

mobiliteit  
2019.01388

Raag

Van:  
Verzonden:  
Aan:

zondag 13 januari 2019 22:27  
Raadsgriffie

Gemeente Maastricht

Ingek.: 14 JAN 2019

Reg. nr.: 2019.01389

de zwarte loper voor de Sphinxlunet?

Geachte leden van de Gemeenteraad van Maastricht en van het College van Burgemeester en Wethouders,

Dinsdag 15 januari overlegt de Raad over de situering en aanleg van een internationaal busstation aan de Meerssenerweg. Daarmee samenhangend speelt het vraagstuk van de afwikkeling van dit internationale busvervoer en van het openbare stadsbusvervoer.

Deze afwikkeling van de verkeersstromen baart ons, de bewoners van de Sphinxlunet, grote zorgen m.b.t de leefbaarheid en hun gezondheid. Daarom hebben we als betrokken burgers de vrijheid genomen een aantal punten op een rij te zetten.

#### De zwarte loper voor de Sphinxlunet?

De Sphinxlunet is een smalle 30 km. woonstraat met hoge (6-8 woonlagen) appartementencomplexen, ontworpen als een verkeersluwe straat, die niet geschikt en bedoeld is voor doorgaand verkeer. De straat telt minstens 250 appartementen en is langer dan de Stationsstraat en de Sint Maartenslaan tezamen, beiden gemeten tot aan de Wilhelminasingel. En is ook veel smaller. In tegenstelling tot de Sint Maartenslaan en de Stationsstraat heeft de Sphinxlunet bovendien nagenoeg uitsluitend een woonfunctie, er wonen schattenderwijs minstens 500 mensen. Een toename van het verkeer met zijn toename van fijnstof, uitlaatgassen en lawaai in deze straat hindert dus heel veel meer bewoners in hun gezondheid en woongenot.

Eén bus door de Sphinxlunet schaadt dus tig keer meer bewoners dan 1 bus door de Sint Maartenslaan of de Stationsstraat. Bovendien is er door de smalle van de Sphinxlunet, de hoogte van de bebouwing meer geluidsoverlast, trillingsoverlast en blijven de uitlaatgassen en het fijnstof langer hangen. Daardoor is gebruik maken van terras of balkon door de bewoners niet goed mogelijk. Ook levert de veelvuldig gesloten smalle spoorwegovergang vaak lange files op en bij opening gevaar voor alle verkeersdeelnemers wanneer ook bussen zich over de overgang gaan wringen.

Kijken we in dit licht naar de huidige verkeersontwikkelingen en plannen rond de Sphinxlunet.

#### De verkeersontwikkelingen:

- 1) De Sphinxlunet wordt in toenemende mate gebruikt voor doorgaand verkeer vanuit Meerssen en vanuit de (sluik)afslag van de A2 via de Meerssenerweg en de spoorwegovergang Duitse Poort. De verkeersdruk die als gevolg van de werkzaamheden aan de tunnel was toegenomen, is na het gereed komen ervan niet verminderd.
- 2) De Sphinxlunet wordt in toenemende mate gebruikt door bussen van Flix, DB, KLM enz. die de sluikeafslag van de A2 ook gebruiken en via de Meerssenerweg en de overgang Duitse Poort door de Sphinxlunet rijden.

#### De plannen:

- 1) In diverse varianten (Zie Raamwerk Verkeersstructuur Stationsgebied van 21 november 2018 en Raadsvoorstel 138-2018) worden 28 stadsbussen per uur door de Sphinxlunet gepland. Dat betekent dat,

los nog van het internationale busvervoer, elke 2 minuten een stadsbus deze smalle woonstraat moet gaan benutten. Dit komt neer op ca. 400 stadsbuspassages per etmaal.

2) Het busstation op de Meerssenerweg (achterkant NS-station). Desgevraagd op de Stadsronde van 11 december antwoordde de vertegenwoordiger van de Flixbus dat hij verwachtte dat het aantal bussen per dag tot 100 zal toenemen. Ook deze bussen gaan dus rijden door de Sphinxlunet.

Ontwikkelingen en plannen tezamen leiden tot een situatie, een zwarte loper, die voor de bewoners van de Sphinxlunet onacceptabel, zeer ongezond en onleefbaar is wanneer geen richting wordt gegeven aan de verkeersafwikkeling.

Om te voorkomen dat deze zwarte loper over de Sphinxlunet wordt gelegd is het volgende te overwegen:

- 1) Sluiting voor gemotoriseerd verkeer van de spoorwegovergang Duitse poort. Aldus wordt het doorgaande verkeer door de Sphinxlunet aanzienlijk verminderd, een gevaarlijk verkeersknelpunt vooral voor fietsers en voetgangers opgeheven en wordt recht gedaan aan het feit dat hier sprake is van een dichtbevolkte pure woonstraat met 30 km zone, die niet geschikt is voor doorgaand verkeer.
- 2) De afwikkeling van het stadsbusvervoer vanaf het station via eenrichtingsverkeer voor de bussen langs de Stationsstraat en de Maartenslaan. Beide straten zijn breder, kennen weinig particuliere bewoning en zijn daardoor meer geschikt en geëigend voor verkeersafwikkeling. En als de bussen inderdaad elektrisch gaan rijden zal ook in deze straten, die nu al gewend zijn aan busverkeer een verbeterde situatie ontstaan

Het beginsel van herverdelen van het stadsbusverkeer lijkt wellicht gerechtvaardigd, maar bij verschil in uitgangspunten (woonfunctie, smalle 30 km. straat, veel bewoners) is het omgekeerde het geval.

Kortom: bewoners van straten, die in het kader van de ruimtelijke ordening een expliciete woonfunctie zijn toebedeeld of naar hun aard hebben en niet geschikt zijn voor doorgaand verkeer, mogen erop rekenen en vertrouwen dat die functies zo optimaal mogelijk worden gehandhaafd door diegenen, die daar zeggenschap over hebben.

Bewoners van de Sphinxlunet hopen dat bovengenoemde overwegingen en argumenten een leidraad zullen zijn bij de door Uw fractie/raad/college te nemen beslissingen en de belangen van gewone bewoners zwaar zullen wegen.

Namens bewoners van de Sphinxlunet, (ca. 100 handtekeningen zijn in december jl. tijdens de stadsronde overhandigd).

Hoogachtend,