

Bereikbaar Maastricht, alleen met lightrail!

Hoe houd je een historische en compacte stad als Maastricht bereikbaar en aantrekkelijk voor dagjesmensen, nieuwe bedrijvigheid, gezinnen en hoger opgeleiden? Een mix van fijnmazige ruimtelijke plannen, ontvlechting en lightrail zijn nodig voor de balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.



elke hectare die vrijkomt wil de stad op een beheerste en slimme manier benutten. Ruimte is een zorgvuldig gekoesterd luxeartikel. Uitbreiding naar buiten staat immers haaks op het behoud van een typische 'kernkwaliteit' van Maastricht: een compacte stad die naadloos aansluit op het Maasdal en het heuvellandschap.

Tegelijk lijkt de populariteit van de stad (119.000 inwoners) zich tegen zichzelf te keren. De stad zou nu al stilaan afglijden tot pretpark en koopwaha. Groeiend autoverkeer bedreigt de bereikbaarheid (files) en leefbaarheid (lawaai, hoge emissies fijnstof) van de stad. Berucht zijn de stoplichten bij De Geusselt, waar de A2 door de stad loopt en auto's bumper aan bumper rijden. De Maas, die als blauwe ader de stad doorsnijdt, vormt een fysieke barrière tussen woonwijken, historisch centrum en bedrijventerreinen. Allemaal locaties die per auto vrijwel alleen bereikbaar zijn via de Noorderbrug en de Kennedybrug. Met ook hier toenemende congestie en milieuhinder tot gevolg. Anders gezegd: verkeer dat van economisch belang is voor de stad, loopt vast op die plekken die juist goed bereikbaar zouden moeten zijn.

'Muur met gaten'

'De Maas werkt als een muur die de stad in tweeën splitst. De poorten zijn de beide Maasbruggen waar alle verkeer doorheen geperst wordt,' zegt ruimtelijk ontwerper Jake Wiersma van de gemeente Maastricht. 'Maar vergeleken met de congestie in de Randstad', relateert hij, 'praten we hier over luxeproblemen. Veel gekker moet het echter niet worden. De stad wil aantrekkelijk blijven voor toeristen en dagjesmensen, maar niet alle leisure concentreren op of rond het Vrijthof. Dat plein is vaak al overbelast. En we willen niet dat gezinnen vertrekken, het inwonertal mag niet krimpen.'

Foto: Bert Janssen

GROEIEND AUTOVERKEER BEDREIGT DE BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID.

Van een traditionele industriestad maakt Maastricht een metamorfose door naar een attractieve, tikje 'buitenlandse' stad. Aan plannen voor nieuwe woonmilieus, kantoren, recreatieve voorzieningen en creatieve werkplaatsen op industrieterreinen, geen gebrek. Het spits werd afgebeten met de wijk Céramique aan de oostoever van de Maas, waar voorheen de keramiekindustrie bloeide. En Maastricht trekt die lijn door naar andere verlaten of in verval geraakte bedrijventerreinen. Rode draad:





Foto: Bert Jansen

In het noordwesten van Maastricht groeit Belvédère, een stadsdeel van vijf wijken en een haventje. Totaal zo'n 280 hectare, het grootste herstructureringsgebied van Nederland. De eerste appartementen worden april 2008 opgeleverd. Stedenbouwkundige Frits Palmboom wil oude elementen, zoals water-, vesting- en groengebied De Fronten laten samengaan met 'nieuw': werken, winkelen, cultuur. Aan de ene kant grenst het gebied aan België. Verkeer op de huidige, smalle en bochtige route vanuit het grensdorp Smeermaas wordt afgeleid naar een nieuwe, door veel groen omgeven toegangsweg naar de stad, de Bosserlaan. Bestaande wegen wordt daardoor ontlast en aantrekkelijk voor langzaam verkeer. Aan de andere kant grenst Belvédère aan de stadssingels. Dit deel wordt in de toekomst een verlengstuk – op loopafstand – van de oude binnenstad. De bestaande verkeersbrug met 'krullen' die over het Bassin ligt en naar en van de Noorderbrug leidt, wordt verder noordwaarts verplaatst. Dat zorgt voor de ontsluiting van De Fronten, groengebied en biotoop van de muurhagedis, van waaruit men eenvoudig naar de stad kan wandelen. In dit deel van Belvédère wordt ook zwaar ingezet op het gebruik van fiets- en wandelroutes en bus, met mogelijk ook haltes voor lightrail van en naar België. Autoverkeer op de singels wordt omgeleid naar parkeervoorzieningen. Hiervandaan rijden bussen naar het centrum.

Hogeropgeleide mensen, waarvan er nu nog te weinig zijn, wil Maastricht juist méér binnenhalen.

Jake Wiersma: 'Deze groepen moet je dan wel goede en bereikbare voorzieningen bieden voor wonen, werken, cultuur. Als je dat allemaal wilt, moet je ook ingrijpen om de autonome groei van het autoverkeer beheersbaar te houden.' Over hoe dat zou moeten, gaat het 'Structuur- en Mobiliteitsbeeld 2030', dat de stad samen met bureau BVR heeft opgesteld. Het begrip 'stedelijkheid' speelt daarin een centrale rol. Stedelijkheid als voorwaarde om de 'vitale en innovatieve bevolking aan de stad te binden' en een diensten- en kenniseconomie van de grond te krijgen. 'Voor de ruimtelijke herstructurering naar een dienstenstad

heb je programma's nodig,' zegt Wiersma. 'Programma's voor vastgoed, voor gevarieerde woon- en werkmilieus en andere voorzieningen. Zonder een goede bereikbaarheid leg je het af tegen locaties die hier geen last van hebben, zoals het bedrijventerrein bij vliegveld Beek vlak bij de A2. Dan wordt herstructurering moeilijker en blijf je steken in schijnoplossingen of middelmatigheid. Het gaat om de balans tussen een vlotte doorstroming van verkeer en leefbaarheid.' Meer asfalt is in Maastricht niet het credo. Dat zorgt alleen maar voor uitwaaiing van verkeer en nog meer overlast voor buurtbewoners. Wiersma: 'Met rondwegen kun je wel op meerdere plekken de stad in, maar de stadskern wordt niet bereikbaarder.'

Last wordt lust

De eerste klapper heeft Maastricht al binnen. Het rijk nam in 2002 het besluit om de A2 te ondertunnelen. Kosten: 460 miljoen euro. Het duurt nog enkele jaren voordat de eerste bres in het wegdek is geslagen, maar Wiersma is nu al enthousiast over het eindbeeld.

'Wat last is, wordt een lust. Een ondertunnelde A2 is de ruggengraat voor het leefmilieu van de stad. Twee woonwijken, Wittevrouwen en Wijckerpoort, nu nog door de autoweg gescheiden, worden dankzij de tunnel elkaars burens. Nu loop je nog kans bij het oversteken te worden overreden. Straks ontstaan er intensieve relaties tussen het oosten en het westen van de stad. Scholen die nu verpieteren, komen weer op sterkte door aanwas van kinderen. En ook Randwijck, een relatief jonge wijk aan het eind van de toekomstige tunnel, wordt beter bereikbaar. Hier zitten een academisch ziekenhuis, het congrescentrum MECC en universiteitsgebouwen.'

De A2 ligt op de oostoever van de Maas, de historische binnenstad op de westoever. De Noorderbrug is een cruciale verbinding tussen beide oevers. 'De Maas', zegt Wiersma, 'zal altijd een zwakke schakel in de stedelijke infrastructuur zijn. Daarom moet je het vooral zoeken in het verlichten van de verkeersdruk op bestaande bruggen. Daar is winst te behalen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid.'

Brug optillen

De aanpak van de congestie op de twee Maasbruggen is opgenomen in het Meerjarenprogramma (MIT). De Noorderbrug wordt 'opgetild' en verlegd. Hierdoor wordt ook de nieuwe woonwijk Belvédère – nu nog een rommelig gebied van 280 hectare in het noordwesten van de stad – direct met de binnenstad verbonden.

'De Noorderbrug', legt Wiersma uit, 'is een fikse barrière tussen het centrum en het Belvédèregebied (zie kader). Doel is hier de verkeersstromen te ontvlechten. Door de brug te verleggen en kruisingen ongelijkvloers te maken, creëer je rust en overzicht. De "langzame stad" – fietsers en voetgangers – willen we onder de Noorderbrug door laten gaan.'

Ontvlechting, scheiding van langzaam en snel verkeer, is hier essentieel voor de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.’

De Maastrichtenaren laten overigens steeds vaker de auto staan en nemen de bus naar de binnenstad. Slechts 13 procent van de lokale bevolking neemt de auto, aldus een recent onderzoek. Het stadsvervoer dankt zijn populariteit aan de hoge ritfrequentie van bussen: elke twee minuten vertrekt er een bus van het station naar het centrum. Een verdere bundeling van buslijnen op vitale routes zit in de pen.

Lightrail

Het stadsvervoer mag dan op orde zijn, bij de regionale ov-verbindingen is dat bepaald nog niet het geval. De Provincie ijvert voor een ‘complementaire regio’, die de onderlinge relatie tussen de Zuid-Limburgse steden versterkt. Spoorverbindingen met Sittard en Heerlen en tussengelegen dorpen zijn het niveau van de boemeltrein amper ontstegen en weinig attractief voor wie de Limburgse steden snel en comfortabel wil bereiken. En ov-verbindingen met de grensregio’s in België en Duitsland zijn zeer beperkt. Al met al valt hier volgens Wiersma ‘nog een gigantische inhaalslag’ te maken. Plannen voor een efficiënt regionaal vervoerssysteem met lightrail zijn al in een vergevorderd stadium.

‘Lightrail combineert de voordelen van trein en tram. De spoorlijn die Heerlen met Maastricht verbindt, is uiterlijk in 2010 opgewaardeerd tot een lightrail, een interregionale baan met modern, snel materieel en extra halteplaatsen.’

Nieuwe stations, ‘multimodaal te ontsluiten locaties’, zijn gepland bij de Noorderbrug en de landgoederenzone bij het noordoostelijk gelegen industriegebied Beatrixhaven. Hier komen ook park+ride-voorzieningen. De aanleg van een lightrail-verbinding tussen Sittard en het centrum van Maastricht is nog in onderzoek.

Spartacus

Een initiatief om Maastricht vanuit het westen voor de reiziger te ontsluiten, komt uit Hasselt. Daar werkt de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn aan Spartacus, een netwerk van lightrail over grotendeels oude spoorlijntjes die de Belgische provinciehoofdstad in 2012 via Maasmechelen/Lanaken verbindt met Maastricht. Het idee is afkomstig van Steve Stevaert, gouverneur van Belgisch-Limburg.

De regiotrein van Hasselt naar Maastricht is belangrijk voor de uitbreiding van kennisuitwisseling tussen de universiteit in Diepenbeek (bij Hasselt) en de Universiteit Maastricht. Verder profiteren het toerisme en de economie (woon-werkverkeer) van de lightrailverbinding. De reistijd is ongeveer een half uur korter dan over de weg. De Belgen



Bron: Maastricht Structuurbeeld en Mobiliteitsbeeld, gemeente Maastricht

zien graag dat het Spartacus-netwerk via Maastricht kan doorrijden naar Heerlen en Aken en daar aansluit op de Euregiobahn.

‘Regionale samenwerking tussen Belgisch en Nederlands Limburg vraagt om snelle verbindingen’, zegt Wiersma. ‘Het bestaande wegennet is hiervoor te kwetsbaar. De Spartacuslijn naar Maastricht is een fantastische manier om in de binnenstad te komen. Want de Belgen willen niet uitstappen bij het NS-station en nog een kwartier naar het centrum lopen. Spartacus is voor Maastricht een mooie kans mee te liften op plannen om de automobiliteit beheersbaar te houden. Studies naar drie tracévarianten, over bestaand spoor en/of nieuw aan te leggen rails, lopen nu. Najaar 2009 moet de aanleg beginnen.’

→ *Loek Kusiak*