

Vragen en antwoorden

Informatiebijeenkomst 16 januari 2020

De gestelde vragen tijdens de informatiebijeenkomst van 16 januari 2020 en later binnengekomen vragen, zijn hieronder in categorieën bijeengezet en beantwoord.

Algemeen

1. Vraag/opmerking: De effecten op de verkeersstromen moeten beter in kaart worden gebracht; cijfers in rapport zijn gedateerd: effecten van corona (meer thuiswerken, minder ov-gebruik) moeten worden meegenomen.

Antwoord: In de achtergronddocumenten die via de website te downloaden zijn, wordt uitgebreid en tot in detail ingegaan op de effecten van maatregelen op het gebied van verkeer, geluid en lucht. Het is in dit stadium nog niet te zeggen wat de blijvende gevolgen zijn van de coronapandemie. In september 2020 heeft er een verkeersmonitoring plaatsgevonden op de bruggen. Hieruit bleek dat het verkeer op dit moment bijna weer op het niveau zit van de tijd voor Corona. Deze monitoring wordt komende jaren doorgezet. We schatten in dat de Corona effecten op de middellange termijn gering zijn.

2. Vraag/opmerking: Hoofddoel moet zijn: minder auto's, bezoekersverkeer in de (binnen)stad. Opvangen aan de rand van de stad met P+R en per schoon, goedkoop of gratis openbaar vervoer of deelfiets de stad in.

Antwoord: In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is een soortgelijke ambitie geformuleerd. Het is alleen niet mogelijk al deze ambities op korte termijn te verwezenlijken. Er zal, onder meer vanwege de beschikbare financiën, in fasen naar toe gewerkt worden.

In de Verkeersstudie Stationsomgeving onderzoeken we maatregelen waarmee we het verkeer zonder relatie met het stationsgebied kunnen verminderen, maar ook zoveel mogelijk automobilisten kunnen verleiden om over te stappen naar lopen, fietsen of openbaar vervoer. Dat laatste geldt niet alleen voor bezoekers, maar ook voor forenzen en bewoners.

3. Vraag/opmerking: Verkeerscirculatieplan voor de hele stad als samenhangend kader voor de vele deelplannen, waaronder ook Duitse Poort en onderbreking

van de Meerssenerweg ter hoogte van het station (het zogenaamde tweede stationsplein).

Antwoord: We beschouwen in de Verkeersstudie Stationsomgeving het studiegebied dat loopt van de Maas tot en met de Groene Loper. Hierdoor kunnen we enerzijds alle netwerkeffecten goed in kaart brengen en blijft het aan de andere kant hanteerbaar zodat we stappen kunnen zetten. In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is het samenhangend kader zoals de netwerkfilosofie voor de gehele stad geschetst. De Verkeersstudie Stationsomgeving is hier een uitwerking voor een deelgebied van.

4. Vraag/opmerking: De verkeerseffecten van de voorgestelde verkeersmaatregelen beter in beeld krijgen, nadere info uit het Goudappel -onderzoek.

In de achtergronddocumenten die via de website te downloaden zijn, wordt uitgebreid en tot in detail ingegaan op de effecten van maatregelen op het gebied van verkeer. Ook het onderzoek van adviesbureau Goudappel is hier terug te vinden.

5. Vraag/opmerking: De gemeente zou met concrete informatie als antwoord op onze vragen moeten komen.

Antwoord: In de achtergronddocumenten die via de website te downloaden zijn, wordt uitgebreid en tot in detail ingegaan op de effecten van maatregelen op het gebied van verkeer, geluid en lucht. U kunt vragen stellen over deze documenten via het e-mailadres stationsomgeving@maastricht.nl of deelnemen aan een van de sessies die in de maand mei wordt georganiseerd.

6. Vraag/opmerking: Integrale aanpak van de verkeersproblematiek, middels een verkeerscirculatieplan, incl. P+R-opties. (Duitse Poort is daarin slechts een detail)

Antwoord: De overweg Duitse Poort is onderdeel van een stedelijke routes die door 5 tot 6 duizend auto's per etmaal wordt gebruikt. We zien het sluiten van de overweg voor gemotoriseerd verkeer daarom niet als een detail. We zullen hiervan de effecten zorgvuldig in kaart moeten brengen en het draagvlak moeten toetsen. Gemeente Maastricht werkt gelijktijdig met de Verkeersstudie Stationsomgeving aan het Actieplan Parkeren, waarin o.a. de realisatie van extra P+R-voorzieningen wordt voorgesteld. Beide studies sluiten op elkaar aan en zijn de concretisering van de ambities en doelstellingen zoals die zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. Het is alleen niet mogelijk al deze ambities op korte termijn te verwezenlijken. Er zal, onder meer vanwege de beschikbare financiën, in fasen naar de einddoelstelling gewerkt worden.

7. Vraag/opmerking: Beter zicht op de samenhang en de effecten van de verschillende maatregelen, op basis van een integraal verkeerscirculatieplan met alternatieve vervoerwijzen voor de auto. Inclusief de effecten van de ontwikkelingen langs de Groene Loper (o.a. 1.100 woningen).

Antwoord: Zie hiervoor het antwoord op de vraag 6. Voor de Groene Loper is de impact van de bouw van de 1.100 woningen meegenomen in de verwachte belasting op het wegennet.

8. Vraag/opmerking: Effecten op de verkeersstromen van de maatregelen (bijvoorbeeld Meerssenerweg, Groene Loper, Kennedysingel, Avenue Céramique, Renier Nafzgerstraat, Bloemenweg, Koning Clovisstraat, Prof. Nijpelsstraat/prof. Cobbenhagenstraat en mogelijk andere straten).

Antwoord: Aan de hand van een verkeersmodel zijn de effecten berekend voor een tiental verschillende maatregelen en combinaties daarvan. De effecten zijn in absolute en relatieve zin weergegeven in de achtergrondrapportages. De rapportages zijn te downloaden via de website. Voor de maatregelen die we voorleggen ter besluitvorming geldt dat de verkeersstromen niet dusdanig veranderen dat dit elders tot problemen leidt of dat wettelijke normen voor bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit worden overschreden. Omdat dit altijd slechts modelresultaten zijn, wordt bovendien voorgesteld goed te monitoren en bij te sturen indien noodzakelijk. Hiervoor zijn zogenaamde mitigerende maatregelen beschikbaar. Daarnaast hopen wij ook dat beoogde besluiten leiden tot een overstap vanuit de auto naar het openbaar vervoer, de fiets of te voet. Internationaal onderzoek wijst uit dat er gemiddeld genomen zo'n 22% van het verkeer kan verdwijnen door ingrepen op de verkeersstructuur. Gedragsverandering is een belangrijke component in het tegengaan van verkeersoverlast.

9. Vraag/opmerking: Veel straten zijn benoemd als 30km zone, maar er wordt vrijwel niet gehandhaafd, ook niet met snelheidscamera's. Daardoor wordt sluipverkeer door de wijk als het ware gefaciliteerd.

Antwoord: Alleen de politie kan handhaven op snelheidsovertredingen. Gemeente Maastricht overlegt regelmatig met de politie over handhaving op snelheid, maar kan de prioriteiten van de politie niet rechtstreeks bepalen. Als wegbeheerder proberen we daarnaast de weginrichting zo veel als mogelijk te laten aansluiten bij het geldende snelheidsregime. De maatregelen in de Verkeersstudie Stationsomgeving zijn er opgericht zoveel mogelijk het verkeer zonder een relatie met de stationsomgeving te verleiden gebruik te maken van de Koning Willem

Alexandertunnel of te verleiden zich meer te voet met de fiets of het openbaar vervoer te verplaatsen.

10. Vraag/opmerking: Hoe staat de gemeente in de handhaving van 30km zones (incl. Groene Loper)? Dit is belangrijk om sluipverkeer te voorkomen en voor de veiligheid voor fietsers (bv. Heugemerveld).

Antwoord: zie antwoord op vraag 9. De Groene Loper is op dit moment een weg met een maximumsnelheid van 50 km/u. In de Verkeersstudie Stationsomgeving doen we voorstellen om (delen van) de Groene Loper 30 km/u te maken.

11. Vraag/opmerking: Handhaving op voertuigen met extreme geluidsoverlast (zowel motorfietsen als auto's).

Antwoord: De Rijksoverheid gaat over het toelaten van voertuigen op de openbare weg en hoeveel geluid deze voertuigen mogen produceren. De politie kan op basis hiervan controles uitvoeren.

12. Vraag/opmerking: Hoe is de status met betrekking tot de Milieuzone en de Zero-Emission-Distributiezone en de daarbij behorende flankerende maatregelen om alternatief vervoer te stimuleren (extra P+R, goederenoverslag-centrum)?

Antwoord: De gemeenteraad van Maastricht heeft recentelijk ingestemd met het Implementatieplan voor Zero Emission Stadslogistiek (ZES), dat er opgericht is om in 2025 een zero-emissionzone in te voeren voor bestel en vrachtverkeer. In dit plan is ook flankerend beleid opgenomen waarbij ondernemers en logistieke partijen worden geholpen om zich voor te bereiden en schone alternatieven tijdig te realiseren. Ook het bundelen van logistieke stromen is van belang zodat er minder verkeersbewegingen nodig zijn.

Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor een milieuzone in Maastricht.

13. Vraag/opmerking: Wat zijn de ervaringen met milieuzones in andere steden, bv. effecten op luchtkwaliteit, beleving en handhaving?

Antwoord: Maastricht heeft navraag gedaan naar de ervaringen van andere steden met milieuzones. De gemeenteraad heeft de voorbereidingen voor een milieuzone in Maastricht echter stopgezet zolang handhaving van buitenlandse kentekens in onvoldoende mate mogelijk is. Daarop heeft het college als alternatief het Spoorboekje Luchtkwaliteit en Bereikbaar opgesteld met zowel maatregelen voor de korte als voor de lange termijn. Te denken valt daarbij aan maatregelen als extra

P+R-voorzieningen, extra (bewaakte) fietsenstallingen, stimuleren van elektrisch rijden door het plaatsen van laadpalen, de ontwikkeling van stadsdistributie en het beter 'afvangen' van verkeer tijdens topdruktedagen. Daarnaast heeft de Gemeente besloten tot de implementatie van de Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) per 2025.

14. Vraag/opmerking: Omdenken: hebben we wel allemaal een eigen auto nodig?

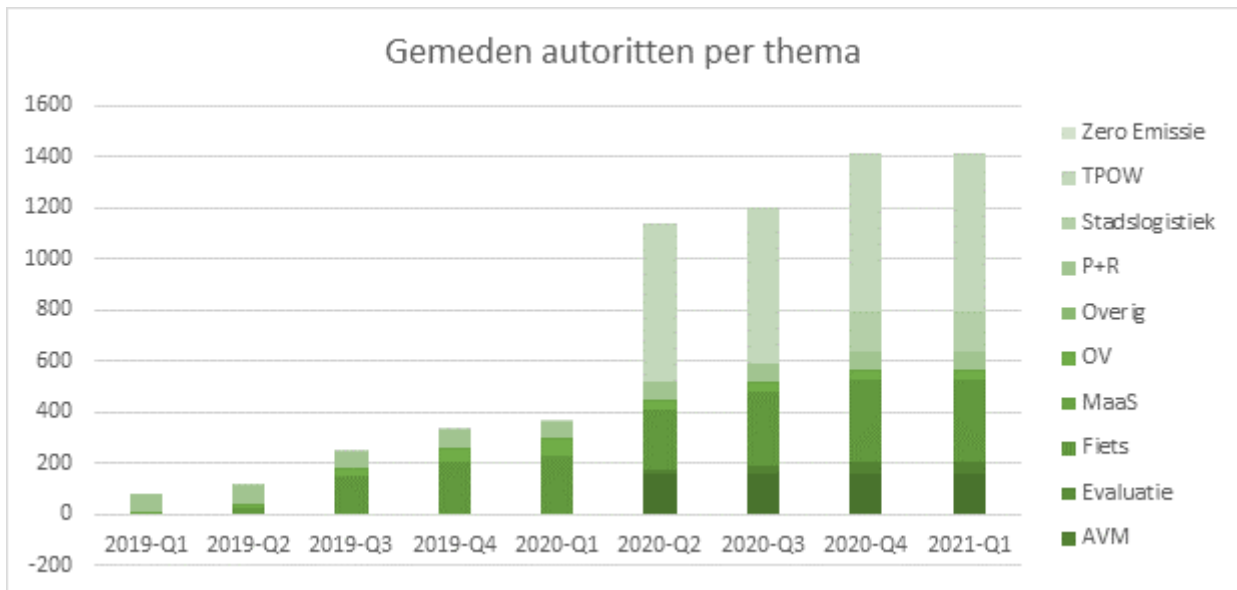
Antwoord: Nee, niet iedereen heeft een eigen auto nodig. We stimuleren daarom auto-alternatieven zoals de fiets en lopen. Ook faciliteren we dienstverleners met deelmobiliteit (deelauto's en deelfietsen). Daarnaast sturen we met ons parkeerbeleid op minder autobezit en autogebruik. Tot slot zijn de maatregelen van deze Verkeersstudie Stationsomgeving er ook op gericht om automobilisten te verleiden over te stappen naar fiets of openbaar vervoer.

15. Vraag/opmerking: Zijn er al resultaten bekend van effecten van de plannen uit Maastricht Bereikbaar om mensen uit de auto en meer op de fiets en in het ov te krijgen, zoals de samenwerking met grote werkgevers op gebied van mobiliteitsmanagement? Mobiliteitsmanagement door grote werkgevers: stimuleren om anders dan per auto naar het werk te komen. (Onderdeel van programma Maastricht Bereikbaar)

Antwoord: Onderstaande grafiek toont het aantal autoritten dat structureel per dag wordt vermeden als resultaat van de activiteiten die Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB) in de regio Maastricht heeft uitgevoerd binnen het huidige programma (sinds 2019). Dat is dus ongeveer 1400 ritten per dag.

Sinds 2020-Q2 is dit flink omhooggeschoten als gevolg van extra thuiswerkbeleid van werkgevers (ongeveer 10% van het totale corona-thuiswerk effect).

Bijna driekwart van deze automijdingen wordt gerealiseerd via de werkgeversaanpak (acties vanuit ZLB en beleid van werkgevers zelf), de rest met name door onze gebiedsaanpak in de binnenstad Maastricht en de logistieke aanpak.



16. Vraag/opmerking: Is het denkbaar om mogelijk achterhaalde visies in de toekomst te herzien? Als voorbeeld de discussie om de Scharnertunnel rechtstreeks op de westbuis van de N2 aan te sluiten en zo de oude directe aansluiting van Wyck/C eramique op de A2 te herstellen (De N2 tunnel verwerkt nu relatief weinig verkeer voor een 2x2-strooks weg en is feitelijk slechts een zeer lange in/uitvoegstrook).

Antwoord: Het aansluiten van de Scharnertunnel op de westbuis van de N2 is destijds bij de planvorming van de Koning Willem Alexandertunnel onderzocht. De conclusie was dat die aansluiting niet is in te passen, leidt tot onwenselijke situaties in de tunnel, hoge extra kosten, terwijl de meerwaarde niet werd aangetoond.

De N2-tunnel verwerkt ongeveer 30.000 motorvoertuigen per etmaal tegen ongeveer 40.000 in de A2-tunnel eronder. Dat is niet relatief weinig. Bovendien zorgen de maatregelen in deze Verkeersstudie Stationsomgeving ervoor dat autoritten zonder een relatie met de stationsomgeving meer dan nu rijden via de N2-tunnelbuis.

Inrichting spoorse omgeving

17. Vraag/opmerking:
Trega terrein als parkeerplaats treinen, minder sporen achter Station > kortere oplossing oost-west doorgang en dat was het doel, minder opstelsporen bij/naast Meerssenerweg, busstation bovenop station en busstation naar achterkant station

Antwoord: Een groot deel van de bovenstaande ideeën is verkend in de aanloop naar de Ambitienota Over het Spoor (2017-2019). De ideeën zijn kostbaar en leveren – zeker in vergelijking tot het ondertunnelen van de A2 - veel te weinig voordelen, zoals winst op het gebied van leefbaarheid. Dit was destijds bij het opstellen van de ambitienota de reden om niet in te zetten op het verkleinen of verplaatsen van het emplacement. Deze keuze hebben voor de Verkeersstudie Stationsomgeving als uitgangspunt aangehouden.

Bus

18. Vraag/opmerking: subvariant “bussen in eenrichting door de Stationsstraat”:
Stationsstraat uit, Maartenslaan in;

Antwoord: Deze variant is meegenomen in het onderzoek, waarbij we wel voor een andere rijrichting gekozen hebben. De richting waarbij de bussen in de Stationsstraat richting station en in de Sint Maartenslaan richting Wilhelminasingel rijden. Dat zorgt ervoor dat de zonnige zijde van de Stationsstraat geen bussen verwerkt en zorgt ervoor dat de bussen op het busstation niet hoeven te keren.

19. Vraag/opmerking: Bussen in eenrichtingslus naar busstation: heen via Stationsstraat, terug via de Maartenslaan. Gevolg: 1 rijbaan nodig in Stationsstraat, meer ruimte voor voetgangers en terrassen (noordzijde = zon)

Antwoord: Deze variant is meegenomen in het onderzoek. Zie ook vraag 18.

20. Vraag/opmerking: Hoe staat het met de openbaar vervoer kwaliteit als de bus een andere route gaat rijden?

Antwoord: We voeren overleg met Arriva over de beoordeling van drie opties die nu nog voorliggen. Dit zijn de huidige situatie, de 1-richtingsvariant Stationsstraat en de Sphinxlunet-variant. Arriva geeft de huidige situatie te willen behouden, maar denkt constructief mee over de voor- en nadelen van de andere twee alternatieven.

21. Vraag/opmerking: Als de bussen uit de Stationsstraat worden gehaald, dan graag ook de auto's.

Antwoord: Dit komt overeen met onze insteek, een autoluwe binnenstad.

Vraag/opmerking: Wat is de status van de planvorming omtrent de routing door Wyck van regionale buslijnen en stadsbussen naar en van het busstation?

Antwoord: Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De verwachting is overigens niet dat bij de besluitvorming over de verkeersstudie dit najaar al een besluit zal vallen over de route van de bus.

Duitse Poort

22. Vragen/opmerkingen:

Effecten sluiting Duitse Poort voor Heugemerveld zowel qua intensiteiten als luchtkwaliteit.

Voorstander van afsluiten Duitse Poort, mits er geen overlast ontstaat op andere wegen. Mogelijke toename sluipverkeer op Groene Loper, Alfons Ariënsstraat, John F., Kennedysingel, Renier Nafzgerstraat en Avenue Ceramique door afsluiten Duitse Poort. Hiervoor graag speciale aandacht

Als Duitse Poort dicht gaat, komt er veel meer verkeer over de Kennedysingel en wordt de luchtkwaliteit nog slechter dan hij al is, want maatregelen om de uitstoot (en lawaai!) te verminderen zijn nog steeds niet genomen!

Weerstand tegen afsluiting: meer verkeer door Heugemerveld en over Kennedysingel. Bevoorradend verkeer voor Wyck zal via Heugemerveld (Duitse Poort, Baron van Hövellstraat, Min.Talmastraat) naar Kennedybrug rijden

Er zal meer overlast van het verkeer ontstaan in de Alfons Ariënsstraat na afsluiten Duitse Poort en John F Kennedysingel. Daar is al veel overlast door toestroom van ca. 42.000 auto's. Ook het parkeren zou door deze verandering een probleem kunnen worden

Sluiten overweg Alfons Ariënsstraat zal ook tot weerstand leiden in Heugemerveld

Antwoord: In de achtergronddocumenten die via de website te downloaden zijn, wordt uitgebreid en tot in detail ingegaan op de effecten van maatregelen op het gebied van verkeer, geluid en lucht. Hierbij zijn ook de effecten van het afsluiten van de overweg Duitse Poort onderzocht, waarbij ook specifiek is gekeken naar de effecten in Heugemerveld.

23. Vraag/opmerking: Wat betreft de status van de plannen met beide

spoorwegovergangen: Vooralsnog lijkt de voorkeur voor een fasering: Eerst alleen Duitse Poort sluiten voor gemotoriseerd verkeer en eventueel in fase 2 ook de Alfons Ariënsstraat. De bewoners zijn in dit proces nog niet aan het woord geweest en moeten nog door de gemeente worden gehoord.

Antwoord: We hebben belangstellenden via een inloopavond op 16 januari 2020 ingelicht over de opzet van het onderzoek en de maatregelen die we willen

onderzoeken toegelicht. Op basis van reacties hebben we enkele maatregelen toegevoegd aan het onderzoek. In de komende periode (april / mei 2021) nodigen wij u uit om kennis te nemen van de concept resultaten van het onderzoek en hier op te reageren.

Meerssenerweg

24. Vraag/opmerking: Wat is de status op termijn van het internationaal busstation aan de Meerssenerweg? Is daar een maximumcapaciteit en hoe is het gebruik nu?

Antwoord: Ja, daar is een capaciteit aan gesteld om te voorkomen dat er op de Meerssenerweg files ontstaan. Ook is het aantal perrons maatgevend. Vanwege de pandemie is afgelopen jaar geen goed toetsingsjaar voor het internationaal busstation geweest. Veel internationale bussen hebben niet gereden. Overigens is het station gebouwd op een verwachte groei en zal de komende jaren de capaciteit nog niet bereikt worden

25. Vraag/opmerking: Wat is de status van de planvorming omtrent onderbreking van de Meerssenerweg ter hoogte van het station (het zgn. tweede stationsplein)?

Antwoord: Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. In deze fase van het onderzoek is onze verwachting dat er op korte termijn nog geen onderbreking in de Meerssenerweg komt. Het ligt in de lijn der verwachting dat dit gekoppeld worden aan het moment waarop er meer duidelijkheid is over de tweede voorkant van het station en de daarbij benodigde ruimte.

Sint Maartenlaan/Wilhelminabrug/Fr. Romanusweg

26. Vraag/opmerking: nieuwe variant: een knip om doorgaand verkeer te weren t.h.v. Franciscus Romanusweg/Wilhelminasingel;

Antwoord: Deze variant hebben we opgenomen en verkend in het onderzoek.

27. Vraag/opmerking: Hoe wordt de kruising Sint Maartenslaan/Wilhelminasingel ingericht? Deze kruising is momenteel onoverzichtelijk en zeer gevaarlijk. In alle situaties gaat de verkeersbelasting toenemen. Hoe denkt men deze problematiek op te lossen? Graag zouden we bij alle varianten de milieu effecten willen kunnen vergelijken (geluid en luchtkwaliteit).

Antwoord: De inrichting van dit kruispunt is onderdeel van de studie. Ook de milieueffecten zijn onderdeel van de verkeersstudie.

28. Vraag/opmerking: Zorgen over drukte in St. Maartenslaan als hier naast bussen ook meer fietsers komen.

Antwoord: Dit is inderdaad een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting van het kruispunt met de Wilhelminasingel en de Sint Maartenslaan zelf. Overigens lijkt er voldoende ruimte te zijn voor veilige fietsvoorzieningen. Daarbij kunnen we in de toekomst nog uit meerdere opties kiezen (bijvoorbeeld fietsstroken, fietspaden of een tweerichtingen fietspad).

29. Vraag/opmerking: Maartenslaan/Wilhelminasingel is gevaarlijkste kruispunt in het stationsgebied. Die ontbreekt nu nog.

Antwoord: De inrichting van dit kruispunt is onderdeel van de verkeersstudie.

30. Vraag/opmerking: Alle varianten waarbij de Fr. Romanusweg drukker wordt vereist herinrichting van die weg. Het is nu al te vol, zowel op de kruispunten als bij de inritten naar bijvoorbeeld de MediaMarkt. Ook met laden en lossen daar.

Antwoord: Dit zijn inderdaad aandachtspunten zodra de Fr. Romanusweg drukker wordt. De verwachting is overigens dat de voorstellen die worden voorgelegd voor besluitvorming zorgen voor minder verkeer op de Fr. Romanusweg.

Wyck

31. Vraag/opmerking: Er zit nu al sluipverkeer op Wycker Grachtstraat, dat wordt alleen maar erger.

Antwoord: Wij hebben niet het beeld dat in de Wycker Grachtstraat of andere straten in dit deel van Wyck te maken hebben met verkeer zonder een relatie met Wyck. De maatregelen moeten ertoe bijdragen dat automobilisten overstappen op de fiets en lopen. Er zullen echter altijd bewoners, ondernemers of bijvoorbeeld logistieke partijen gebruik blijven maken van bijvoorbeeld de Wycker Grachtstraat.

32. Vraag/opmerking: Aandacht voor fietsparkeren (hoofdzakelijk Wycker Brugstraat) Wel fietsstallingen (in huizen?) (Breda).

Antwoord: Daar is vanuit het fietsparkeerplan in voorzien.

33. Vragen/opmerkingen: Groei leegstaande panden, bezoekers steken direct de Servaasbrug over. Aantrekkelijker maken Rechtstraat en Wycker Grachtstraat

Stationsstraat > loopstraat gericht op treinklanten om het centrum uit te breiden + Rechtstraat ook loopstraat/winkelstraat.

Antwoord: Door meer ruimte te creëren voor lopen en verblijven, verwachten we dat de Stationsstraat, Wycker Brugstraat en Rechtstraat aantrekkelijker worden om te verblijven. Met een voorgestelde pilot in de komende besluitvorming, willen we de effecten hiervan onderzoeken.

34. Vraag/opmerking: Beeldengroep Wilhelminasingel andere opstelling overwegen. Het monument is nu gevaarlijk, hopelijk wordt dat in de nieuwe situatie beter, anders kan deze beter ergens anders geplaatst worden.

Antwoord: Dit zit vooralsnog niet in de plannen.

Groene Loper

35. Vragen/opmerkingen: Groene Loper wordt steeds drukker. Het hele gebied tussen spoor en Maas (Wyck, Céramique en Heugemerveld) wordt nu voor autoverkeer van buitenaf alleen bereikbaar via de Noorderbrug of de Kennedysingel: gevolg is veel noord-zuid verkeer door de wijk. Risico is dat een deel van het verkeer toch via de Groene Loper en de Scharnertunnel rijdt, waardoor de Groene Loper een Groene Racebaan dreigt te worden. Dit wordt versterkt door de knip in de Meerssenerweg aan de achterzijde van het NS-station.

Afsluiten Duitse Poort leidt tot meer verkeer op de ventwegen langs de Groene Loper, nog meer als ook de Alfons Ariënsstraat dicht gaat. Voorkomen dat de Groene Loper opnieuw een barrière gaat vormen tussen Witte Vrouwenveld en Wyckerveld/Stad. Eventueel oversteekplaatsen voor voetgangers en geleide lijnen (station – Frankenstraat)

Antwoord: De Groene Loper zal de komende jaren – ook zonder maatregelen uit de Verkeersstudie Stationsomgeving – drukker worden naarmate steeds meer vastgoed in gebruik genomen wordt. Dit is conform de plannen vooraf.

Om te voorkomen dat daarnaast als gevolg van maatregelen in de Verkeersstudie, zoals het afsluiten van de overweg Duitse Poort, het verkeer op de Groene Loper verder toeneemt zullen we ook kijken naar de inrichting van de Groene Loper. Denk hierbij aan het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op (delen van) de

Groene Loper. Deze insteek zorgt ervoor dat zoveel mogelijk automobilisten gebruik gaan maken van de N2-tunnel.

Heugemerveld

36. Vraag/opmerking: Nog meer verkeer over de Kennedysingel is onacceptabel: geluidsschermen en handhaving snelheid om geluidsoverlast langs Alfons Ariënsstraat te voorkomen.

Antwoord: We hanteren sinds de Structuurvisie Maastricht 2030 een netwerkfilosofie waarbij gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk wordt verleid gebruik te maken van de ruggengraat (A2) en ribben (onder meer Kennedybrug). Deze Verkeersstudie geeft hier uitvoering aan en zorgt er bovendien voor dat automobilisten worden verleid de auto in te ruilen voor bijvoorbeeld de fiets.

De verwachting is dat als gevolg van de maatregelen in deze Verkeersstudie er geen grote of merkbare toename van het verkeer op de Kennedybrug gaat plaatsvinden.

Daarnaast start gemeente Maastricht in 2021 een separaat traject waarbij de inrichting van het J.F. Kennedytracé wordt onderzocht. We ambiëren hierbij met name door ingrepen in de inrichting de brug fietsvriendelijker te maken en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer terug te dringen. Bij het ontwerptraject wordt ook het thema geluidsoverlast voor omwonenden betrokken. We denken dat geluidsoverlast verminderd wordt door enerzijds de gereden snelheid terug te dringen en anderzijds willen we geluidsbeperkende maatregelen treffen, zoals bijvoorbeeld een geluidsscherm. We richten ons hierbij op uitvoering in 2024 – 2025.

37. Vraag/opmerking: Indien alleen de Duitse Poort wordt afgesloten, betekent dit forse toename van sluipverkeer in Heugemerveld, waardoor vooral de situatie voor fietsers onveilig wordt, want er is geen ruimte voor aparte fietsstroken.

Antwoord: We hebben de effecten van alle voorgestelde maatregelen onderzocht, zo ook dat van het afsluiten van de overweg Duitse Poort. We verwachten niet dat er doorgaand verkeer door Heugemerveld gaat rijden. De wegen in Heugemerveld zijn ingericht op 30 km/u en daarom niet aantrekkelijk voor verkeer zonder een herkomst of bestemming in de wijk. De wijzigingen die gaan plaatsvinden zullen voor de bewoners zelf zijn die in plaats van de overweg Duitse Poort de overweg Alfons Ariënsstraat gaan nemen. Hierdoor klappen verkeersstromen om en zullen er wijzigingen in de wijk plaatsvinden. Het gaat dan echter om relatief weinig en uitsluitend lokaalverkeer, dat in onze ogen niet tot problemen leidt of onveilige situaties voor de fietser. We stellen verder voor om zodra de overweg Duitse Poort

wordt afgesloten, het verkeer goed te monitoren en indien nodig aanvullende maatregelen te treffen.

38. Vragen/opmerkingen: Kennedysingel en Noorderbrugtracé meer passend als 50km-zone inrichten (minder uitnodigend om te hard te rijden) Hoe denkt de gemeente over het voorstel voor geluidsschermen langs de Kennedysingel?

Antwoord: De gemeente Maastricht start in 2021 een separaat traject waarbij de inrichting van het J.F. Kennedytracé wordt onderzocht. We ambiëren hierbij met name door ingrepen in de inrichting de brug fietsvriendelijker te maken en de gereden snelheid van het gemotoriseerd verkeer terug te dringen. Ook willen we de inrichting zodanig wijzigen dat het gemotoriseerd verkeer, meer dan nu zich houdt aan de 50 km/u snelheidslimiet.

Sphinxlunet

39. Vraag/opmerking: Het plan om geen bussen door de Stationsstraat en slechts beperkt door de St Maartenslaan te laten rijden, betekent dat deze via de Sphinxlunet naar de Duitse Poort/Spoorweglaan en het busstation rijden: smalle weg voor veel grote voertuigen, 30km zone wordt niet gehandhaafd (opbrengst gaat naar rijksoverheid).

Antwoord: De variant waarbij lijnbussen gebruik maken van de Spoorweglaan, Duitse Poort en Sphinxlunet is mogelijk mits de doorstroming van de bussen wordt geborgd en mits fietsers veilige voorzieningen krijgen (fietspad of voldoende brede fietsstrook). Dit is, zo blijkt uit de ontwerpanalyse, mogelijk wanneer de overweg Duitse Poort wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, waardoor het aantal voertuigen sterk afneemt. Dit wordt ook bevestigd door Arriva. We denken met deze hoeveelheid verkeer een geschikte inrichting voor 30 km/u te kunnen realiseren.

Vindbaarheid

40. Vragen/opmerkingen: Het is vreemd dat op de A2 vanuit Luik niet is aangegeven hoe je via Groene Loper en Scharnertunnel naar Wyck kunt rijden. Die route is snel, maar gebruikt niemand. Zou Av. Ceramique rustiger maken. Vindbaarheid Groene Loper vanuit het noorden en zuiden. Aan zuidzijde geen verwijsborden richting Wyck, terwijl dat via Groene Loper, rotonde, Scharnertunnel wel een eenvoudige entree tot Wyck vormt.

Antwoord: Als gemeente zijn we geen voorstander van het stimuleren van deze routes. We hanteren sinds de Structuurvisie Maastricht 2030 een netwerkfilosofie waarbij gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk wordt verleid gebruik te maken van de ruggengraat (A2) en ribben (onder meer Kennedybrug). Het verkeer van en naar Wyck rijdt bij voorkeur in een zo kort mogelijke route naar de rib (hetzij de Kennedybrug, hetzij de Noorderbrug). De bewegwijzering is daar ook op ingericht en ondersteund deze gewenste routes.

Daarnaast wordt de hoeveelheid borden op de snelweg beperkt tot een aantal borden dat nog leesbaar en verwerkbaar is voor verkeersdeelnemers. Om die reden is Rijkswaterstaat terughoudend in het plaatsen van extra bewegwijzering, zeker in en rondom de Koning Willem Alexandertunnel, waar het aantal borden groot is.

Lopen en fietsen

41. Vragen/opmerkingen:

Eigen rijbaan voor fietsers op Stationsstraat en Wilhelminasingel. Noord-Zuid Wilhelminasingel alle verkeer stapvoets, geen stoplichten (shared space).

Antwoord: In de Verkeersstudie Stationsomgeving hebben we opties voor onder meer de Stationsstraat en Wilhelminasingel onderzocht. Daarbij denken we aan een autoluwe Stationsstraat, waarmee de huidige rijbaan voor de fietsers wordt (en beperkt bestemmingsverkeer), en ook bijvoorbeeld het ombouwen van de parallelwegen van de Wilhelminasingel naar fietsstraten of zelfs fietspaden. Ook hebben we gekeken naar het terugbrengen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. We denken niet dat het mogelijk is om shared space in te voeren. Dat heeft te maken met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en bijvoorbeeld ook de lijnbussen die met enige prioriteit over de kruisingen moeten kunnen rijden om een punctuele dienstregeling uit te kunnen voeren.

42. Vraag/opmerking: Fietsers en voetgangers hoofdadere verkeer en niet de autoweg (Kopenhagen). Idem fietsstroken vanuit centrum naar buitenwijken > integraal fietsstraatplan + stallingen.

Antwoord: Gemeente Maastricht heeft een Actieplan Fietsen in Maastricht en het Actieplan Fietsparkeren Maastricht opgesteld. Hierin zijn de prioriteiten voor de fietser in de komende jaren benoemd. De fietser heeft ook in de Verkeersstudie Stationsomgeving een hoge prioriteit bij het verdelen van de beschikbare ruimte.

43. Vragen/opmerkingen: Meer aandacht voor de veiligheid van oudere fietsers en voetgangers (zien slechter, kunnen moeilijker achteromkijken, etc.). Opletten met kleuren, opstapjes, stoepen, etc. Toegankelijkheid voor rolstoelen en dergelijke in

verband met het wildparkeren van fietsen. Brede en obstakelvrije trottoirs in de Stationsstraat

Antwoord: Ten aanzien van het fietsparkeren wordt op basis van het Actieplan Fietsparkeren gewerkt aan minder wildstallen. De maatregelen in de verkeersstudie dragen, bijvoorbeeld op de as Stationsstraat – Wycker Brugstraat bij aan meer ruimte voor de voetganger. Dat leidt op termijn tot meer ruimte voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers.

Het is in dit stadium nog niet aan de orde, maar bij het uitdetailleren van de ontwerpen van de buitenruimte zijn de toegankelijkheid van panden en de kleurstelling van materialen bij opstapjes belangrijke aandachtspunten. Hier wordt vanuit het Handboek Openbare ruimte aan gewerkt. Het is goed dat belangenorganisaties als 'Samen Onbeperkt' hierbij aangehaakt blijven.

Participatie en besluitvorming

44. Vragen/opmerkingen:

Wat vinden ondernemers van deze plannen? Voor ons als bewoners zou dit geweldig zijn, maar ondernemers hebben vaak een grotere stempel.

Communicatie naar de bewoners toe door de gemeente is tot nu toe te passief, te laat in het proces, zwaar ondermaats. Er moet na de informatie nog wel een kans komen om de plannen bij te stellen en die weer aan de burgers voor te leggen. Het lijkt nu dat er pas informatie komt als er geen weg terug meer is.

Wat is de status van de tot nu toe door de gemeente gepresenteerde plannen? Bv 2e Stationsplein achterzijde, lijnvoering bussen naar en van het busstation, Duitse Poort.

Antwoord: Op 16 januari 2020 heeft een informatieavond plaatsgevonden. Het onderzoek is inmiddels een stap verder en de gemeente wil de conceptresultaten met bewoners, ondernemer en andere belangstellenden te delen om zo reacties op te halen.

Vanwege de pandemie is een informatieavond in de oude vorm niet mogelijk. De gemeente probeert daarom op een alternatieve manier zoveel mogelijk belangstellenden te bereiken. Dat doen we door een animatie en informatieve filmpjes online te zetten. Ook zijn we van plan om, indien de coronaregels het toelaten, in de maand mei van 2021 kleinschalige fysieke bijeenkomsten in de wijkcentra te organiseren. Alle gestelde vragen en gemaakte opmerkingen zullen worden meegenomen in de besluitvorming. Besluitvorming in de raad is voorzien in het najaar, belanghebbenden kunnen daarbij inspreken.

Via een digitale nieuwsbrief blijft u op de hoogte van alle data. U kunt zich hiervoor inschrijven via: stationsomgeving@maastricht.nl

Ook is een webpagina ingericht waarop alle relevante data terug te vinden zijn en in de komende tijd de achtergronddocumenten te raadplegen en downloaden zijn:

<https://www.gemeentemaastricht.nl/verkeersstudie-stationsomgeving>