

**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 30-09-2021
No. 2021.27680 (Ruimte)
No. 2021.27681 (Raad)**

Verzonden: donderdag 30 september 2021 03:38

Aan: Griffie <griffie@gemeenteraadmaastricht.nl>

Onderwerp: inspraak studie stationsomgeving

Bijgaande treft u aan een inspraaknotitie tbv de stadsronde op 5 oktober 2021.

Deze notitie is afkomstig van het Buurtplatform Wyck, dat zich al meerdere jaren inzet voor de leefbaarheid in Wyck.

De bestuursleden zijn 5 oktober a.s. verhinderd om persoonlijk in te spreken.

De heer , bewoner van Wyck, heeft zich al bij u aangemeld als inspreker. Hij is bekend met het standpunt van BPF Wyck en zal daar ook wellicht op aansluiten.

Met vriendelijke groet,

voorzitter BPF Wyck

Notitie ten behoeve van inspraak
Verkeersstudie stationsomgeving Maastricht
Stadsronde 5 oktober 2021

Namens het Buurtplatform Wyck een bijdrage ten behoeve van de stadsronde. In het bijzonder betreft het de voorgenomen besluiten

- Het verkeersveiliger maken van de aanhaking Wilhelminabrug op de Franciscus Romanusweg en de kruising Sint Maartenslaan.
- Het opstarten van een pilot autoluw Wyck.

Wilhelminabrug

De kern van de aanpak “verkeersveiliger maken” ligt in het voornemen om het fietsverkeer in twee richtingen aan één zijde (de Zuidzijde) van de Wilhelminabrug te brengen. Fietsers vanuit Wyck (vanaf de Wilhelminasingel en komend vanaf Stationszijde Maartenslaan die de brug over willen gaan moeten dan bij de kruising Maartenslaan/Wilhelminasingel oversteken en aan de linkerkant van de weg door naar de brug en over de brug. Deze fietsers gaan in de huidige situatie gewoon aan de rechterzijde van de weg, maar bij de kruising afslag Franciscus Romanusweg hebben zij voorrang op het gemotoriseerd verkeer dat op deze route rijdt maar dan rechtsaf gaat naar de Franciscus Romanusweg. Deze voorrangpositie is belemmerend voor het gemotoriseerd verkeer. In plaats van de conflictsituatie aldaar wordt nu gekozen voor een oversteek ter hoogte van de Maartenslaan. Die oversteek is eveneens conflictueus, en, net als de huidige situatie, niet zonder gevaar.

Wij betwijfelen overigens ook de veiligheid van de 2 rijstroken van fietsers naast elkaar: het langzame fietsverkeer richting westen (bergop) ziet links het sneller fietsverkeer richting Oosten (bergaf), en rechts van hen het andere snelle verkeer richting oosten (bergaf).

Wij willen graag in het “nader overleg” dat nu in het voorstel wordt aangekondigd duidelijker wordt gekozen voor een oplossing die goed is, en waar ook aandacht is voor de neveneffecten. Het standpunt nu is om de aandacht te leggen op het doorgaande verkeer. In de studie Stad en Spoor was aangegeven dat er veel doorgaand (gemotoriseerd) verkeer is (van Franciscus Romanusweg tot Avenue Ceramique en vice versa): als je dat aanpakt is een groot deel van het probleem al opgelost!

Autoluw maken Wyck

De aanleiding van de gemeenteraad om Wyck autoluw te maken is gelegen in het feit dat men vindt dat de Wycker Brugstraat te druk is, veel verkeer en veel verkeersoorten. In de nota's wordt dat “aangetoond” door juist foto's te plaatsen van de situatie die er was toen enige tijd geleden de gasleidingen in Wyck en in de Wycker Brugstraat werden onderhouden! De vraag is ook of het niet juist de charme is van een winkelstraat als de Wycker Brugstraat door de mengeling van functies en gebruik.

Ook hier willen wij graag in het “nader overleg” ook ingaan op de effecten die mogelijke afsluitingen hebben op zowel de winkels als op de bewoners. De ervaringen met wisselende regimes van afsluiting ten behoeve van de coronaterrassen heeft ons daarover veel geleerd.

Onder andere heeft het geleerd dat de fietsers (zeker de fietsers die van de Servaasbrug af komen) in conflict komen met voetgangers die het als hun domein ervaren.

Afsluiting Wyck in welk vorm dan ook heeft zijn impact op de bereikbaarheid van winkels en woningen die door bezoekers en leveranciers wordt “afgewenteld” op de randen van die afsluiting: o.a. bewoners van de Wycker Grachtstraat en van de Lage Barakken (noordzijde) hebben hier helaas negatieve ervaring mee.

In zijn algemeenheid nog een paar opmerkingen over deze problematiek.

De gemeente Maastricht gaat mee in de groei van het aantal studenten in Maastricht. Dat betekent ook dat er een groei is van fietsen van studenten, en ook een groei van fietsers van en naar het station. De problematiek van de stalling op straat (in plaats van in de ondergrondse fietsenstalling) baart ons grote zorgen. Maar tegelijkertijd betekent het ook dat de route Wilhelminabrug en Servaasbrug drukker worden met fietsers. En als de route Wilhelminabrug lastiger wordt, wordt ook de route Servaasbrug nog meer belast. Inzicht in die problematiek is vereist voor een goede oplossing.

Wyck (en Maartenspoort) hebben te maken met drie majeure projecten. De verbouwing van de Cinema tot kantoorruimte van DSM is al genoemd in de stukken. Maar ook de ontwikkeling van de Botermijn (met meer studentenhuysvesting, kantoren, horeca). En last but not least: het Palace project in hartje Wyck.

Al deze projecten brengen niet alleen extra verkeer met zich mee tijdens de bouw, maar ook de impact op termijn is groot! De eerste 2 projecten komen beiden uit op de Maartenslaan, en belasten dus ook het kruispunt Maartenslaan/Wilhelminasingel.

De vraag die hier nu gesteld wordt is ook niet nu al moet worden gekeken naar extra ontsluiting. Te denken bijvoorbeeld aan de achterkant van de Botermijn (naar het terrein van Jumbo/Mediamarkt, of zelfs naar de Francois de Veijestraat. Maar ook is dit de aanleiding voor ons om (nogmaals) de afsluiting van de St. Antoniuslaan onder de aandacht te brengen.

Tot slot:

Is het niet beter om nu geld vrij te maken om als eerste het doorgaand verkeer Wyck aan te pakken. De oplossing is simpel: maak het doorgaande verkeer moeilijker, zodat de automobilist kiest voor een voor hem gunstiger route. En dat betekent dat je op alle kruispunten het overstekend verkeer (fietsers en voetgangers) meer groen geeft, meer tijd om over te steken.

Voorzitter BPF Wyck
30 september 2021