

Geachte Voorzitter en Raadsleden,

Dank voor het mogen inspreken.

Voorzitter: bewegen is goed. Dat geldt ook voor een stad; ook die moet in beweging zijn. Stilstaand water brengt niets goeds.

Maar het doel om te bewegen moet uitdrukkelijk geformuleerd zijn, anders doet dat wat u beweegt wellicht afbreuk aan uw belangrijkste opgave als stadsbestuur: de zorg voor een zo goed mogelijk leef- woon- en werkklimaat voor uw inwoners.

Wij begrijpen dat het Uw doel is om de stationsomgeving tot toekomstig dynamisch centrum om te toveren. Grof vertaald beoogt de dynamiek: hoe kunnen we nog meer bezoekers naar Maastricht laten komen. Dat zal ongetwijfeld de economie van de stad ten goede komen al is er ook een keerpunt zoals we dat zien in bijv. Amsterdam en Venetië.

U heeft een verkeersstudie/plan laten maken dat onderbouwend moet zijn en gegevens oplevert om dat plan te realiseren. U vraagt de Raad thans met onderdelen van het plan akkoord te gaan: herinrichting kruising Wilhelminasingel, pilot autoluw Wyck, 30 km/h voor de groene loper en tenslotte het geld daarvoor.

Op zichzelf lijken de voorgestelde maatregelen acceptabel; een paar kanttekeningen die separaat op schrift zijn toegevoegd vragen aandacht:

Niet inzichtelijk is of deze maatregelen effecten hebben en welke dan op de belendende gebieden en of op deze manier al voorgesorteerd wordt op andere onderdelen van het verkeersplan zoals de toekomstige busroutes. Misschien kunt U ons daarover nader informeren.

In Uw uitnodiging voor deze stadsronde schrijft u in dat verband de relaxte zin: „Ondanks de 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.“ Er wordt echter niet geëxpliciteerd welke toetsstenen U hanteert om dit uitgangspunt van balans te waarborgen.

Ik sta hier namens de bewoners van de Sphinxlunet. Een pure woonstraat met een 30 km/h regime. Er wordt al heel lang geklaagd over de toegenomen verkeersdruk met o.a. veel vrachtverkeer en alle geluidsoverlast, fijnstof en roet van dien. De verkeerstellingen (>5000 per etmaal) onderstrepen dat de klachten gegrond zijn en dat het aantal verkeersbewegingen inderdaad zo hoog is dat het totaal niet past bij een woonstraat van deze categorie met 30 km/h als maximumsnelheid, waar overigens vrijwel niemand zich aan houdt.

Van BALANS is hier dus geen sprake! Van maatregelen om het verkeerslawaaï en de ongezonde fijnstof die vrijkomt in te perken in het belang van de gezondheid van de aanwonenden merken we niets.

U begrijpt de opluchting toen er sprake was van een pilot om de Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten. Redenen daarvoor waren onder meer de overweg en aanpalende kruispunten veiliger te maken en het overmatige (sluip)verkeer te weren uit de Sphinxlunet.

Met deze doelstellingen voor ogen begrijpen wij echt niet dat nieuwe ontwikkelingen aanleiding kunnen zijn om de pilot van de tijdelijke afsluiting van de Duitse Poort uit te stellen. Wij vrezen dat van uitstel afstel komt!

Als verwacht wordt dat de nieuwe ontwikkelingen tot meer ongewenst verkeer over de spoorwegovergang en de Sphinxlunet zou leiden is er juist reden om deze pilot door te zetten en de effecten daarvan in samenhang met de nieuwe ontwikkelingen te bezien en daar bij te betrekken dat U ook voornemens bent de stadsbus frequent via de Sphinxlunet te laten rijden.

Wij zijn huiverig voor nog meer negatieve effecten en zijn van mening dat u langzamerhand schatplichtig bent aan de bewoners van Sphinxlunet om de 30 km/h te handhaven door de straat met een paar goedgeplaatste objecten bijv. bloembakken of anderszins tijdelijk zo in te richten dat het niet

meer mogelijk/aantrekkelijk is om deze straat met hoge snelheid als door-
gaande route te kiezen. Maakt u dààr ook maar een pilot van! Wij vragen
om een kleine ingreep om zo ooit uw eigen bedoeling met deze straat waar
te maken en een groot aantal inwoners tegemoet te komen.

Monitoring van deze door ons voorgestelde pilot -weinig kostbare ingreep-
kan ook een bouwsteen vormen in de gedachtenvorming over de nieuwe
ontwikkelingen die U verwacht.

Voorzitter, ik voeg op schrift nog enkele opmerkingen van meer algemene
aard toe m.b.t. Uw voorstel.

Opmerkingen bij voorstel voor station en omgeving:

1. Algemeen:

in meerdere steden wordt ingezet op 30 km/h zone.

- hoe wordt er gehandhaafd?

- worden deze straten als 30 km/h zone ingericht?

In Maastricht zijn er verschillende 30 km/h straten, deze zijn niet als zodanig ingericht. Dus er wordt ook op hoge snelheid doorheen gereden m.n. als er weinig auto's geparkeerd zijn. Dit is vaak in de nachtelijke uren het geval, gevolg verstoorde nachtrust.

Het inrichten van een 30 km/h straat kan door het planten van bomen of struiken in de middenstukken van straten of door knijpvakken aan te leggen.

2. Om vanaf de Noorderbrug via de FR Romanusweg naar Wyck te gaan is niet bepaald makkelijk. Er zijn vele verkeerslichten en er moet voorrang verleend worden aan verkeer op de Wilhelminabrug.

Voorstel:

-maak van deze route een groene golf route zodat het gemotoriseerd verkeer vanuit het noorden de sluiproute via de Meerssenerweg en Sphinxlunet gaat mijden.

-maak ook voor het verkeer op de FR Romanusweg het kruispunt met de Wilhelminabrug een voorrangskruispunt.

Mede omdat de veiligheid van de fietsers al is gewaarborgd in Uw plan door hen aan de overkant te positioneren.

3. Verkeersluw maken van Wyckerbrugstraat is een goed plan.

Voorstel:

- maak de stoepen breder zodat voetgangers en terrassen voldoende ruimte hebben.

- Zorg voor kleine parkeervakken voor fietsen