



Geachte leden van de raad, wethouder Krabbendam en ambtenaren.

Onderstaande een aantal voor Ondernemend Wyck (vertegenwoordiging van ongeveer 125 Wyckse ondernemers uit de retail, horeca en zakelijke dienstverlening) elementaire opmerkingen c.q. verzoeken tot aanpassing ten aanzien van het raadsvoorstel Verkeersstudie Stationsomgeving, uw registratienummer 2021.19260.

Laat ik beginnen met een compliment te maken aan de ambtenaren die dit raadsvoorstel én de achterliggende stukken incl. de diverse studies, hebben opgesteld. Het is een heel pak papier geworden. En jammer dat we min of meer overvallen werden met de korte termijn waarop e.e.a. is gepubliceerd naar deze Stadsronde toe. Natuurlijk wisten we dat dit er zat aan te komen. Maar toch...

Als ondernemend Wyck staan we achter de vier door u te nemen beslispunten. En we hopen dat u positief instemt onder de voorwaarden dat nog eens goed gekeken wordt naar onderstaande opmerkingen/zienswijzen.

Daarbij geldt in zijn algemeenheid dat we ons grote zorgen maken om de fysieke en infrastructurele bereikbaarheid op basis van ons POST-principe (auto's en autoparkeren, openbaar vervoer en routing, de fietsbereikbaarheid incl. het fietsparkeren en de wandel- en flaneer en (fun)shopmogelijkheden voor onze gasten). Daarbij zegt ons POST-principe iets over volgtijdelijkheid. Als er niet gezorgd voor het een zal het faciliteren van het ander steeds moeilijker worden. We weten we uit de consumentenpsychologie dat het duurzaam veranderen van gedrag om een set van bonus/malus maatregelen vraagt. Iets dat het in het kader van dit raadsbesluit nog veel beter uitgewerkt zal moeten worden met behulp van de gevraagde investering.

1) Strategische ambities ambitienota 'over het spoor'

De door u aangehaalde ambities zijn duidelijk. Wat wij graag willen weten wat de realisatie van deze ambities d.d. 2018 heden ten dage zijn? Hoeveel zijn we met de ambitie van station Maastricht als internationaal knooppunt? Want het realisme in het realiseren van deze ambities is cruciaal voor de aanpak van de totale stationsomgeving al dan niet met afsluitingen, ondertunnelingen, fietsbruggen of anderszins om Wyck zowel voor autoverkeer als voor fiets en voetgangers bereikbaar te maken en te houden. Om van het station de zo gewenste 'beleving' te maken en van de oostkant een tweede voorkant te maken. Voor dit alles is de medewerking van NS en ProRail van cruciaal belang. Als beide partijen niet thuisgeven zal een groot deel van de ambities verloten gaan.

2) Raadsbesluit 26-02-2019

Ondernemend Wyck staat nog steeds maar ten dele achter het genoemde raadsbesluit en roept de raad nogmaals op om te kijken naar een cruciaal element in de verkeersstudie: de afsluiting van de Sint Antoniusstraat. Want door a priori niet meer terug te komen op deze afsluiting maakt u het u zelf en de ambtenaren zeer moeilijk om met optimale planvorming te komen. De openstelling van de Sint Antoniusstraat met eventueel een nieuwe weg van Botermijn naar Francois de Veyestraat en/of Nieuweweg maakt dat alle opties beter kunnen worden afgewogen. We pleiten er dan ook



voor om deze optie mee te nemen in de vervolgstudies. Overigens zijn we voorstander van meer 30 km zones zoals nu voorgesteld in het kader van de verkeersveiligheid.

3) De gewenste situatie

Als Ondernemend Wyck juichen we het dynamiseren van het stadsdeel Oost in deze plannen toe. Ook het feit dat het gebied ruimschoots is gedefinieerd ondersteunen we van harte omdat we weten uit het verleden (!) dat in de onderhavige materie vaak sprake is van het waterbedeffect. Dat geldt zowel voor toegankelijkheid van het gebied met auto, fiets of te voet als voor het parkeren. De weggebruiker zoekt nu eenmaal de kortste weg van punt A naar B en zal daarbij het creëren van ‘olifanten paadjes’ niet nalaten. Vandaar ook dat het effect van de N2-tunnel voor bestemmingsverkeer niet moet worden overschat!

4) Argumenten

Aan de gewenste ontwikkelingen zouden we toegevoegd willen zien:

- Het per auto bereikbaar houden van Wyck voor zowel bewoners, hulpverleners als bezoekers (die noodzakelijk zijn voor de totale economische groei en balans van Wyck).
- Het afstemmen en laten aansluiten van alle parkeervoorzieningen op dit autoverkeer.
- Het afstemmen en laten aansluiten van openbaar vervoer op de diverse parkeergelegenheden.

Ook de geformuleerde onderzoeksvragen zouden uitgebreid moeten worden met vragen die aansluiten bij bovenstaande topics (incl. mogelijkheden autoluw maken Wycker Brugstraat en evt. Rechtstraat, zie hieronder).

We pleitten er ook voor om zeer zorgvuldig om te gaan met het principe van de ‘ribben’. We zijn voor het terugdringen van doorgaand verkeer maar we zijn tegen het onbereikbaar maken van Wyck voor bezoekend verkeer (horecabezoek, winkelend publiek en klanten van de vele dienstverleners in Wyck) om nog maar te zwijgen van de bereikbaarheid voor de bewoners, die optimaal dient te blijven.

5) De voorgestelde maatregelen: Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel - Wilhelminabrug

Kijk bij het onderzoek verder dan deze drie punten. De door ons al eerder aangehaalde weg achter langs de Botermijn kan de oplossing zijn voor veel van de door u gememoreerde problemen. Een directe verbinding naar de P&R Station, de busterminal en wellicht een parkeergarage onder het nieuw te bouwen DSM-kantoor, kan zorgen voor een ontlasting van het auto- en busverkeer op de Franciscus Romanusweg en dus Wilhelminabrug-Wilhelminasingel. Maar kan ook bijdragen aan een vermindering van bussen op de Sint Maartenslaan.

6) De voorgestelde maatregelen: verkeerslicht Stationsstraat – Wilhelminasingel

Ondernemend Wyck steunt deze maatregel van ganser harte maar vraagt daarbij ook nog een keer te kijken naar de invulling van de middenberm van de Stationsstraat. Doordat naar alle waarschijnlijkheid het autoverkeer, los van de bussen, op de Stationsstraat zal afnemen ontstaan er nieuwe mogelijkheden.



7) De voorgestelde maatregelen: autoluwer maken Wycker Brugstraat

Zoals al in eerder stadia aangegeven wil Ondernemend Wyck meedenken in deze problematiek. We ondersteunen de pilot. We zien nadrukkelijk de voordelen van het autoluwer maken maar willen daarbij oog en oor houden voor de belangen van retail versus horeca en bezorging door leveranciers van ondernemers maar ook pakketbezorgers particulieren. De pilot vereist een gedegen voorbereiding met het onderzoeken van een aantal scenario's' waarbij ook gekeken moet worden naar aanpalende straten zoals Rechtstraat, Wycker Grachtstraat en Lage Barakken. We zien dan ook de pilot zoals door u beschreven met vertrouwen tegemoet.

8) De voorgestelde maatregelen: Groene Loper als een 30 km zone

Als Ondernemend Wyck zien we het belang van een levendige Groene Loper als een wijk die zowel naar Wyck als het Scharnse gericht is. Het vergroot Wyck als het ware. Vandaar ook dat we duidelijk de oost-west verbindingen voor alle verkeersdeelnemers propageren. We zetten echter een vraagteken bij de 1.100 woningen. Zelf denken we dat dit er meer zijn/zullen worden. De door u voorgestelde 30 km zone is wenselijk. Maar tegelijkertijd geeft u zelf aan dat dit wellicht een effect heeft op de omliggende straten. Vandaar dat we pleiten om ook deze casus geïntegreerd mee te nemen met de oplossingen die we voor de rest van Wyck en het Stationsgebied bedacht zullen moeten worden.

9) Busroutering

De door u aangehaalde argumenten over de busroutering zijn voor Ondernemend Wyck teleurstellend te noemen. Het enige argument is een door Arriva aangegeven exploitatietekort van zes ton. Als Ondernemend Wyck zouden we daar graag de financiële onderlegger nogmaals willen bekijken en laten doorrekenen door een derde partij. We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat dit wel een heel hoog bedrag is in relatie tot het aanpassen van de busroutering. Het niet prioriteit geven aan de Stationsstraat als de prachtige entree van onze stad zal tot eenzelfde historische fout leiden als het afsluiten van de Antoniuslaan. Als Ondernemend Wyck kunnen we daar geen genoeg mee nemen.

Beste raadsleden. We willen nogmaals benadrukken dat er door de wethouder en het ambtelijk apparaat goede stappen gemaakt zijn in dit taaie en omvangrijke dossier. Maar willen tegelijkertijd beargumenteren dat we er nog lang niet zijn en dat de gevraagde investering een goede investering is mits bovenstaande punten meegenomen worden in de diverse studies en vervolg planvormingen. Wij wensen u maar ook ons veel wijsheid en adequate besluitvorming toe in het Stad en Spoor dossier.

Dank u.