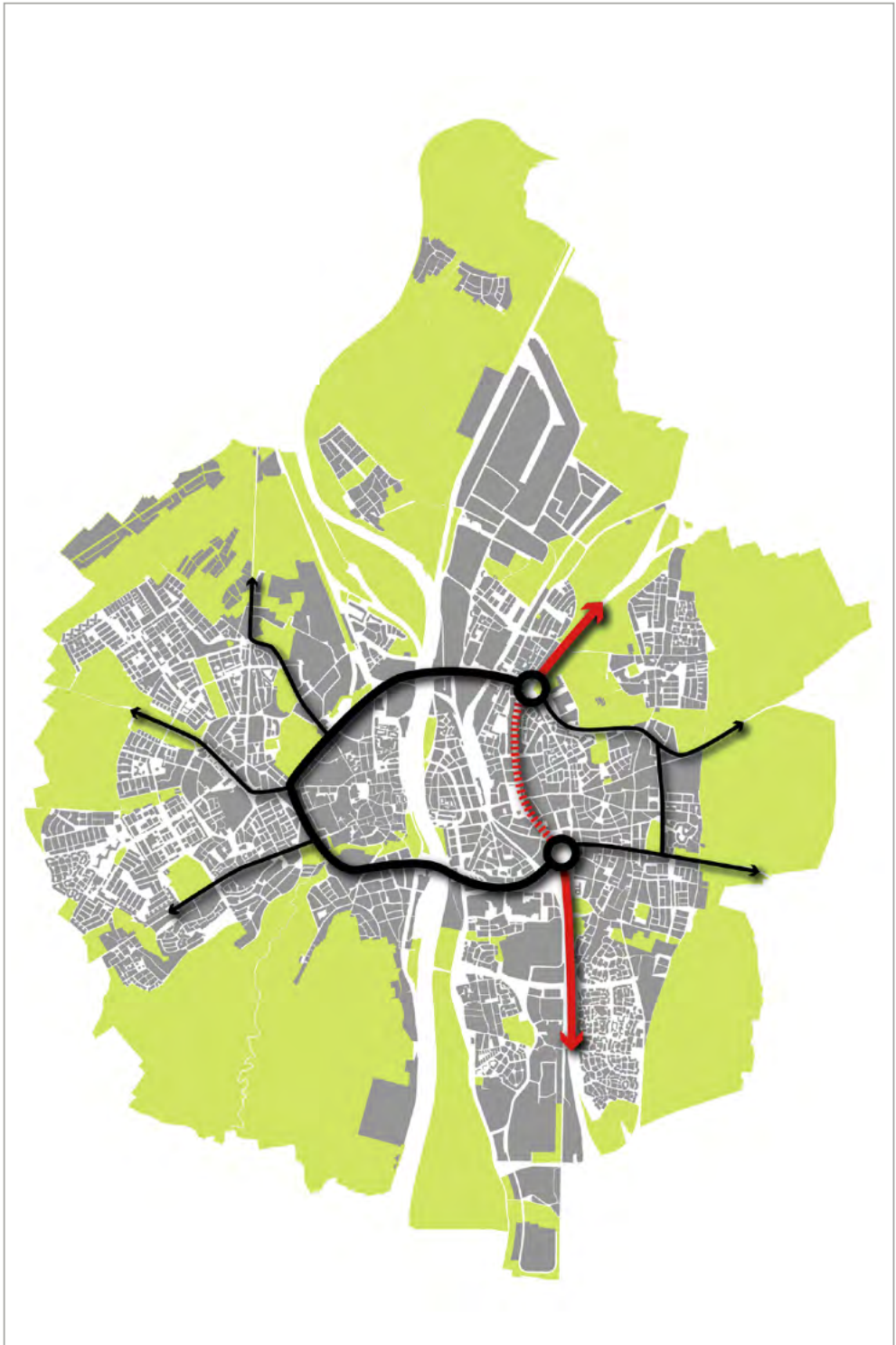


MAASTRICHT: PLACEMAKING IS EEN KWESTIE VAN LANGE ADEM

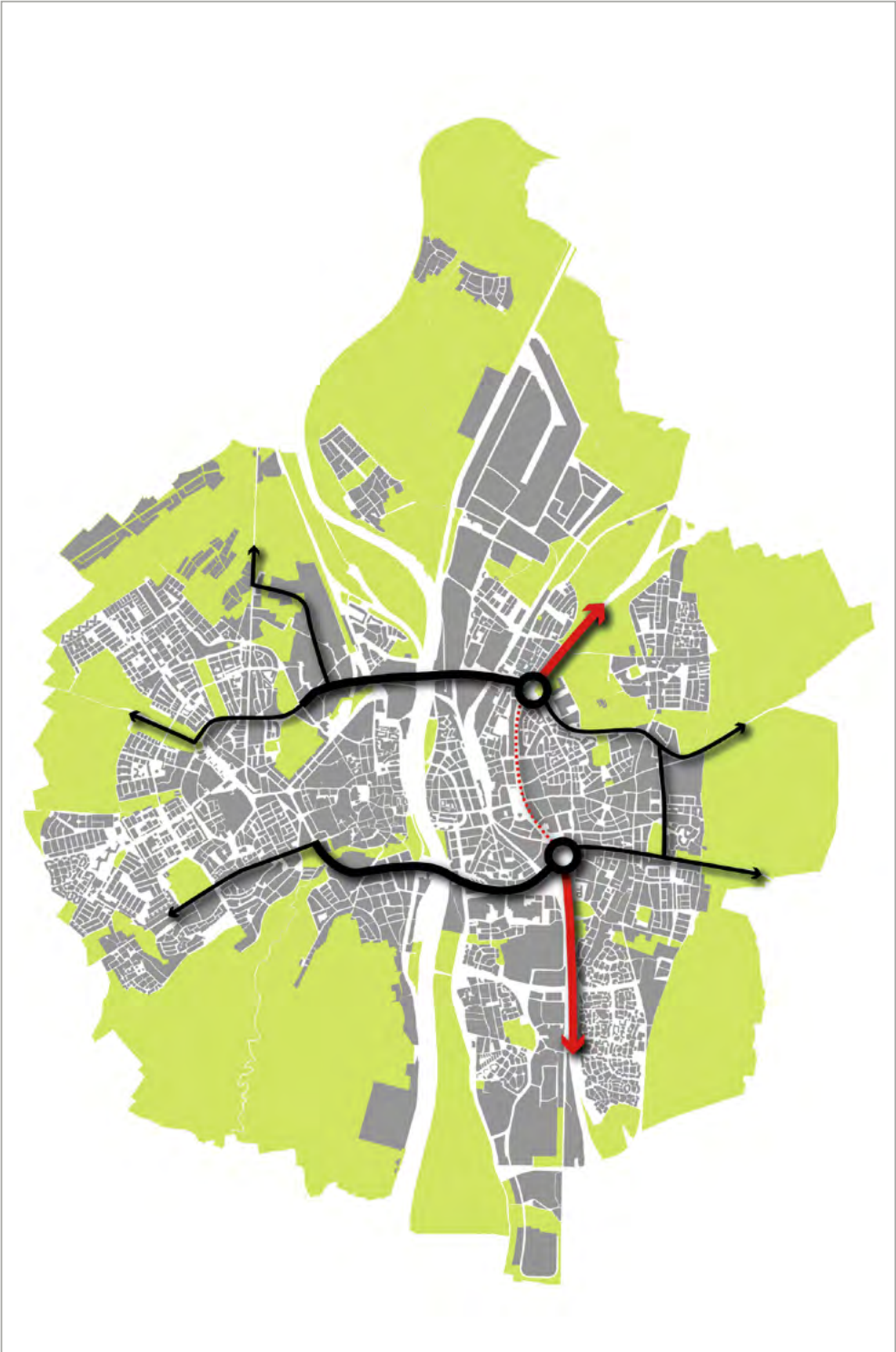
‘Het leven in Maastricht speelt zich af in de buitenruimte. Dat komt met name tot uiting in de traditie van de carnavalsviering’, zegt Jake Wiersma. Hij is stedenbouwkundige bij de gemeente Maastricht en houdt zich bezig met de kwaliteit van de openbare ruimte.

Placemaking is een nieuw woord voor iets waar Maastricht al jaren mee bezig is en dat centraal staat in de stadsontwikkeling. De verkeersstructuur is daarbij cruciaal, want bij placemaking gaat het om de samenhang van plekken en stromen. Er zijn kansen te over om dit beleid in de praktijk te brengen, want de infrastructuur van Maastricht wordt danig op de schop genomen. Rond 2000 is een autoweg langs de Maas ondertunneld, om plaats te maken voor een promenade, waardoor de relatie tussen stad en rivier werd hersteld. Sinds kort is de A2 ondertunneld, waardoor bovengronds een flinke strook grond is vrijgekomen. De verlegging van het Noorderbrugtracé maakt dat de binnenstad weer contact krijgt met de omgeving en er een omvangrijk verkeersluw gebied ontstaat, een belangrijke voorwaarde voor placemaking.

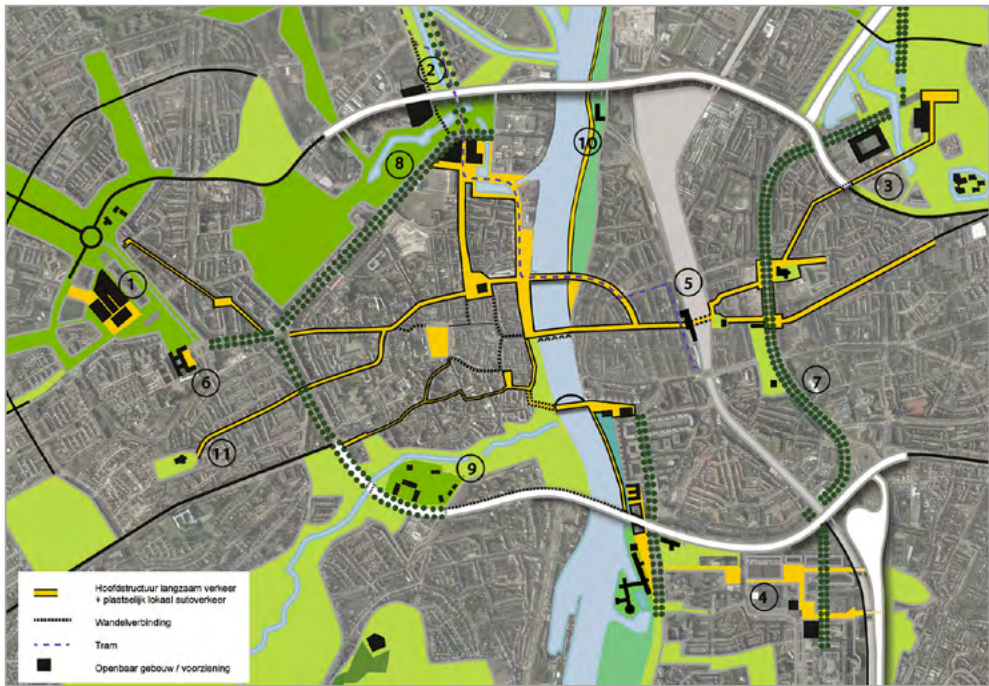
Dit past allemaal binnen de plannen van Maastricht om meer en betere publieke ruimtes te creëren. Na Amsterdam is Maastricht de drukstbezochte plaats van Nederland en net als de hoofdstad wil de gemeente voorkomen dat het historische centrum dichtslibt. Nieuwe vormen van placemaking, ook buiten de huidige binnenstad, moeten hieraan bijdragen.



Ringstructuur



Ringstructuur



Hoofdstructuur langzaam verkeer

Voor placemaking is het niet genoeg om de auto te weren. Je moet ook kijken naar de langzame verkeersstromen, stelt Wiersma. Die zijn nodig voor de levendigheid en creëren condities voor horeca en voorzieningen. Alleen dan ontstaan levendige en aantrekkelijke openbare ruimtes.

Met dat laatste is ervaring opgedaan rond Plein 1992 in het nieuwe stadsdeel Céramique, ten oosten van de Maas. De nieuwe bibliotheek/stadshal vormt hier een belangrijke bron van levendigheid. Een nieuwe voetgangersbrug over de Maas zorgde voor de noodzakelijke loopstromen. Hierdoor ontstond meer draagvlak voor horeca, iets waarmee de bewoners van het plein overigens weer niet zo blij zijn.

Aan het meest ingrijpende en in het oog springende project, de ondertunneling van de A2, is vanaf 2000 gewerkt. Door de recente ingebruikname van de Koning Willem-Alexandertunnel is een flinke strook openbare ruimte ontstaan. Het komende decennium wordt die ingevuld. 'Dat is nog een flinke uitdaging', zegt Wiersma.

In het gebied is een 'Groene Loper' gepland: een brede bomenlaan omzoomd door bebouwing, met veel groen en ruim baan voor fietsers en voetgangers. De bebouwing krijgt een statig karakter, zodat een woonlaan met allure

ontstaat. Het gebied wordt autoluw, niet autovrij. Dat hoeft ook niet. Zijn bij meer dan 15.000 motorvoertuigen per etmaal nog voetgangerslichten, stoplichten en zebrapaden nodig, bij minder kan er ook zonder die voorzieningen veilig overgestoken worden. Door de verkeersintensiteit tot beneden dit kantelpunt te verlagen, wil de gemeente een geheel andere beleving en een ander gebruik van de straat creëren. Dit alles wordt vastgelegd in een vormgevingsvisie die door de ontwikkelaar wordt opgesteld en door de gemeenteraad vastgesteld.

Het gebied tussen de achterkant van het station en het huidige winkelcentrum aan de A2 gaat een meer gemengd en levendig karakter krijgen. Met opzet worden hier centrale voorzieningen gesitueerd. Ook wordt een passerelle over of onder de sporen voorgesteld, om de verbinding met de binnenstad te verbeteren. Ook hierdoor ontstaan de noodzakelijke condities voor placemaking.

Ook ten noorden van het centrum krijgt Maastricht, door de verlegging van het Noorderbrugtracé, meer publieke ruimte. De oude fortificatiezone raakt meer verbonden met de binnenstad, en er ontstaat ruimte voor een park waar evenementen kunnen plaatsvinden.

Door al die projecten komt er buiten de historische binnenstad ruimte voor nieuwe stedelijke functies. Zo werden de openbare bibliotheek en het Bonnefantenmuseum naar het de nieuwe stadsdeel Céramique overgebracht. Maar je kunt niet eindeloos doorgaan met het spreiden van voorzieningen, waarschuwt Wiersma. 'het verplaatsen van winkels uit de binnenstad is in de meeste gevallen bijvoorbeeld niet handig. Als stad moet je het bestaande koesteren en uitbouwen waar mogelijk.'

Bij dat uitbouwen is het de bedoeling om buiten het centrum nieuwe stedelijkheid te creëren, bijvoorbeeld met ruimte voort startende ondernemers. Wiersma: 'Er is in zuidelijk Limburg behoefte aan een stedelijk gevoel zonder dat je daadwerkelijk in de drukke binnenstad zelf woont; aan rustig en groen wonen met de binnenstad om de hoek. Met name de wijken rondom de binnenstad moeten daarom betere verbindingen krijgen met het historische centrum.'

Infrastructurele aanpassingen

Maastricht ondergaat ingrijpende infrastructurele veranderingen. Zo is de snelweg A2 ondertunneld. Sinds eind 2016 rijdt het snelverkeer in het oosten van de stad in twee lagen onder de grond in plaats van dwars door de woonbebouwing. Daardoor is er een strook van 2,3 kilometer lengte vrijgekomen. Ook wordt het Noorderbrugtracé, een oost-westverbinding met België, een stuk naar het noorden verlegd, waardoor de binnenstad meer ruimte krijgt en qua verkeer wordt ontlast. Dit past allemaal binnen de plannen van Maastricht om de auto meer uit de stad te weren, meer en betere publieke ruimtes te creëren en de relatie met de rivier en het water te versterken. Placemaking speelt hierbij een belangrijke rol.



Situatie A2 vanaf Torenflat Oranjeplein

Nieuw is dat bewoners en ondernemers meer ruimte krijgen voor eigen initiatief en eigenaarschap van de openbare ruimte. Voorwaarde is wel dat initiatieven van de straat als geheel komen en niet van een individuele ondernemer, zegt Wiersma. Als ondernemers bijvoorbeeld hun terrassen willen uitbreiden, moeten ze ervoor zorgen dat ze de plannen op elkaar afstemmen en dat voetgangers genoeg ruimte houden. De straat komt zo collectief tot een oplossing.

‘Voor ons als gemeente is het een uitdaging om de balans tussen publiek en privaat te bewaken en te voorkomen dat de publieke kwaliteit van de stad onder druk komt te staan’, besluit Wiersma. ‘Dat doen we door meer samen te werken met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen en door verschillende scenario’s met verschillende perspectieven ter sprake te brengen. Door vaker samen te komen, kan aan een gezamenlijk verhaal worden gewerkt.’



Situatie A2 na aanleg tunnel

DO:

- Kijk bij placemaking niet alleen naar de plek zelf, maar ook naar de condities om die tot een succes te maken. Vooral de inbedding in langzaam-verkeerroutes en de nabijheid van bestaande voorzieningen is van belang.

DON'T:

- Probeer niet overal 'places' te maken. Stimuleer in wijken waar voorzieningen verdwijnen de ontwikkeling van één of een paar plekken, niet van heel veel; andere plekken mogen best wat meer in de luwte liggen. Verloochen je identiteit niet: Maastricht heeft een chique kwaliteit, dus rauwe initiatieven passen soms eerder bij Heerlen.