



Raadsvergadering	
Volgnummer	71-2021
Onderwerp	Verkeersstudie Stationsomgeving
Programmanummer	2 Verkeer, vervoer en waterstaat
Registratienummer	2021.19260
Collegevergadering	21 september 2021
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	M Terpstra Telefoonnummer: 043-350 4412 Marijke.Terpstra@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1 Raadsbesluit bijlage 2 Technische rapportage bijlage 3 Ingekomen stukken bij participatie Bijlage 4 Integrale probleemanalyse Duitsepoort en Alfons Ariënsstraat

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

Als de gemeenteraad instemt met dit voorstel, zal € 3,5 miljoen uit het meerjareninvesteringsprogramma ter beschikking worden gesteld voor het uitvoeren van vier infrastructurele ingrepen in de stationsomgeving. Deze ingrepen zijn tot stand gekomen in een uitgebreid participatieproces met de belanghebbenden. Het zijn de volgende stappen in de uitwerking van de ambitienota 'Over het Spoor', de Omgevingsvisie Maastricht 2040 en het actieplan Fietsen in Maastricht 2020 - 2025. Een maatregelenpakket dat ons verder leidt naar een bereikbare, leefbare en klimaatneutrale stad.

De kruising Sint Maartenslaan - Wilhelminasingel en de aansluiting daarvan op de Wilhelminabrug tot aan de Van Hasselkade, worden aangepakt om deze veiliger voor fietsers en voetgangers te maken. De doorstroming voor de bus dient hierbij gegarandeerd te blijven. Dit gebeurt in een ontwerpproces samen met de buurt, Arriva en overige belanghebbenden. Ook worden de verkeerslichten op de kruising Stationsstraat - Wilhelminasingel vervangen om de wachttijden voor



voetgangers en fietsers te verkorten waarbij de bus kan blijven doorrijden op hetzelfde kwaliteitsniveau. Dat verbetert de oversteekbaarheid van deze kruising voor het langzaam verkeer en draagt daarmee bij aan de doelstelling dat de binnenstad begint bij het station. Verder wordt geëxperimenteerd met het autoluw maken van de Wycker Brugstraat en omgeving. Tevens wordt ingezet op het gehele inrichting van de Groene Loper als een 30 km/u zone.

Alvorens het besluit genomen kan worden om de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer al dan niet af te sluiten, voorafgaand door een pilot, moet er nog verdiepend onderzoek gedaan worden. Besluitvorming hierover zal daarom in een later stadium plaatsvinden maar heeft geen consequenties voor de uitvoering van de nu voorgestelde maatregelen.

Beslispunten

1. Akkoord te gaan met de herinrichting van de kruising Wilhelminasingel - Sint Maartenslaan en de aansluiting daarvan op de Wilhelminabrug tot aan de Van Hasselkade met als doel dit verkeersveiliger en fietsvriendelijker te maken.
2. Het uitvoeren van een pilot autoluw Wyck (Wyckerbrugstraat en omgeving) en de maatregelen te effectueren in definitieve vorm als de pilot leidt tot het beoogde resultaat.
3. Akkoord te gaan met de inhoudelijke doelstelling om de gehele Groene Loper in te richten als een 30 km/ u zone.
4. Akkoord te gaan met het voteren van Euro 3,5 miljoen voor bovengenoemde maatregelen uit de hiertoe reeds opgenomen reservering in het meerjareninvesteringsprogramma.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Aanleiding:

Tijdens de bouw van de ondergrondse fietsenstalling in de periode 2016 - 2017 was een gedeelte van de stationsomgeving afgesloten voor verkeer. Deze situatie duurde 1,5 jaar en hierbij ontstond er gaandeweg de vraag of dit na de bouwfase niet zo kon blijven bestaan. Er werd een motie ingediend op 7 juli 2017 door D66, GroenLinks, PvdA en SP. In deze motie werd gevraagd om zo snel als mogelijk de verkeerscirculatie rondom het station te onderzoeken. En om daarbij te streven naar een verbetering van de hele verkeersstructuur en het mogelijk vermijden van sluipverkeer en doorgaand verkeer waar dat niet gewenst is.



Parallel aan de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling is de Ambitienota 'Over het Spoor' in 2018 tot stand gekomen. De nota omvat een drietal strategische ambities voor het stationsgebied:

- 1) Van kopstation naar internationaal knooppunt: Met deze ambitie groeit Maastricht verder uit tot een hoogwaardig (inter)nationaal en euregionaal knooppunt van openbaar vervoer en klimaatvriendelijk voor- en natransport. Er komen nieuwe of betere grensoverschrijdende verbindingen met Aken, Luik en Hasselt en met de verschillende campussen. Dit 'onbegrensde' Maastricht vormt een belangrijke schakel in de ontwikkeling tot een concurrerende stedelijke regio op landelijke, Europese en wereldschaal, met snelle en efficiënte (door)verbindingen met de Randstad en de regio Eindhoven en met Brussel, Keulen, Parijs en Londen.
- 2) Van barrière naar beleving: De historisch gegroeide barrière van anderhalve kilometer spoor is te doorbreken met nieuwe verbindingen, door de kwaliteit van de bestaande verbindingen te verhogen en door in het hele centraal stedelijke gebied prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers. Betere openbaar vervoerverbindingen verduurzamen het regionale en stedelijke mobiliteitssysteem. Het station en de directe omgeving transformeren daarbij in een aangename, levendige ontmoetings- en verblijfplek. Op die manier is de oversteek van het spoor een beleving voor voetgangers en fietsers.
- 3) Van achterkant naar (tweede) voorkant: Het station van Maastricht verdient na de ondertunneling van de snelweg aan de oostkant een tweede voorkant. De goede bereikbaarheid per spoor stimuleert op die manier een mix van wonen en werken, van actieve levendigheid en (kleinschalige) economische dynamiek. Dit wordt versterkt door goede verbindingen met de Groene Loper en de doorontwikkeling van een levendig centrum voor Maastricht-Oost. Dit biedt kansen om de werkgelegenheid, de veiligheid, de gezondheid, het onderwijs en de sociaalmaatschappelijke status van bewoners van de buurten rond de Groene Loper een impuls te geven.

Op basis van de motie uit 2017 en de uitgangspunten benoemd in de Ambitienota "Over het Spoor" is gestart met het uitvoeren van het beoogde verkeerscirculatie onderzoek (verkeersonderzoek stationsomgeving).



Raadsbesluit 26-2-2019:

Het uit te voeren onderzoek bleek echter niet zo eenvoudig. Ingrepen in de verkeersstructuur op de ene locatie leiden onvermijdelijk tot effecten op een andere locatie. Het onderzoek moest dan ook worden verdiept en uitgebreid qua grootte van het studiegebied. Op 26 februari 2019 heeft uw gemeenteraad besloten om hier verder verdiepend onderzoek naar te doen met daarbij de expliciete vraag om de effecten op andere plekken en kosten van een eventuele aanpassing van de verkeersstructuur in kaart te brengen. De verkeerseffecten als gevolg van een eventuele nieuwe structuur dienden nauwkeurig in beeld gebracht te worden om zo uiteindelijk een weloverwogen besluit te kunnen nemen. De scope van het onderzoek moest zodanig gekozen worden dat alle verkeerseffecten inzichtelijk werden tot waar ze relevant zijn.

Op basis van dit raadsbesluit hebt u opdracht gegeven tot een verdiepend onderzoek naar effecten en kosten met betrekking tot de verkeersstructuur stationsomgeving. Het onderzoek diende zich te focussen op:

- de uitwerking van de busroutevariant waarbij bussen rijden via de Sint Maartenslaan en het Sphinxlunet
- het afsluiten van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer.

Daarnaast hebt u besloten dat de afsluiting in de Sint Antoniuslaan voor gemotoriseerd verkeer bestendig zou worden en dat u afziet van de onderzochte busroutevarianten 'Alle bussen via Sint Maartenslaan' en 'Spreiden over Sint Antoniuslaan, Sint Maartenslaan, Stationsstraat en Sphinxlunet'.

Context

De Omgevingsvisie Maastricht 2040

In het najaar van 2020 is de omgevingsvisie Maastricht 2040 vastgesteld. In deze omgevingsvisie zit ook een visie op verkeer, de mobiliteitsvisie. Kernachtig samengevat: In Maastricht willen we slimmer en groener reizen. We staan stil bij hoe we dat doen via het 'STOP'-principe. De letters staan voor: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en Personenauto (liefst een elektrische). We prioriteren dan ook in die volgorde, meer ruimte voor de voetganger, de fiets, dan het openbaar vervoer en daarna pas de (liefst elektrische) auto. Met STOP kiezen we voor een onthaastende,



gezonde en actieve manier om ons te verplaatsen. Een pad dat ons leidt naar een goed bereikbare, klimaatneutrale stad waar het prettig is om in te wonen, te werken en te recreëren.

Figuur 1: het STOP-principe



Raadsvoorstel

De toepassing van dit principe vindt zijn uitwerking in verschillende deelplannen. Het autoverkeer wordt verleid gebruik te maken van de Noorderbrug, de Kennedybrug en de Koning Willem Alexandertunnel om overlast in de woonwijken te verminderen. Het gebruik van de fiets wordt sterk gestimuleerd op basis van het actieplan Fietsen in Maastricht 2020 - 2025 en het actieplan Fietsparkeren Maastricht 2020 - 2025. Beide zijn in oktober 2020 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. In het najaar van 2021 ligt er een parkeernota aan uw raad ter besluitvorming voor waarin het autoparkeren op afstand verder wordt vormgegeven. De Zero Emissie Stadslogistiek treedt per 2025 in werking en zal bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit. De openbare ruimte zal meer en meer worden ingevuld met meer groen en water om



de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. De binnenstad wordt aantrekkelijker om in te wonen en te verblijven waarin de voetganger en fietser centraal staan. Noodzakelijk bestemmingsverkeer met de auto blijft zeker mogelijk, ook voor mensen die zich niet met de fiets of te voet kunnen voortbewegen of voor de zorgverlener. Maar dat zal niet altijd meer de kortste route zijn. Tevens dient de kwaliteit van het openbaar vervoer goed te blijven. Al deze uitgangspunten zijn in dit verkeersonderzoek meegenomen.

Rijksbeleid verkeersveiligheid

Het thema verkeersveiligheid staat prominent op de agenda van de Rijksoverheid. In oktober 2020 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een motie om de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur. Het doel van deze maatregel is een daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden te bewerkstelligen. De minister heeft toegezegd om medio 2021 met een plan te komen. Met deze ontwikkeling in het achterhoofd, hebben we in het onderzoek verkend of het wenselijk is om op het volledige wegennet in de stationsomgeving een maximumsnelheid in te stellen van 30 kilometer per uur. Belangrijk daarbij is dat voor zo'n snelheidsverlaging een passende inrichting nodig is. Alleen door beide maatregelen te koppelen, zal het gemotoriseerd verkeer ook daadwerkelijk met de bedoelde snelheid door het gebied rijden.

Bevoegdheden

Uw raad is bevoegd tot het nemen van votering van de gelden die genoemd worden in deze nota. Deze gelden zijn nodig om de voorgestelde maatregelen uit te kunnen voeren.

2. Gewenste situatie

Toen het huidige monumentale stationsgebouw begin twintigste eeuw werd gebouwd, lag het aan de rand van de stad. Inmiddels ligt het station inclusief een groot emplacement midden in de stad. Ongeveer een derde deel van de inwoners en stedelijke voorzieningen van Maastricht liggen nu aan de oostzijde van het spoor.

Het gebied rondom de spoorzone kenmerkt zich door een rijke schakering aan uiteenlopende buurten, voorzieningen en functies. Zo bevinden zich wonen, winkels en horeca, onderwijs, kantoren, maar ook extensieve bedrijvigheid (zoals de treinwerkplaats, glasfabriek en Mosa) in een relatief



kleine straal rondom het stationsgebouw. De stedelijke dynamiek aan de westzijde is groter dan aan de oostzijde, maar aan de oostzijde is er nog ruimte voor stedelijke ontwikkeling. De Groene Loper vormt de oostgrens van dit onderzoek en ligt op loopafstand van het station.

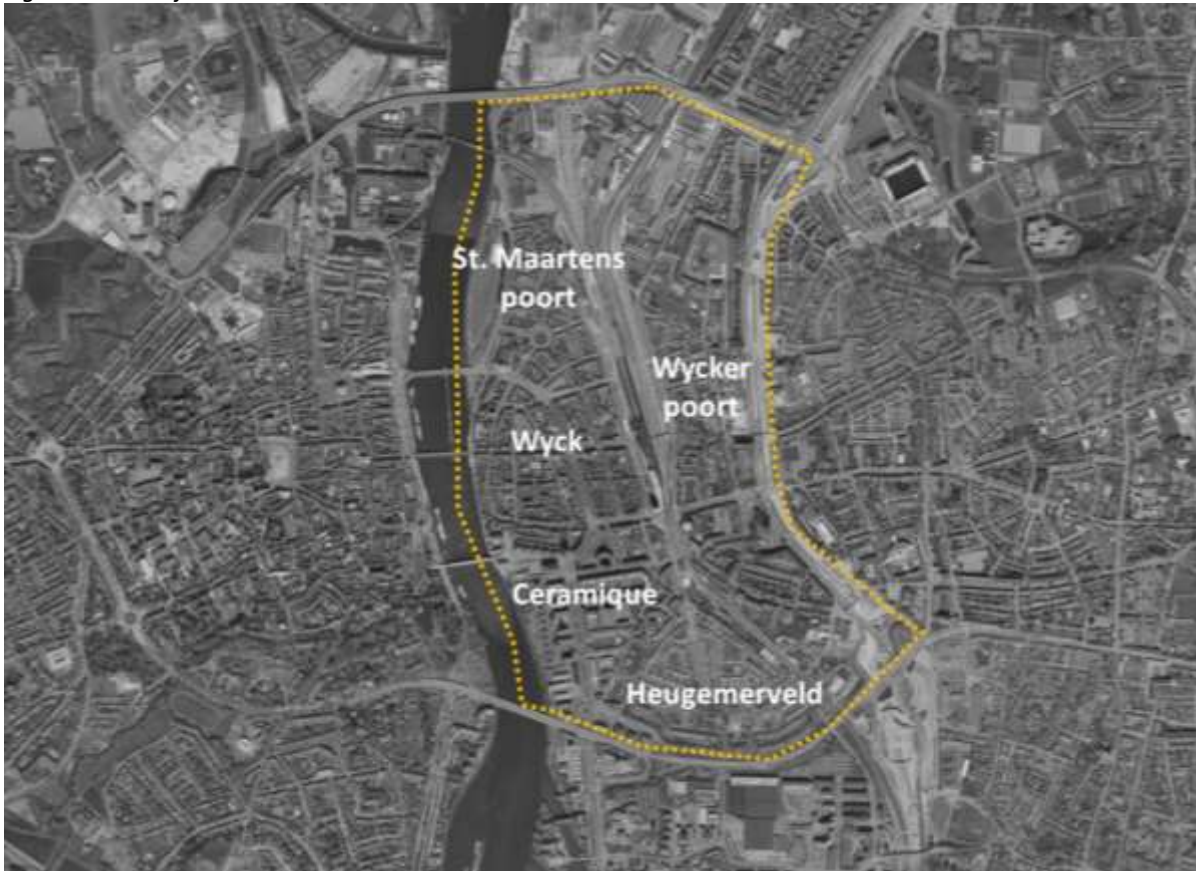
In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 wordt de stationsomgeving nadrukkelijk benoemd als een toekomstig dynamisch centrum. Het streven is namelijk om de dynamiek van het stadshart uit te breiden naar de stationsomgeving door de intensiteit en diversiteit aan functies daar te verhogen. De stationsomgeving leent zich ook daarvoor. Het heeft een optimale multimodale bereikbaarheid en aantrekkingskracht als knooppunt voor openbaar vervoer en functies met een (Eu)regionale betekenis. Het stationsgebouw krijgt meer publieksgerichte functies en de Stationsstraat kan zich ontwikkelen tot een levendige promenade en entree van de stad. Aan de oostzijde is het plan om het stationsgebouw een volwaardige tweede entree te geven. Zo ontstaan er een aangenaam verblijfsklimaat voor wandelaars en fietsers en een goede aansluiting bij het 'hart' van de Groene Loper.

De stationsomgeving is daarmee een belangrijk gebied in Maastricht. Er komen veel stedelijke functies bij elkaar. Het treinstation biedt met treinverbindingen toegang naar Eindhoven en de Randstad, maar ook via Aken en Luik naar de rest van Europa. De stationsomgeving is voor veel bezoekers de entree tot de stad. Ondanks die dynamiek is het ook een stadsdeel waar mensen wonen in relatieve rust. Ook dat laatste moet zeker gekoesterd blijven, een balans tussen wonen, werken en bezoeken.

Het stationsgebied voor deze verkeersstudie is ruim gedefinieerd. Dat doen we met het oog op de samenhang van maatregelen en mogelijke effecten. Het bestaat uit de spoorzone, de buurten St. Maartenspoort, Wyck, Wyckerpoort, Céramique en Heugemerveld. In onderstaande figuur is het studiegebied geel omkaderd.



Figuur 2: Reikwijdte verkeersstudie



Indicatoren

We streven naar een duurzaam bereikbare stad die leefbaar is voor haar inwoners. Een stad met robuuste en veilige netwerkstructuren waarbij de verharde openbare ruimte veilig en schoon is. We willen de multimodale bereikbaarheid van centrumgebieden verbeteren en een verschuiving creëren waarbij bewoners meer lopen of fietsen. Het aandeel van het gebruik van deze actieve vervoerswijzen is een belangrijke indicator voor het mobiliteitsbeleid. De raad wordt via een tweejaarlijkse separate mobiliteits- en verkeersmonitor geïnformeerd over deze indicator. De voorgestelde maatregelen in deze nota dragen bij aan deze indicator.

Deze indicator van een verbetering van de multimodale bereikbaarheid van centrumgebieden en de verschuiving daarin naar meer lopen en fietsen, draagt bij aan de Global Goal doelstelling 13 “Aanpak van klimaatverandering” van de VNG.



3. Argumenten.

Op basis van de achterliggende beleidsdocumenten en de kenmerken van het stationsgebied, zijn de volgende 6 uitgangspunten van primair belang bij het definiëren van de gewenste ontwikkelingen en ambities in de stationsomgeving:

- De binnenstad begint bij het station.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Het stimuleren van lopen en fietsen.
- Het koesteren en verbeteren van de leefbaarheid en het woonklimaat.
- De juiste randvoorwaarden stellen voor het realiseren van economische vitaliteit.
- Het bieden van ruimte aan de doorontwikkeling van 'Maastricht Internationaal'.

In combinatie met de door uw raad gestelde focus in 2019 voor het onderzoek en de achterliggende visies, leidt dat tot de volgende onderzoeksvragen ten aanzien van de uit te voeren verkeersstudie.

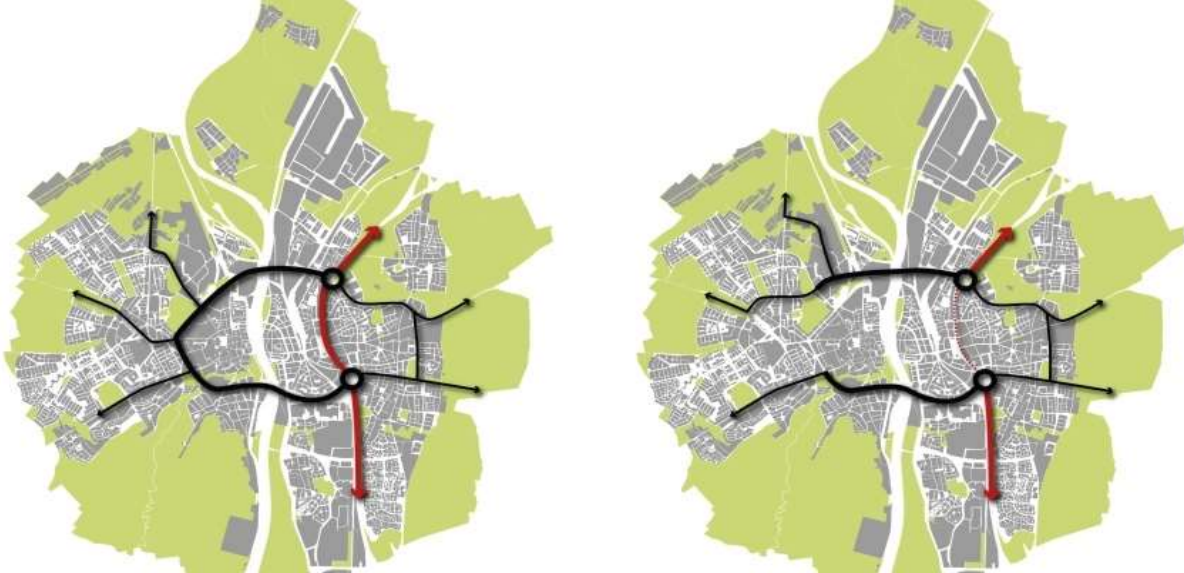
- Hoe de binnenstad te laten beginnen bij het station?
- Hoe te komen tot een verbetering van de veiligheid van de Duitsepoort spoorwegovergang en het kruispunt?
- Onderzoek naar de aanpak van onveilige verkeerssituaties in de stationsomgeving.
- Onderzoek naar de routing van de busroutes in de stationsomgeving.
- Hoe het doorgaand verkeer door de woonwijken rondom het station te beperken?
- Hoe te komen tot een verlaging van de rijksnelheden van gemotoriseerd verkeer in de stationsomgeving?

De verkeersstructuur van Maastricht

Het wegennet van Maastricht is in de afgelopen jaren in sterke mate gewijzigd. Met het verleggen van het Noorderbrugtracé en de realisatie van de Koning Willem Alexandertunnel is een nieuwe opzet gerealiseerd, waarbij de autostructuur is getransformeerd van een ringstructuur naar een ribbenstructuur. Het wegennet van Maastricht vormt sinds 2017 een robuuste structuur met als ruggengraat de A2, waarbij het gemotoriseerd verkeer via de verschillende afritten (de 'ribben') van en naar de stad wordt geleid.



Figuur 3: Ringstructuur (links) en ribbenstructuur (rechts)

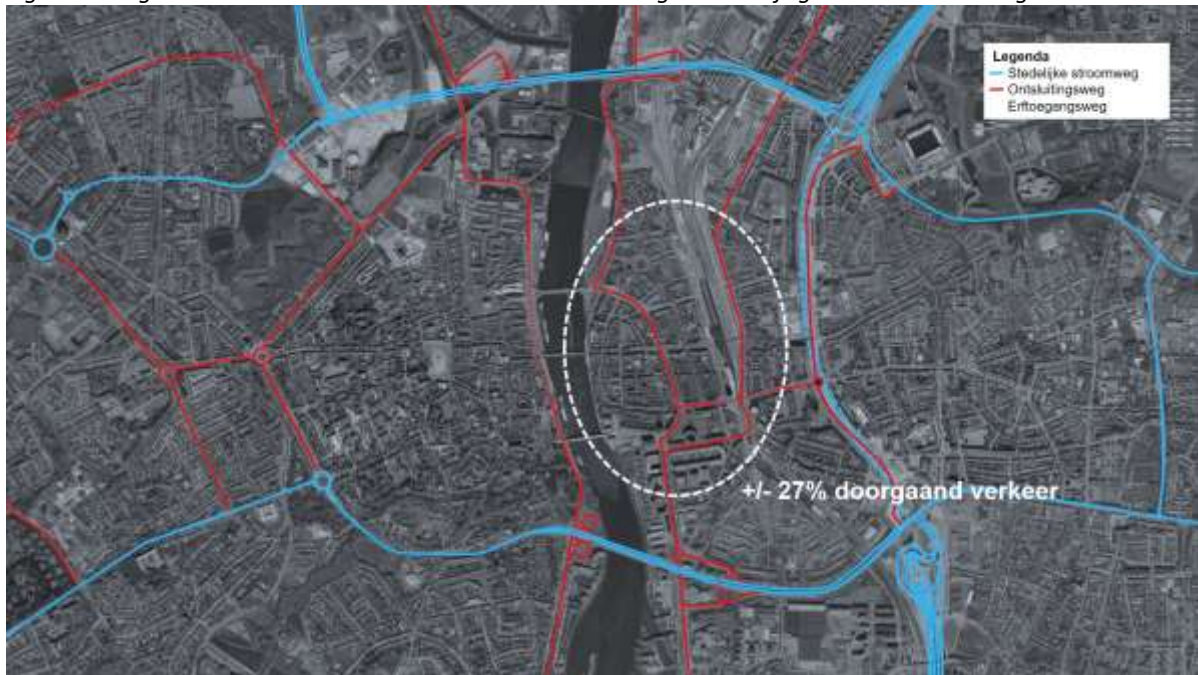


De ribbenstructuur is zo ingericht dat het gemotoriseerd verkeer van of naar ieder adres via de dichtstbijzijnde rib naar de ruggengraat, de A2 rijdt. Noord-zuid verkeer tussen de ribben wordt hierdoor (in theorie) geminimaliseerd. Dit ordenend principe schept ruimte voor lopen, fietsen en verblijven en zorgt ervoor dat de oversteekbarrières zo kleiner worden. Met de ondertunneling van de A2 is zo een grote slag geslagen.

Geconstateerd wordt echter dat de noord-zuidverbindingen in het stationsgebied, de Wilhelminasingel en de Meerssenerweg, ook na opening van de Koning Willem Alexandertunnel in december 2016, relatief druk zijn gebleven. Bovendien wijzen twee onderzoeken uit dat zo'n 27% van dit verkeer, zo'n 10.000 motorvoertuigen per etmaal, geen relatie heeft met de stationsomgeving. Dit doorgaande verkeer rijdt dus niet via de dichtstbijzijnde rib naar de A2, maar gebruikt een (vaak kortere) route door de stad. Terwijl deze ribben (Noorderbrug en Kennedybrug) en aansluiting op de ruggengraat (A2) nu juist voor dit verkeer bedoeld zijn.



Figuur 4: Ongeveer een derde van het verkeer in het stationsgebied heeft geen relatie met dit gebied



In het stationsgebied zijn vier noord-zuid-routes. Naast de N2-tunnelbuis zijn dit van west naar oost de Wilhelminasingel, de Meerssenerweg en de Groene Loper. Idealiter doen we ingrepen in de structuur zodat het 'doorgaande' verkeer op de Wilhelminasingel, Meerssenerweg en Groene Loper zich verplaatst naar de N2-tunnelbuis. Hierbij kunnen we denken aan lagere rijsnelheden, terugdringen van de capaciteit of zelfs het 'knippen' van routes. Op die manier rijden er minder auto's in het stationsgebied en gaat de autostructuur nog meer dan nu functioneren conform de filosofie van de ribbenstructuur.

Het waterbedeffect en verdwijnend verkeer

Een solitaire verkeersmaatregel, bijvoorbeeld op de Wilhelminasingel, leidt tot meer ongewenst verkeer op de andere routes. Er is tot op zekere hoogte sprake van een waterbedeffect. Bovendien geldt hoe steviger die maatregel, hoe groter dit waterbedeffect. Alleen een juiste mix van maatregelen zorgt ervoor dat het verkeer zoveel mogelijk verschuift naar de N2-tunnelbuis, zoals gewenst.



Ingrepen in de autostructuur doen niet alleen autostromen verplaatsen, maar er wordt ook overgestapt van de auto naar lopen, fietsen of openbaar vervoer. Zeker als door de ingrepen in de autostructuur er meer ruimte voor lopen en fietsen ontstaat. Hierdoor verschuift niet alleen het autoverkeer, maar verdwijnt het ook. Het waterbed is met andere woorden lek. Er is empirisch bewijs voor verdwijnend verkeer in Europese steden waar ingrepen zijn gedaan in de verkeersstructuur en inrichting van wegen in het voordeel van de voetganger en fietser. Bij zeventig onderzochte casussen werd gemiddeld 22% van het oorspronkelijke gemotoriseerd verkeer niet teruggevonden op de alternatieve routes.

Er is ook gekeken naar de situatie in Maastricht en specifiek naar de beoogde maatregelen in de stationsomgeving. Adviesbureau Goudappel concludeert dat in de praktijk circa 10 tot 30% verdwijnend verkeer kan optreden door de voorgestelde maatregelen vanuit dit verkeersonderzoek. Binnen deze bandbreedte is het aannemelijk dat het afsluiten van een weg voor meer verdwijnend autoverkeer zal zorgen (bovenkant bandbreedte, circa 30%). Het niet afsluiten maar slechts toepassen van een snelheidsverlaging, zal voor minder verdwijnend autoverkeer zorgen (onderkant bandbreedte, circa 10%). Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de wetenschap dat dit sterk afhankelijk is van de geboden alternatieven (o.a. goede fiets- en openbaarvervoer verbindingen en gedragscampagnes).

Het verkeersonderzoek

Met de gewenste ontwikkelingen in het stationsgebied en de analyse van het huidige verkeersstructuur in het achterhoofd, zijn in het onderzoek verschillende structuurvarianten ontwikkeld. Deze varianten zijn doorgerekend met een verkeersmodel en vervolgens beoordeeld. De structuurvarianten zijn gedurende deze studie voorgelegd aan belangstellenden. Dit heeft tot een aantal extra varianten geleid.

De doorrekening is gebeurd met het gemeentelijke verkeersmodel. Dit model bevat een actueel verkeersnetwerk en is gevalideerd op getelde verkeersstromen van 2019 (pre corona). Er is bij de modelberekening geen rekening gehouden met het verdwijnend verkeer. Het aantal autoritten is in iedere variant gelijk en de verschillen tussen de varianten ontstaan dan als gevolg van het verschil in de route waarover het verkeer zich verplaatst. Vanwege het niet meenemen van verdwijnend verkeer in de modellen, is het de verwachting dat in de praktijk de effecten kleiner zijn. In werkelijkheid zal



het verkeersvolume in totaliteit afnemen, waardoor ook de nadelige effecten van gemotoriseerd verkeer, zoals geluidhinder, luchtvervuiling of verkeersonveiligheid, lager zullen zijn dan waar in de studie van wordt uitgegaan.

De voorgestelde maatregelen

Op basis van de uitgewerkte varianten, het participatietraject dat is doorlopen en de beschikbare financiën is toegewerkt naar een voorstel met 4 maatregelen die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden. Deze vier maatregelen dragen bij aan de genoemde doelstellingen voor dit stationsgebied.

Een uitgebreide toelichting op hetgeen onderzocht is en hoe daarin is gekomen tot deze maatregelen kunt u terugvinden in bijlage 2, de technische rapportage. In de technische rapportage is ook de afsluiting van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer onderzocht. Deze vormt geen beslispunt van deze nota. Op dit moment is er nog geen budget voorzien vanuit het ministerie om een eventuele definitieve afsluiting van de Duitsepoort, na uitvoering van de pilot, te co financieren. Hierover dient nog besluitvorming plaats te vinden door het ministerie. Mede om die reden wordt het besluit om de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer al dan niet met een pilot proefondervindelijk af te sluiten, nog niet ter besluitvorming voorgelegd. Daarnaast zijn er inmiddels nieuwe ontwikkelingen zoals de komst van de campus en een mogelijke komst van de rechtbank op de Groene Loper. Ook de ontwikkeling van het Kardinaal van Rossumplein is volop gaande en DSM is voornemens haar hoofdkantoor op de Sint Maartenslaan te gaan vestigen. Deze nieuwe ontwikkelingen nopen tot een integrale analyse waarvan de resultaten worden meegenomen in de beoogde opzet van de pilot. Besluitvorming over deze pilot zal later aan u worden voorgelegd. De verwachting is dat dit na het zomerreces van 2022 ter besluitvorming zal voorkomen.

1 Aanpak kruising Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel en Wilhelminabrug

Het kruispunt Sint Maartenslaan - Wilhelminasingel staat al enkele jaren op de agenda om aan te pakken op basis van verkeersveiligheid. Het is een groot kruispunt en auto's en fietsers komen met hoge snelheid de brug af. Dat leidt regelmatig tot ongewenste situaties. Het kruispunt dient overzichtelijker te worden voor alle verkeersstromen, meer ruimte te bieden aan de fiets en de voetganger en de doorstroom van de bussen te garanderen.



Ook op de nabij gelegen T-kruising ter hoogte van de Franciscus Romanusweg hebben we ambities om de verkeersveiligheid te verbeteren. De verkeersveiligheid kan sterk vergroot worden door de afslaande auto's te scheiden van recht doorgaande fietsers door de realisatie van een tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de brug. Dit fietspad dient wel op een logische en veilige manier over te gaan in het bestaande stedelijk fietsnetwerk, waar in de regel aan de rechterzijde van de rijbaan wordt gefietst. Die overgang kan gemaakt worden nabij de Gubbelstraat – Van Hasseltkade en op het kruispunt Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel.

Tegelijkertijd dient het openbaar vervoer zowel tijdens de bouw als na uitvoering hier goed blijven doorstromen om de hoogwaardige kwaliteit van het vervoer te kunnen blijven garanderen. Bijkomend aspect is dat in de komende jaren, in het kader van groot onderhoud, de asfaltconstructie van de Wilhelminabrug vervangen dient te worden. De gemeente is hiervoor als wegbeheerder verantwoordelijk. Daarnaast is Rijkswaterstaat, als eigenaar van de brug, een project aan het voorbereiden om in het najaar van 2021 de grote voegovergang in de Wilhelminabrug te vervangen. Het bleek niet mogelijk beide onderhoudswerkzaamheden te combineren, maar het lijkt wel mogelijk om de gemeentelijke onderhoudswerkzaamheden te koppelen aan het deelproject in deze verkeersstudie Stationsomgeving, zodat alsnog kosten bespaard worden en overlast beperkt blijft.

Er zijn al eerste schetsontwerpen gemaakt, maar een dergelijk complexe ingreep vraagt nog een zorgvuldige verdieping en voorbereidingstraject. We stellen daarom voor om dit plan – in samenspraak met Arriva, Fietsersbond en omgeving – verder uit te werken. Hierbij gaan we de vraag beantwoorden of de hiervoor beschreven ontwerpoplossing met een tweerichtingenfietspad de beste oplossing is. Ook brengen we de kosten nauwkeuriger in kaart. De voorbereiding zal er op gericht zijn dat uitvoering kan plaatsvinden in 2023 of 2024.

2 *Vervanging verkeerslichten kruising Stationsstraat - Wilhelminasingel*

Op de kruising Stationsstraat - Wilhelminasingel is sprake van relatief lange wachttijden voor de voetganger en de fietsers. Ook is het niet altijd mogelijk om in één keer over te steken. Op korte termijn wordt de verkeersregelautomaat van de verkeerslichten vervangen omdat de levensduur van de huidige automaat is verstreken. Dit biedt de gelegenheid de verkeerslichten slimmer af te stellen, waarmee wordt getracht meer en langer groen te geven aan de fietsers en voetgangers. Dat verbetert de oversteekbaarheid voor deze actieve vervoerwijzen en draagt daarmee bij aan de



doelstelling dat de binnenstad begint bij het station. Hierbij zal de prioriteit voor (vertraagde) bussen onveranderd blijven. Per saldo krijgt het overige gemotoriseerd verkeer de laagste prioriteit, waarbij we ook de snelheid van dat verkeer proberen terug te brengen. Deze maatregel zal in 2022 geëffectueerd zijn.

3 *Pilot verkeersluw maken Wycker Brugstraat en omgeving*

Tijdens het terrasseizoen van 2020 en 2021 zijn in de binnenstad vanwege corona diverse maatregelen getroffen om de anderhalvemetermaatregel te kunnen hanteren. De Wycker Brugstraat en de Rechtstraat zijn tijdelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat er voldoende ruimte was voor terrassen en lopen en fietsen. Daarbij zijn allerlei positieve, maar ook negatieve zaken naar voren gekomen. Uit een enquête van Ondernemend Wyck is gebleken dat de meningen bij de ondernemers over het verloop hiervan in 2020 verdeeld waren. Dat geldt ook voor de bewoners in deze twee straten en directe omgeving. In 2021 is gestart met het experiment ook de Rechtstraat al eerder op de dag af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

We stellen voor om samen met de belanghebbenden te bekijken wat er tijdens de coronamaatregelen goed is gegaan en wat er ook niet goed is gegaan. In samenspraak is het de doelstelling om te komen tot een pilot waarin een groot gedeelte van Wyck (waarin uiteraard zeker ook de Wycker Brugstraat en de Rechtstraat) autoluw gemaakt wordt. Tegelijkertijd moet er dan ook meer ruimte komen voor fietsparkeren en meer ruimte voor de voetganger en groen. Voorstel is om in de pilot het autoluwe gebied groter te maken dan in 2020 en 2021, kwalitatief beter af te sluiten, bijvoorbeeld door te werken met plantenbakken en beter hierover te communiceren. Hierbij wordt nadrukkelijk samen opgetrokken met de bewoners en ondernemers. Belangrijke aandachtspunten zijn bijvoorbeeld de tijdstippen en de dagen van de week die in aanmerking komen voor afsluiting, de grootte van het gebied, het draagvlak en de communicatie hierover. Samen worden de criteria vastgesteld om na afloop van de pilot te bepalen of deze geslaagd is of niet. Na de pilot zal samen gezien worden of de situatie geheel of gedeeltelijk definitief kan worden gemaakt.



Deze pilot in Wyck zal ook als voorbeeld dienen voor de aanpak van andere delen van de stad.

4 *Groene Loper inrichten als een 30 km/u zone*

Aan de Groene Loper worden momenteel 1.100 woningen gebouwd, men is gestart aan de noordzijde en aan de zuidzijde vindt eveneens nog bouw plaats (Le Sud). De nieuwbouwplannen zijn integraal onderdeel van de ondertunneling van de A2. In het verleden is dan ook altijd rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van deze woningen op de Groene Loper. De verwachting is dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op dit moment nog zal verdubbelen in de komende jaren omdat de bouw nog volop bezig is en de woningen nu nog niet bewoond zijn.

Uit een uitgevoerde omgevingsenquête blijkt dat een groot aantal bewoners zorgen heeft over de (groeiende) verkeersdruk op de Groene Loper. Het gebied is kort na realisatie omarmd als aangenaam verblijfsgebied voor omwonenden. Dit signaal, maar bijvoorbeeld ook de geplande realisatie van een kindcentrum naast de Lourdeskerk direct aan de Groene Loper, hebben ertoe geleid dat in samenwerking met het Projectbureau A2 Maastricht wordt onderzocht of en hoe de rijbanen uitgevoerd in asfalt kunnen worden omgezet van 50 km/u naar 30 km/u. Het verlagen van de maximumsnelheid gebeurt bij voorkeur over de gehele lengte van de loper en met een daarbij passende inrichting, zodat ondanks de nog verwachte groei van het verkeer de 30 km/u ook wordt nageleefd.

De aanpassingen aan de Wilhelminasingel, leiden volgens verkeersmodelberekeningen tot een groei van het autoverkeer op de Groene Loper. Gegeven de context van de alinea hierboven, is dit echter ongewenst. Daarom is verkend welke snelheidsremmende maatregelen op de Groene Loper mogelijk zouden zijn, zoals verhoogde plateaus. Deze maatregelen moeten de snelheidsverschillen tussen de verschillende verkeersstromen doen afnemen, de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers verhogen en bijdragen aan het minder aantrekkelijk maken van de Groene Loper voor doorgaand autoverkeer dat via de tunnelbuis kan rijden.

De insteek is daarmee om de gehele Groene Loper tot een 30 km zone te maken en daarnaar in te richten. Voor het gedeelte van de Groene Loper ter hoogte van het geplande kindcentrum is daartoe een bedrag binnen deze financiële middelen gereserveerd (zie onder het kopje financiën). Er liggen wellicht goede kansen voor cofinanciering door het Rijk vanuit het strategisch plan



verkeersveiligheid, die kansen worden verder onderzocht. De insteek dient nadrukkelijk te zijn zoveel als mogelijk tegelijkertijd met de andere maatregelen een zo'n groot mogelijk gedeelte van de Groene Loper aan te pakken.

Participatie

Tijdens het participatietraject zijn verschillende signalen binnengekomen. Over het algemeen zijn de meeste mensen het geheel eens met het STOP-principe. Enkele mensen geven daarbij wel aan dat zij, vanwege ouderdom of om gezondheidsredenen, van de auto afhankelijk zijn en het niet prettig vinden als de auto niet meer de hoge prioriteit kent zoals men in het verleden gewend was. Arriva geeft aan dat de kwaliteit van het openbaar vervoer goed moet blijven en niet mag ondersneeuwen.

Een duidelijk algemeen beeld dat naar voren is gekomen tijdens de participatie, is dat in het gehele stationsgebied te hard wordt gereden hetgeen leidt tot irritatie en geluidoverlast. De maatregelen in dit voorstel dragen op korte termijn bij aan het verlagen van de rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer op doorgaande routes in het stationsgebied. Op de langere termijn zullen ook de overige wegen in het stationsgebied steeds meer ingericht worden op 30 km/u.

Daarnaast is er een algemene vrees voor een toename van verkeer. Wijzigingen in het verkeerssysteem, leiden onherroepelijk tot een toename van verkeer op andere plekken. In de variantenstudie is op zoek gegaan naar een optimale mix aan maatregelen waarbij de voordelen opwegen tegen de nadelen, en ook de nadelige effecten zo gering mogelijk zijn.

Ten aanzien van de aanpak van kruispunt Sint Maartenslaan - Wilhelminasingel (en de aansluiting op de Wilhelminabrug) en het kruispunt Stationsstraat - Wilhelminasingel is over het algemeen overeenstemming. Alleen is het wel van belang dat bij de uitwerking van het ontwerp Sint Maartenslaan - Wilhelminasingel nog de nodige afstemming plaatsvindt met de buurt, Arriva en de Fietsersbond.

Ten aanzien van de pilot autoluw Wijck is er reeds veel ervaring opgedaan tijdens de corona periode. Deze ervaringen leveren belangrijke input bij de opzet van de voorgestelde pilot. Uiteraard zijn er ook ondernemers en bewoners die vrezen dat dit leidt tot een verslechtering van het woon- en economisch klimaat. Maar er zijn ook vele ondernemers en bewoners die denken dat dit juist positief zal uitpakken. Met het opzetten van een goed doordachte pilot kan men daadwerkelijk ervaren wat er



gebeurt. Vooraf worden gezamenlijk criteria vastgesteld waarop gebaseerd zal worden of de pilot al dan niet geslaagd is.

Ten aanzien van de inrichting van de Groene Loper als 30 km/u zone is over het algemeen overeenstemming. De vele signalen over de verkeersdruk en de gereden snelheid op de Groene Loper hebben ertoe geleid dat er op zoek is gegaan naar mogelijke maatregelen op de Groene Loper, terwijl de Groene Loper aanvankelijk buiten de onderzoeksopdracht lag.

4. Alternatieven.

Het uitvoeren van de in deze nota genoemde maatregelen, betekent dat er extra bijdrage geleverd kan worden aan de in de omgevingsvisie beoogde doelstellingen.

Alternatief is het niet uitvoeren van deze maatregelen.

1)De aanpak van de kruising Sint Maartenslaan - Wilhelminasingel en de aansluiting daarvan op de Wilhelminabrug zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid op dit kruispunt waarbij er meer ruimte ontstaat voor de fiets en voetganger. Het niet uitvoeren hiervan houdt de huidige situatie in stand en gaat voorbij aan de combinatie die mogelijk is met het noodzakelijke onderhoud aan de Wilhelminabrug in de komende jaren.

2)Het vervangen van de verkeerslichten Stationsstraat Wilhelminasingel valt binnen de reguleren onderhoudswerkzaamheden. Het niet direct slimmer afstellen hiervan zou een gemiste kans zijn.

3)Met de pilot voor een autoluw Wyck, waar vele bewoners en ondernemers inmiddels enthousiast over zijn, komt er meer ruimte voor de voetganger, de fiets, groen en verblijven. Het niet uitvoeren hiervan is een gemiste kans om het tijdens de corona-periode ontstane momentum te gebruiken en de binnenstad hiermee meer toekomst vast te maken.

4)De inrichting van een 30 km zone op de gehele Groene Loper draagt bij aan de uitkomsten van de gevoerde omgevingsenquête en draagt bij aan een prettige leefomgeving ter plaatse. Het niet uitvoeren hiervan betekent dat de huidige situatie waarin er klachten zijn over te hard rijden en verkeersonveilige situaties, in stand blijft.



Busroutering

Uw raad had ook de opdracht gegeven om onderzoek uit te voeren naar de busroutering. Er is onderzocht wat de voor- en nadelen zijn als de huidige busroutering (bussen via de Sint Maartenslaan en Stationsstraat) wordt verlegd naar een busroute waarbij geheel of gedeeltelijk de bussen uit de Stationsstraat worden gehaald. Een bus- en autovrije Stationsstraat biedt de mogelijkheid om deze entree van de stad tot een waar visitekaartje te maken. Ook is het dan mogelijk om het kruispunt Stationsstraat - Wilhelminasingel kleiner te maken en nog aantrekkelijker te maken voor lopen en fietsen.

Arriva heeft echter aangegeven een sterke voorkeur te hebben voor het behoud van de huidige routering van de bussen. Arriva is van mening dat de huidige routering een hoogwaardige ov-kwaliteit kent en dat andere routeringen hier afbreuk aan doen. Hiervoor heeft Arriva samen met de provincie als concessieverlener haar argumenten onderbouwd met cijfers. Arriva geeft aan, dat als de gemeente hier toch voor kiezen zou, dit jaarlijks een flink exploitatietekort oplevert (gecalculeerd op jaarlijks 6 ton). Deze rekening zal Arriva bij de gemeente neerleggen. De argumenten van Arriva en provincie zijn terug te vinden in bijlage 3, het participatiedocument.

Een verandering van de busroutes is op korte termijn dan ook niet aan de orde vanuit financieel oogpunt. Wel blijft de gemeente in gesprek met Arriva en de provincie om te bezien of er tussenvarianten mogelijk zijn waarbij de Stationsstraat meer als een visitekaartje kan worden ingericht en rekening gehouden wordt met de diverse voor- en tegenargumenten. Uw raad wordt op de hoogte gesteld zodra hierin een nieuwe stap te zetten is.

Daarnaast stuit een (gedeeltelijke) busvrije Stationsstraat ook op bezwaren vanuit de bewoners en ondernemers van de Sint Maartenslaan, de Spoorweglaan en het Sphinxlunet. Op de Sphinxlunet gaat men van 0 bussen naar 28 bussen per uur en op de Sint Maartenslaan is sprake van een toename van 42%, van 52 bussen per uur naar 74 bussen per uur. Ook met hen zullen we in gesprek blijven in het vervolg proces.



Verdichting stationsgebied

Het stationsgebied en ook de nabij gelegen Groene Loper zijn door hun centrale ligging in de stad, maar ook uitstekende bereikbaarheid per trein vanuit de (Eu)regio ideale stadsdelen aantrekkelijke gebieden om werkgelegenheid en onderwijs te realiseren. Onder meer vanwege deze kenmerken komt het gebied mogelijk in aanmerking voor de realisatie van een nieuwe onderwijscampus en rechtbankgebouw. De planvorming is nog een in vroeg stadium en de locatiekeuze is zeker nog niet gemaakt. Onderdeel van deze locatiekeuze is ook de mobiliteit en het verkeer die dit soort functies aantrekken. Mochten deze of andere initiatieven in de toekomst neerstrijken in het stationsgebied of de nabij gelegen Groene Loper dan zal verdiept worden op de verwachte mobiliteit en hoe deze zo goed mogelijk kan worden ingepast in de omgeving.

Ook zal in lijn met de Omgevingsvisie Maastricht 2040, het Actieplan Fietsen in Maastricht en het nieuwe Actieplan Parkeren, worden ingezet op zoveel mogelijk duurzame mobiliteit, waarbij werknemers, scholieren en bezoekers zoveel mogelijk per fiets of openbaar vervoer reizen. Dat wordt onderstreept door het feit dat zowel de rechtbank, het openbaar ministerie als ook de Stichting Limburgs Voortgezet Onderwijs en het Vista college bij de werkgeversaanpak van Zuid-Limburg bereikbaar aangesloten zijn.

Voortgang Stad en Spoor

De voorstellen in deze nota moeten gezien worden als de volgende stappen in een integrale aanpak van de gehele stationsomgeving. De aanpak van de stationsomgeving is dermate complex en kostbaar dat er in stapjes naar het einddoel moet worden gewerkt. Daarnaast spelen er meerdere belangen en heeft de gemeente ook te maken met haar partners binnen Stad en Spoor (Arriva, NS, ProRail, Provincie, Zuid-Limburg Bereikbaar en het ministerie) waarmee zaken moeten worden afgestemd.

In de stationsomgeving hebben al meerdere projecten vorm gekregen. Er is een P+R-voorziening aan de Parallelweg gebouwd, een ondergrondse fietsenstalling onder het voorplein, het stadsbusstation is verbouwd en opgewaarderd, de Arriva bussen zijn grotendeels elektrisch geworden, er is een Arriva deelfietsen systeem gekomen, de Stationsstraat is autoparkeervrij gemaakt en verfraaid, er is een internationaal busstation gekomen, het stationsgebouw aan de noordzijde is gerenoveerd en er is begin dit jaar een inpandige scooterstalling gekomen.



In de nabije toekomst wordt het volgende nog voorzien:

- de aanleg van een groen stationsplein met zitelementen,
- de renovatie en invulling van het stationsgebouw zuid.

Op de langere termijn zijn er plannen en denkrichtingen, zoals ook in de Ambitienota “over het Spoor” verwoord:

- voor een nieuwe passerelle boven of onder het spoor waarvan zowel de fiets als de voetganger gebruik kan maken,
- het maken van een volwaardige entree aan de oostzijde van het station en eventueel het knippen van de Meerssenerweg,
- de inrichting van omliggende straten tot een 30 km/u-zone,
- de aanpak van overige minder veilige kruispunten en situaties.

Met de uitgave van de gevraagde 3,5 miljoen voor de aanpak van de kruising Wilhelminasingel/Sint Maartenslaan en de aansluiting daarvan op de Wilhelminabrug, het vervangen van de verkeerslichten op de kruising Stationsstraat/Wilhelminasingel, het 30 km/u maken van de Groene Loper, de pilot om te komen tot een autoluw Wyck en verdiepend onderzoek gezien de beoogde ontwikkelingen in de stationsomgeving, worden belangrijke stappen genomen in de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving.

Dat betekent tegelijkertijd dat voor de overige genoemde projecten deze 3,5 miljoen niet kan worden ingezet. Hiervoor zal, in cofinanciering met onze partners binnen Stad en Spoor, nog financiering worden gezocht.

5. Financiën.

Op basis van het huidige coalitieakkoord is in het meerjareninvesteringsprogramma onder het kopje “kwalitatieve impuls stationsstraat/autoluwer Wyck” € 5,0 miljoen gereserveerd voor de aanpak van de stationsomgeving. We stellen voor hiervan € 3,5 miljoen als volgt te besteden.



Aanpak kruising Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel en de aansluiting op de Wilhelminabrug

Deze aanpak wordt meegenomen bij het geplande groot onderhoud van de Wilhelminabrug in 2023 of 2024. Daarmee wordt werk met werk gemaakt. De verwachte kosten zijn € 3,4 miljoen exclusief BTW (BTW is compensabel), maar dit is uiteraard sterk afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp dat samen met de belanghebbenden wordt uitgewerkt. Hiervan wordt ongeveer € 0,5 miljoen gefinancierd vanuit onderhoudsmiddelen.

Aanpak verkeerslichten kruising Stationsstraat-Wilhelminasingel

Dit leidt niet tot extra kosten vanuit het project Verkeerstudie Stationsomgeving omdat de vervanging van de verkeersregelinstallaties (vri) is voorzien in de reguliere vervanging verkeerslichten. De kapitaallasten voor deze nieuwe verkeersregelinstallaties, gecalculeerd op circa € 40.000, exclusief BTW komen ten laste van de reserve productiemiddelen vri's.

Pilot verkeersluw maken Wyckerbrugstraat en omgeving

Op basis van de ervaringen die zijn opgedaan bij het voetgangerscirculatieplan in Wyck (naar aanleiding van de coronamaatregelen) wordt ingeschat dat hiervoor circa € 200.000 exclusief BTW (BTW is compensabel) voor nodig is. Ook dat is uiteraard sterk afhankelijk van de exacte uitwerking van de plannen met de belanghebbenden.

Inrichten Groene Loper als een 30 km/u zone

De aanpak van de volledige Groene Loper wordt geschat op circa € 750.000,- exclusief BTW (BTW is compensabel). Dit bedrag heeft nog een grote mate van onzekerheid omdat de maatregelen nog niet volledig zijn uitgewerkt. Hierbij worden met zorg voor de huidige vormgeving diverse verkeersremmende maatregelen getroffen. We zien kansen om parallel aan de nadere uitwerking van de maatregelen in het kader van verkeersveiligheid, de invoering van 30 km/u regime, een fietsstimuleringssubsidie van het Rijk te ontvangen. Mocht alternatieve financieringsbronnen uitblijven, dan zullen we de maatregelen faseren. Als eerste stap wordt gedacht aan de inrichting rondom het kindcentrum en de oversteek ter hoogte van de Prinsenlaan. In deze raming wordt uitgegaan van realisatie van in ieder geval deze eerste stap voor een bedrag van € 250.000,- exclusief BTW.



Onderzoek nieuwe ontwikkelingen/mitigerende maatregelen

Tijdens de looptijd van dit onderzoek zijn meerdere nieuwe ontwikkelingen ontstaan die oorspronkelijk niet binnen de scope van dit onderzoek pasten. Het laatste half jaar betreft dit een locatiekeuze voor de komst van een onderwijscampus en een mogelijke komst van de rechtbank op de Groene Loper. Ook de ontwikkeling van het Kardinaal van Rossumplein is volop gaande en DSM heeft recentelijk aangekondigd haar hoofdkantoor op de Sint Maartenslaan te willen gaan vestigen. Deze nieuwe ontwikkelingen nopen tot een integrale analyse omdat deze ontwikkelingen binnen het plangebied impact kunnen hebben. Mogelijk moeten er ook mitigerende maatregelen worden getroffen die nu nog niet kunnen worden overzien. In deze raming wordt hiervoor een bedrag van € 150.000 exclusief BTW begroot.

De infrastructurele ingrepen in dit voorstel zijn op schetsniveau uitgewerkt. De budgetraming die gebaseerd is op deze schetsontwerpen kent hierdoor nog een behoorlijke mate van onzekerheid. De bouwkosten zijn op basis van kengetallen geraamd door adviesbureau Movares. Vervolgens is op basis van ervaringscijfers het benodigde budget geraamd waarbij ook alle bijkomende kosten tijdens de voorbereiding en uitvoering zijn meegenomen (voor een uitgebreidere beschrijving van de budgetraming wordt verwezen naar bijlage 2).

Samenvattend resulteert dit in de volgende budgetraming exclusief BTW:

Verwachte kosten per deelproject	
Pilot Wycker Brugstraat en omgeving	€ 200.000
Verkeerslichten Stationsstraat	€ 40.000
St. Maartenslaan - Wilhelminabrug	€ 3.400.000
Groen Loper (eertste stap)	€ 250.000
<u>Onderzoek nieuwe ontwikkelingen/mitigerende maatregelen</u>	<u>€ 150.000</u>
Totaal	€ 4.040.000
Financiering	
Verkeersstudie Stationsomgeving	€ 3.500.000
Onderhoud Wilhelminabrug	€ 500.000
Reserve productiemiddelen vri's	€ 40.000
<u>Totaal</u>	<u>€ 4.040.000</u>
Tekort / financieringsopgave	€ 0



6. Vervolg.

Indien uw raad positief besluit op de gedane voorstellen, worden de voorstellen samen met de belanghebbenden verder uitgewerkt en afgestemd.

Voor het al dan niet afsluiten van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer, voorafgaand door een pilot, dient nog verdiepend onderzoek plaats te vinden alvorens tot besluitvorming kan worden overgegaan. De verwachting is dat dit na het zomerreces van 2022 ter besluitvorming zal voorkomen. Dit heeft geen consequenties voor de uitvoering van de nu voorgestelde maatregelen.

7. Participatie.

Zoals aangegeven in de raadsinformatiebrief van 1-2-2021 is er, mede door corona, vertraging in de uitvoering van het verkeersonderzoek opgelopen. De beoogde besluitvorming in uw raad in het najaar van 2020 was daarmee niet haalbaar en is verschoven naar het derde kwartaal van 2021.

De laatste fysieke bijeenkomst voor belangstellenden, is gehouden op 16 januari 2020, nog net voor de uitbraak van de corona pandemie. Deze avond was goed bezocht, maar tegelijkertijd waren er ook nog vele vragen. Daarnaast is aangegeven de vervolgp participatie op meerdere locaties in de wijken te organiseren.

Omdat fysieke participatie als gevolg van de voortdurende corona pandemie (in mei-juni van dit jaar) nog steeds niet mogelijk bleek, is gezocht naar alternatieven. Er zijn filmpjes en een animatie gemaakt die online zijn geplaatst. De gestelde vragen op de laatste informatieavond van 16 januari 2020 (en ook later binnengekomen vragen), zijn voorzien van antwoorden en eveneens online geplaatst. Uw raad heeft tweemaal kunnen deelnemen aan een collegepresentatie, op 31 maart 2021 een algemene sessie en op 28 april 2021 een verdiepende sessie. De algemene presentatie is achteraf ingesproken en eveneens online gezet. Tevens hebben betrokken ambtenaren dit jaar op 19 mei op Plein 1992, op 26 mei bij de Don Bosco kerk en op 27 mei bij de Lourdeskerk zo'n 40 mensen op afspraak ontvangen (30 minuten per tweetal) om vragen te beantwoorden en de plannen toe te lichten.



Mensen hebben daarnaast vragen kunnen stellen per mail of telefoon. Ook zijn er op verzoek enkele digitale overleggen geweest of wandelingen in beperkte aantallen door de buurt gemaakt. In bijlage 3 vindt u alle verslagen en opmerkingen terug die zijn opgehaald tijdens de participatie.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris a.i.,

W.G.H.M. Rutten

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake

Raadsvoorstel



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 21 september 2021; organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2021-19260;

BESLUIT:

1. Akkoord te gaan met de herinrichting van de kruising Wilhelminasingel - Sint Maartenslaan en de aansluiting daarvan op de Wilhelminabrug tot aan de Van Hasselkade met als doel dit verkeersveiliger en fietsvriendelijker te maken.
2. Het uitvoeren van een pilot autoluw Wyck (Wyckerbrugstraat en omgeving) en de maatregelen te effectueren in definitieve vorm als de pilot leidt tot het beoogde resultaat.
3. Akkoord te gaan met de inhoudelijke doelstelling om de gehele Groene Loper in te richten als een 30 km/ u zone.
4. Akkoord te gaan met het voteren van Euro 3,5 miljoen voor bovengenoemde maatregelen uit de hiertoe reeds opgenomen reservering in het meerjareninvesteringsprogramma.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van

de griffier,

{{esl:Signer1:Signature:size(200,50)}}

de voorzitter,

{{esl:Signer2:Signature:size(200,50)}}