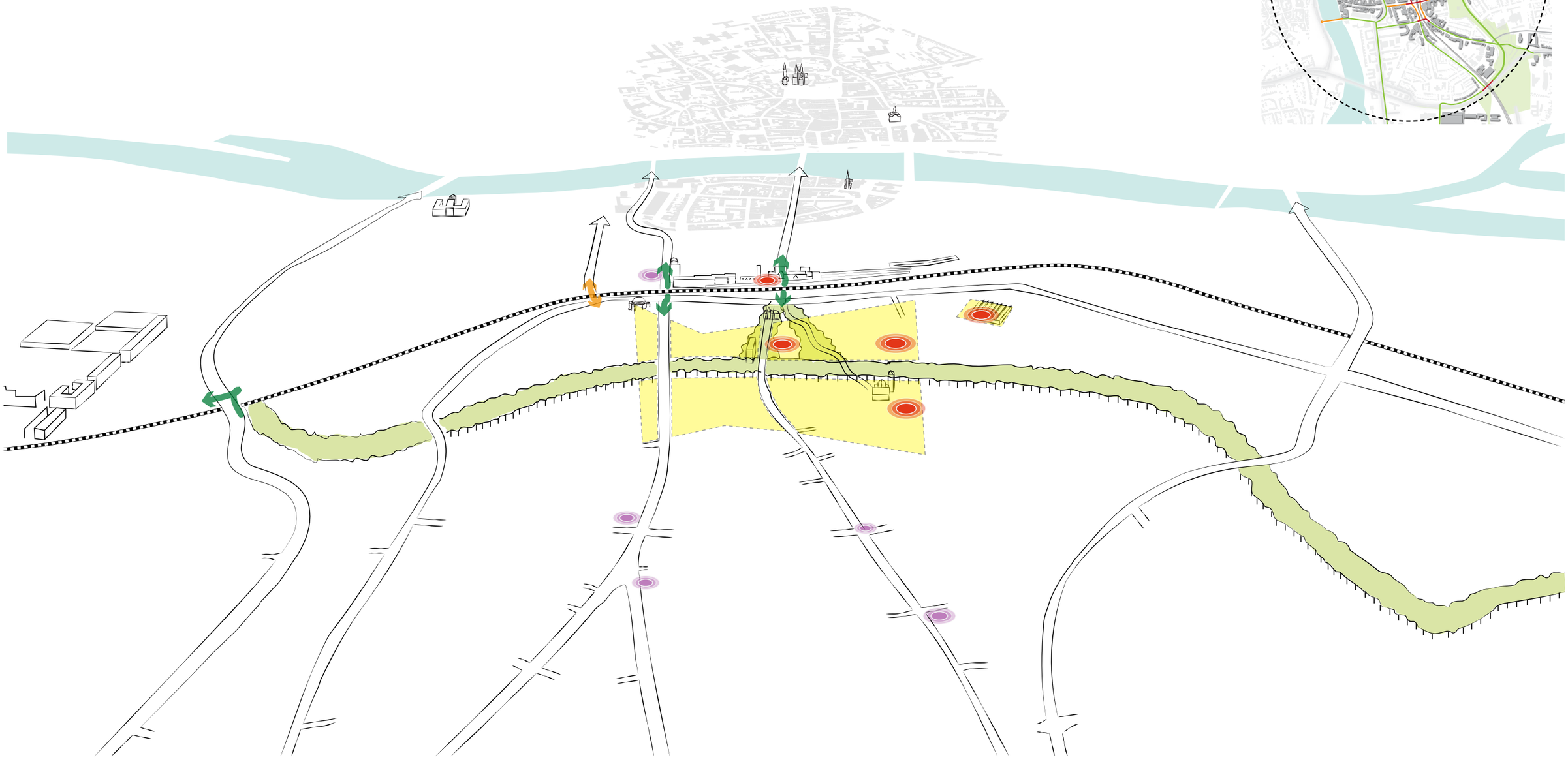
- nieuwe voetgangers- en fietsersverbinding t.p.v. station. Gekoppeld aan fietsparkeren, stationshal, en perron.
- Strekken oostwest fietsverbinding Scharnertunnel
- Sluiten Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer
- Zachte knip Meerssenerweg

C

Functionele beschrijving:

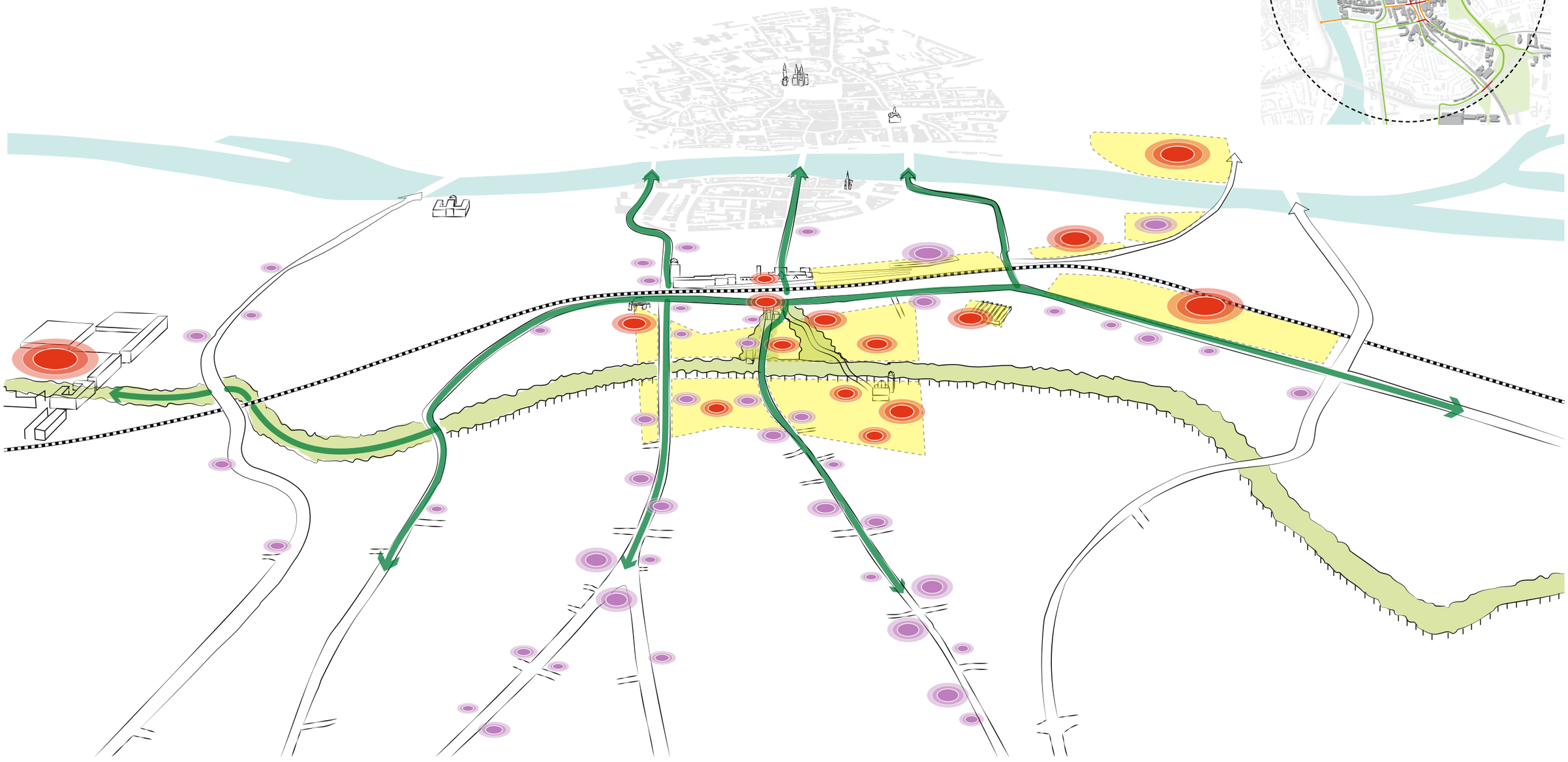
- nieuwe voetgangers- en fietsersverbinding t.p.v. station met commerciele ruimtes. Gekoppeld aan fietsparkeren, stationshal, perrons.
- Strekken oostwest fietsverbinding Scharnertunnel
- Sluiten Duitse Poort voor al het verkeer
- Zachte knip Meerssenerweg
- Tweede oversteeklocatie t.p.v. koepelkerk voor voetgangers en lokale fietsers; op gelijk niveau of via verdiept plein met commerciële voorzieningen.

TOTAALBEELD PERSPECTIEF A



TOTAALBEELD PERSPECTIEF B

TOTAALBEELD PERSPECTIEF C



Conclusies en aanbevelingen

Deze studie heeft geleid tot een aantal belangrijke conclusies. Ten eerste de constatering dat er stevige missing links zijn in de langzaam verkeersnetwerken van Maastricht. Om de ambities; economische ontwikkeling van zuid Zuid-Limburg, realisatie duurzaam mobiliteitssysteem en de sociale integratie van oost Maastricht, te kunnen verwezenlijken moeten deze missing links worden gerepareerd. Maar er zijn ook grote kansen, onder andere door de aanleg van de Groene Loper en de vele ontwikkellocaties die daardoor ontstaan. Deze ontwikkelingen kunnen gebruikt worden om de langzaam verkeersnetwerken structureel te verbeteren, maar om deze marktpotentie te benutten moet eerst de basis op orde zijn en een aantal infrastructurele missing links worden aangepakt. De gepresenteerde perspectieven in dit verslag geven aan hoe deze reparaties kunnen worden uitgevoerd. Deze perspectieven zijn als alternatieven gepresenteerd maar kunnen ook gefaseerd worden uitgevoerd waardoor er een doorgroeimodel voor Maastricht ontstaat.

Bij de uitvoering van de verschillende projecten uit de perspectieven is het belangrijk om te werken op basis van waardecreatie: elke stap vormt een verbetering van de status quo en groei wordt nooit onmogelijk gemaakt (no regret). Sturing op de ruimtelijke ontwikkeling moet bovendien gebruikt worden om de ambities op het gebied van langzaam verkeersnetwerken te realiseren.

Deze studie is gericht op het in kaart brengen van alternatieve en complementaire ontwikkelperspectieven om de besluitvorming te faciliteren. Als vervolgstap is het aanbevelenswaardig om een varianten- en haalbaarheidsstudie uit te laten voeren naar de verbindingen die in dit rapport zijn weergegeven. De meest urgente missing links in het netwerk zouden hierbij, in onderlinge samenhang, prioriteit gegeven moeten worden:

- de stationspassage
- de Scharnertunnel
- de Duitse Poort.

Gekoppeld hieraan zou de ontwikkelpotentie van het gebied rondom deze missing links kunnen worden onderzocht. Hieruit zal inzichtelijk gemaakt kunnen worden wat de kwalitatieve verbindingen -en de hieraan gekoppelde toename van bezoekers, activiteiten en bereikbaarheid- voor effect hebben op de kansen voor vestiging van bedrijven, winkels en voorzieningen. Het is immers de combinatie van netwerkontwikkeling én ruimtelijke ontwikkeling die bepalend zal zijn voor het slagen van deze operatie.

Verantwoording

Ten behoeve van deze studie zijn ondermeer onderstaande (concept) rapportages geraadpleegd.

- Ruimtelijke Economische Visie (Ecorys)
- Op het spoor van de gezonde stad (UM, GGD & Lievensecso)
- Masterplan Groene Loper (West8)
- Masterplan Station Maastricht (NS)
- Toekomstverkenning emplacement en transfer (Prorail, lopend)
- Onderzoek fietspotentie (Goudappel Coffeng)
- Quick scan busroutering (Inno-V)
- SvZ lange afstandsbussen (Gemeente Maastricht)
- Inventarisatie conditionering (Sweco)
- Inventarisatie ontwerpeisen en wensen (Sweco)
- Raamwerk verkeerscirculatie (Gemeente Maastricht, lopend)
- DNA-onderzoek (John Custers, lopend)

Daarnaast is in de uitwerking van de verschillende perspectieven geput uit de resultaten van de co-creatie met de omgeving en gebruikers van de spoorzone (Pantopicon). Voor de 9 sleutellocaties (blz 30- 103) heeft dit ondermeer de volgende ideeën opgeleverd:

1. Stationsgebouw en-plein
   - Nieuwe functies in het station: ontmoetingsplekken, ondernemerszone, werkruimtes, studeerruimtes
   - Verbeteren van de wachtruimtes. Gezonde eetgelegenheden in het stationsgebouw
   - Evenementen rondom station (evenementenplein), exposities
2. Stationsverbinding
   - Versterken ‘groen’ aan de oostkant
   - Veel licht en ruimte in de nieuwe verbinding
3. Verbinding naar Groene Loper en centrum oost
   - Ruimte voor tijdelijke functies zoals stadslandbouw
   - Ruimte voor (licht)kunst
   - Nieuwe functies: Openluchttheater, Loods met ambachten, food market, ruimte voor urban sports
4. Langzaam verkeerslint Frankenstraat
   - Tijdelijke evenementen: weekmarkt. Stimuleren van de creatieve handelaars
   - Nieuwe functies in het gebied: food market, musea, expositieruimte
5. Stationsstraat
   - Ruimte voor tijdelijkheid: markt
   - Groene elementen en bankjes
6. Scharnertunnel- Duitse Poort
   - Koepelkerk als muziektempel, incl. kerkplein
   - Stimuleren van creatieve handelaars
7. Verbinding Maastricht Health Campus
   - Ruimte voor tijdelijkheid: evenementen
   - Ruimte voor ondernemers en start-ups.
8. Internationaal Station en emplacement
   - Tijdelijke evenementen rondom het station
   - Tijdelijke invulling van de ruimte die vrijkomt rondom het station: urban sports, stadslandbouw
9. Noordelijke ontwikkellocaties
   - Tijdelijke evenementen, startups, ontmoetingsplekken, exposities, urban camping

Stad & Spoor
Vrijdenkersruimte | Maastricht

In opdracht van
Kernteam Stad & Spoor:
Provincie Limburg, NS, ProRail, Gemeente Maastricht, Maastricht Bereikbaar en Projectbureau A2 Maastricht

Tekst:
VenhoevenCS architecture + urbanism

Beeld en grafische vormgeving
VenhoevenCS architecture + urbanism

Datum: 12 juli 2018

VenhoevenCS
architecture+urbanism