



Gemeente Maastricht
Gemeenteraad

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Bijlage X: Toelichting ontwerp
Wilhelminasingel etc.

DATUM
1 december 2022

BIJLAGEN

BEHANDELD DOOR
EV (Viviane) de Groot

DOORKIESNUMMER
043 - 350 4677

ONZE REFERENTIE

E-MAILADRES
viviane.de.groot@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE

Inleiding

In deze bijlage worden de belangrijkste aspecten van het definitieve ontwerp beschreven.

Snelheid

De snelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur om de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren. Dit gebeurt op de volgende wegvakken:

- Franciscus Romanusweg ten zuiden van de Sint Antoniuslaan;
- Wilhelminasingel van de Franciscus Romanusweg tot aan de Akerstraat.

Op de Sint Maartenslaan en de Wilhelminabrug geldt al 30 km/uur als maximumsnelheid.

Deze snelheidsverlaging past bij de motie Kröger (2020) om een afwegingskader op te stellen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan. Belangrijk voordeel van deze snelheidsverlaging is dat onderlinge snelheidsverschillen minder groot worden en de verschillende verkeersdeelnemers beter op elkaar kunnen anticiperen. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en het comfort voor fietsers en voetgangers.

Om zo veel mogelijk snelheidsverlaging te realiserende snelheid is gekozen voor een profiel op de Wilhelminasingel en Wilhelminabrug met een baan van 5,80 meter breed voor autoverkeer met aan beide kanten fietsstroken die minimaal 2,00 meter breed zijn. Tussen rijloper en fietsstroken komt een margestrook met een breedte van 0,50 meter uitgevoerd in rood asfalt met klinkerprint. Deze margestrook zorgt ervoor dat fietsers en bussen op een natuurlijke manier voldoende onderlinge afstand tot elkaar houden. Dit is een visuele manier van scheiding dat in de praktijk goed werkt. Als er geen bussen zijn, kunnen fietsers deze strook makkelijk passeren om andere fietsers in te halen. Als er geen fietsers zijn kunnen bussen uit tegengestelde richting elkaar riant passeren door gebruik te maken van de strook.

Op de Sint Maartenslaan wordt geen margestrook toegepast. Deze laan heeft een andere functie in de stedenbouwkundige structuur van de stad dan de Wilhelminasingel en Wilhelminabrug. Daarom mag deze ook een andere inrichting hebben. Op deze locatie is de weg 5,90 meter breed met aan



allebei de kanten fietsstroken van 2,00 meter breed afgescheiden met een onderbroken markeringslijn.

Er is gekozen om geen drempels toe te passen als aanvullende snelheidsremmende maatregel. Drempels zijn niet comfortabel voor het vele busverkeer op de hoofdbusroute. De weginrichting met smalle rijlopers, zonder asmarkering, met brede fietsstroken zorgt voor een duidelijk afwijkend wegbeeld ten opzicht van wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Daarbij worden de rechte rijlijnen ter plaatse van de kruispunten uitgebogen (zie beschrijving verderop). Hierdoor ontstaat een (visuele) vernauwing van het profiel ten opzichte van de huidige situatie.

Wilhelminasingel



Sint Maartenslaan



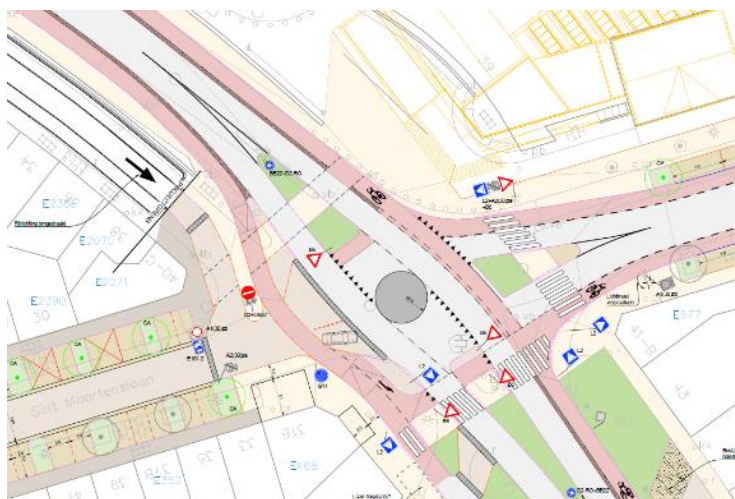
Afbeelding 1: Impressie eindbeeld Wilhelminasingel en Sint Maartenslaan

Kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan

- De Wilhelminasingel is en blijft de hoofdroute voor fietsers en personenauto's op dit kruispunt. De verkeerstellingen hebben dit bevestigd. Daarom heeft rechtdoorgaand verkeer op deze route voorrang op ander verkeer.
- De vormgeving van dit kruispunt is een afgeleide van het kruispunt Wilhelminasingel – Stationsstraat. Zie bijlage Participatie en informatie voor de achtergrond hierbij.
- Een rond middenelement/-gebied zorgt voor geleiding van afslaand verkeer op het kruispunt. Bus- en ander zwaar verkeer kan over het middengebied heenrijden. De rest rijdt er omheen. Dit middengebied krijgt een lichte bolling, waar bussen overheen kunnen rijden. Dit kan, omdat bussen hier slechts een paar keer per jaar linksafslaan vanuit de Sint Maartenslaan. Dat gebeurt nu alleen als de Stationsstraat vanwege werkzaamheden of een calamiteit is afgesloten. Als in de toekomst wordt gekozen voor een OV-variant waar bussen niet meer door de Stationsstraat rijden, met als alternatief de Sint Maartenslaan, zullen 11 bussen per uur linksaf van Sint Maartenslaan naar de Wilhelminasingel. Op dat moment zal het ronde middengebied verdwijnen, om de OV-route logischer te maken. Als dat zou gebeuren, wordt de inrichting van het kruispunt minder optimaal, maar nog steeds goed. Het gemotoriseerde verkeer wordt dan iets minder over het kruispunt geleid, maar de opstelruimte biedt nog steeds de ruimte om in twee keer over te steken.
- Het kruispunt krijgt ruime middeneilanden. Voetgangers en fietsers kunnen gefaseerd (in 2 keer) oversteken. Dit zorgt voor een goede oversteekbaarheid, doordat er meer tijd is om elkaar te anticiperen en oversteeklengtes kort zijn.
- De aparte rechtsafstrook voor auto's die komen vanuit het zuiden op de Wilhelminasingel naar de Sint Maartenslaan (richting station) verdwijnt. Hierdoor is het mogelijk het kruispunt compacter te maken. Daarmee wordt het overzichtelijker voor alle verkeersdeelnemers.



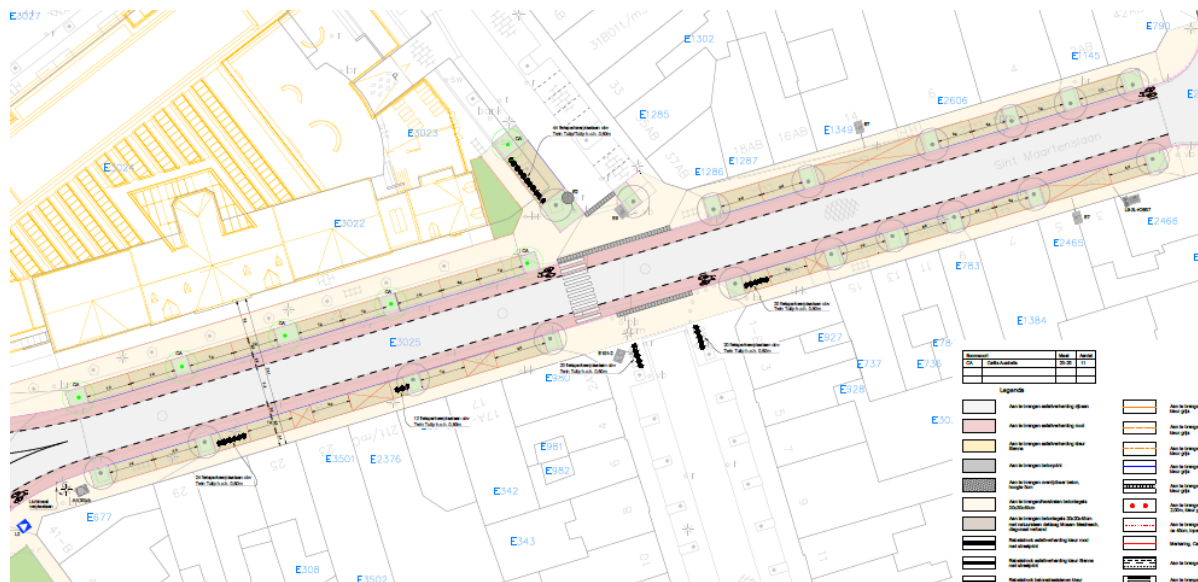
- In het middendeel van het kruispunt komt een rode strook. Deze helpt overstekend fietsverkeer uit de Sint Maartenslaan oost over te steken richting Sint Maartenslaan west en het zuidelijke deel van de Wilhelminasingel.
- Er komt een opstelstrook voor fietsers die vanaf Wilhelminasingel/-brug linksaf richting station willen rijden. Hierdoor kunnen fietsers zich apart van het doorgaande fietsverkeer opstellen om vervolgens over te kunnen steken. De vormgeving is zo dat fietsers er eenvoudig naar toe geleid worden.
- Voor voetgangers komen er zebra's over de Sint Maartenslaan en op de Wilhelminasingel aan de zuidzijde van het kruispunt. Op de Wilhelminasingel aan de noordzijde van het kruispunt komt een voetgangersoversteek met kanalisatiestrepen. Dit betekent dat hier wel een voetgangersoversteek wordt gemaakt, maar dat de voetganger op dit punt geen voorrang heeft. Deze keuze maken we omwille van de doorstroming van het openbaar vervoer op de OV-as. Voor voetgangers zijn op dit kruispunt verschillende looproutes beschikbaar. Daarom kiezen we op een van de routes voor het geven van prioriteit aan het openbaar vervoer.



Afbeelding 2: Kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan

Sint Maartenslaan (oostzijde van het kruispunt richting station)

- Aan beide kanten komen rode fietsstroken.
- Er komen 28 langspaarkeerplaatsen (huidige situatie: 12 langspaarkeerplaatsen en 12 haakse parkeerplaatsen). Het in- en uitrijden van parkeervakken kan vanuit een parkeervak langs de rijbaan veiliger dan bij een parkeervak haaks op de rijbaan, doordat bestuurders meer zicht hebben bij het in- en uitparkeren.
- Bomen voor het DSM-hoofdkantoor komen in de volle grond.
- Fietsenstallingen worden verspreid over de weg in dezelfde zone als de parkeervakken aangebracht. De stallingen zijn vooral geconcentreerd nabij studentenwoningen en voorzieningen als de slagerij.
- Ter hoogte van de Alexander Battalaan komt een voetgangersoversteekplaats.

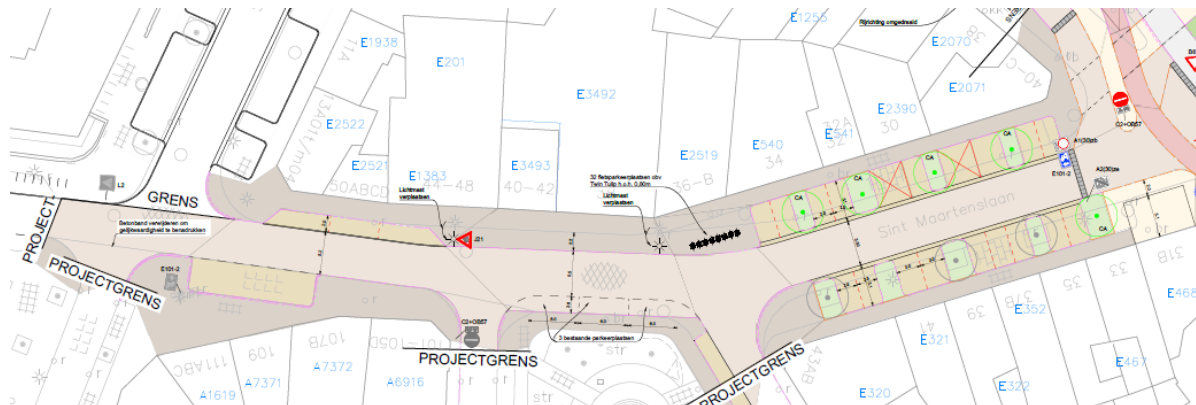


Afbeelding 3: Sint Maartenslaan (oostzijde)

Sint Maartenslaan (westzijde van het kruispunt richting Rechtstraat)

- Er komt een inritconstructie op de aansluiting met de Wilhelminasingel. Dat betekent dat het eerste deel van de Sint Maartenslaan hoger komt te liggen dan de Wilhelminasingel. Deze constructie zorgt ervoor dat verkeer moet afremmen om vanaf de Wilhelminasingel af te kunnen slaan. Hiermee krijgen bestuurders tijd om fietsers en voetgangers goed waar te nemen. Fietsers die komen vanaf de Wilhelminabrug rijden hier vaak wat harder door de neergaande helling. Het inschatten van hun positie en snelheid kan dan moeilijk zijn. Door de lagere snelheid die nu nodig is bij het afslaan wordt dit makkelijker in te schatten voor autobestuurders. Gevolg van deze inritconstructie is ook dat het minder aantrekkelijk wordt voor bezoekers om aan deze zijde Wyck in te rijden op zoek naar een parkeerplaats.
- De inritconstructie is dusdanig groot gemaakt, dat de parallelweg hier ook op aansluit. Voordeel van de inritconstructie is dat voetgangers op gelijke hoogte door kunnen blijven lopen en hebben ze voorrang op het overige kruisende verkeer.
- De aansluiting van de parallelweg (kant Artemis Tours) wordt verschoven, zodat deze beter aansluit op de inritconstructie. Ook wordt de rijrichting van de parallelweg omgedraaid; dat betekent dat er niet meer via Artemis Tours mag worden ingereden. Hierdoor hoeven bestuurders een minder scherpe bocht te maken en hebben ze beter zicht op het overige verkeer.
- Er zijn geen aparte fietsstroken; alle verkeer deelt deze weg.
- De huidige parkeerplaatsen krijgen de juiste afmetingen in een gelijke materialisatie. In de huidige situatie bestaande parkeervakken uit natuursteen en asfalt.
- Het terras van TUUR bestaat in de nieuwe situatie uit twee delen. Eén deel langs de Wilhelminasingel en één deel langs de Sint Maartenslaan. Door de aanpassingen in de Sint Maartenslaan wordt het mogelijk het terras aan deze zijde uit te breiden. Hiermee wordt het verlies aan de Wilhelminasingel grotendeels gecompenseerd.

Memo

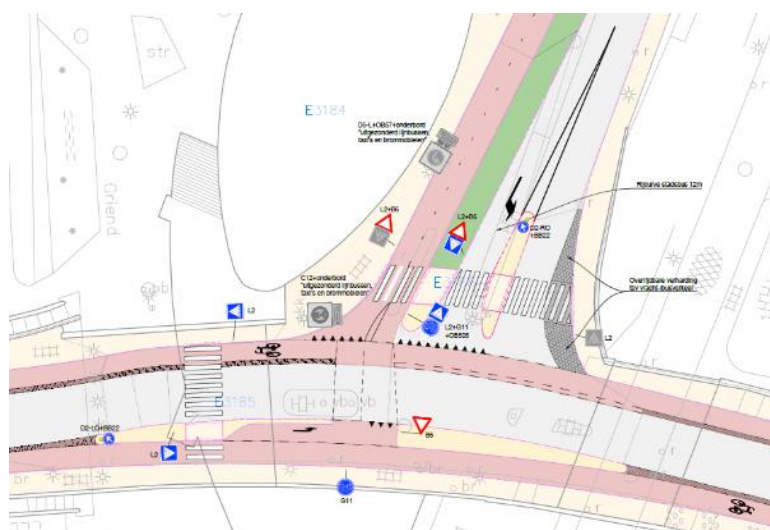


Afbeelding 4: Sint Maartenslaan (westzijde)

Kruispunt Wilhelminasingel – Franciscus Romanusweg

- Er wordt aan één kant van het kruispunt een oversteek voor fietsers en voetgangers gerealiseerd (noordtak). Hierdoor wordt het huidige conflict tussen linksafslaande fietsers (richting Franciscus Romanusweg) en linksafslaande auto's (richting Wilhelminasingel) opgelost.
- De voetgangersoversteekplaats (zebra) bij de trappen wordt verplaatst richting het kruispunt. Hierdoor worden voetgangers beter zichtbaar voor het kruisende verkeer, want dit zicht blijkt in de huidige situatie door de bolling van de brug vaak niet goed te zijn. Fietsers en voetgangers kruisen voortaan de relatief rustigste stroom gemotoriseerd verkeer.
- Er komt een opstelstrook voor fietsers vanuit de Wilhelminabrug naar de Franciscus Romanusweg. Hierdoor kunnen fietsers zich apart van het doorgaande fietsverkeer opstellen om vervolgens over te kunnen steken.
- Op de Wilhelminabrug mogen fietsers, lijnbussen, taxi's en brommobielen rijden. Richting Markt geldt een verbod voor het overige gemotoriseerde verkeer. Om dit verbod visueel te ondersteunen wordt een afwijkende verharding toegepast. Dit afwijkende materiaal is een aanvullende ondersteuning op de aanwezige bebording.

Memo

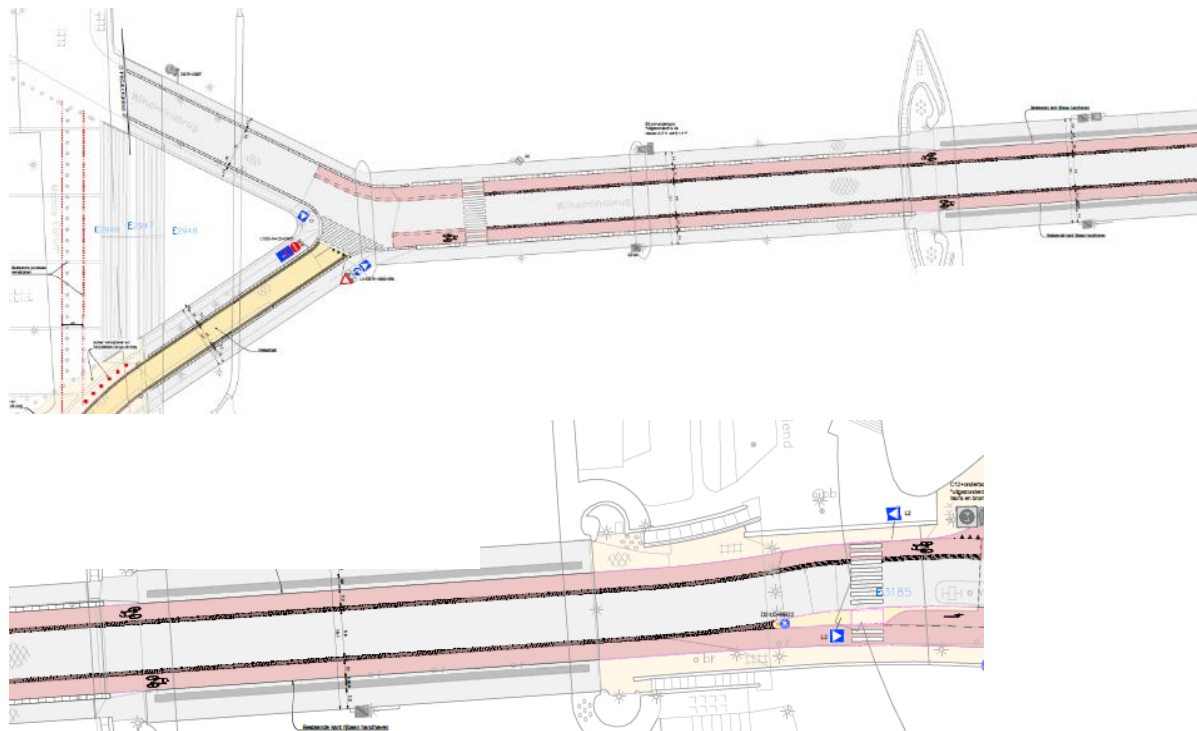


Afbeelding 5: Wilhelminasingel – Franciscus Romanusweg



Wilhelminabrug

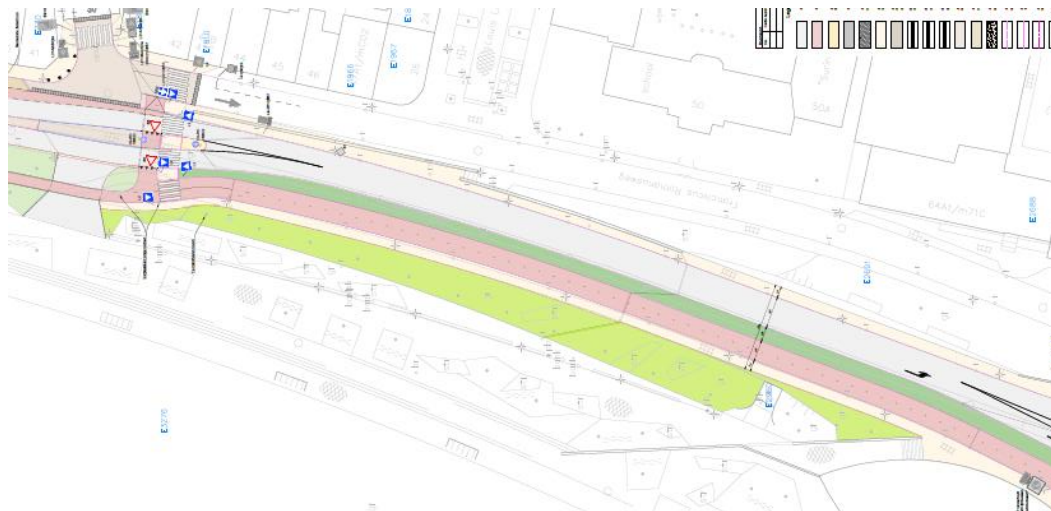
- De brug krijgt aan beide zijden rode fietsstroken met een margestrook, net als de Wilhelminasingel.
- Richting de Gubbelstraat blijft de huidige situatie gehandhaafd (alle verkeer deelt de weg). In het verleden waren hier fietsstroken, maar deze bleken tot onveilige situaties te leiden. Daarom is besloten nu ook geen fietsstroken op dit deel aan te brengen.
- De fietsstrook vanaf de brug wordt wel iets verder op de noordelijke tak doorgetrokken. De overweging hierbij is om te voorkomen dat een buschauffeur al vroegtijdig naar de rechterband wordt geleid, waardoor deze de fietser gaat afsnijden. Tevens zorgt dit ervoor dat bussen vanaf de noordelijke tak meer de rechterzijde volgen in plaats van de bocht afsnijden om fietsers in te halen
- Net voor de splitsing (vork) wordt de voetgangersoversteekplaats omgezet in een zebrapad. Hiermee willen we voetgangers stimuleren om via de Hoenderstraat en het zuidelijke trottoir van de Gubbelstraat naar de Markt te lopen. Het aantal oversteekbewegingen over de Maaspromenade willen we zo beperken. Dit omdat hier in de toekomst de OV-as in tweerichtingen een afslaan beweging gaat maken. Nu rijden bussen alleen van de Wilhelminabrug naar Maaspromenade. Met het omklappen van de OV-as gaan bussen ook in de tegenstelde richting rijden, in plaats van via de Gubbelstraat richting de Wilhelminabrug.
- Het kruispunt Wilhelminabrug - Maaspromenade - Gubbelstraat verkleinen we door markering aan te brengen.
- De zuidelijke tak op de brug richting Kesselskade wordt gewijzigd naar een fietsstraat. Het huidige fietspad en de fietsstrook komen daarmee te vervallen. De rijbaan kan daardoor worden versmald, de vrijkomende ruimte zorgt voor bredere trottoirs. Het gedeelte van de weg dat uit asfalt bestaat zal in geel asfalt worden uitgevoerd, aansluitend bij de kleur van de bestaande klinkerverharding op de Kesselskade. Het beperkte aantal auto's dat hier rijdt, rijdt tussen de fietsers. Deze keuze loopt vooruit op de studie naar een fietsstraatzone in de binnenstad. Mogelijk zal deze studie nog leiden tot een aanpassing van de keuze die nu wordt gemaakt.
- Fietsverkeer rijdt ook over het Mosae Forum (voor het stadskantoor). Deze fietsroute wordt momenteel met zogenaamde metalen punaises op de grond aangegeven. Deze zijn voor mensen niet zichtbaar genoeg en hierdoor verwachten veel voetgangers fietsers niet én weten veel fietsers niet dat ze deze route mogen gebruiken. Omdat dit stuk onderdeel is van de centrumring voor fietsers, zal de route meer benadrukt worden door het toepassen van zogenaamde naaldstenen van wit marmer (zoals de fietsstrook op de Grote Gracht is aangegeven). Ook wordt de fietsroute breder gemaakt.
- De banden tussen fietsstrook en trottoir worden vervangen door aan weerszijde afgeschuinde en smallere elementen. In de huidige situatie lopen sommige voetgangers ongemerkt de schuine band op en maken vervolgens een misstap als ze aan de andere zijde van de band afstappen. De afgeschuinde banden hebben een steilere helling waardoor mensen er bewust op stappen. Door de schuine zijde aan weerszijde maken mensen geen misstap meer door een onverwachte andere vormgeving. Doordat de banden smaller zijn, wordt het trottoir verbreed.



Afbeelding 6: Wilhelminabrug

Franciscus Romanusweg

- Vanaf het kruispunt met de Wilhelminabrug komt een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de zijde van de Maas. Voorlopig alleen tot aan de Sint Antoniuslaan. Daar komt een oversteek, zodat fietsers weer aan de rechterkant van de weg kunnen fietsen.
- In de toekomst sluit het fietspad langs de Maas aan op het tweerichtingenfietspad langs de Borgharenweg. Op het moment van schrijven van dit raadsvoorstel wordt de inpassing van dit fietspad onderzocht. Dit lijkt inpasbaar. Dit pad kan gerealiseerd worden als uitwerking van de verleende Rijkssubsidie Versnelling woningbouw door investeren in mobiliteitsopgaven waarmee de fietsroute tussen Trega en station wordt verbeterd.
- De middenberm op de Franciscus Romanusweg tussen Sint Antoniuslaan en Wilhelminasingel vervalt om het tweerichtingen fietspad te realiseren
- Tussen het fietspad en de rijbaan komt een nieuwe tussenberm
- De Sint Antoniuslaan wordt met een inritconstructie aangesloten op de Franciscus Romanusweg. Hierdoor oogt het kruispunt compacter en geeft een goede geleiding van het fietsverkeer dat in noordelijke richting rijdt. Hierdoor wordt het ook minder aantrekkelijk om Wyck via de Sint Antoniuslaan in te rijden.



Afbeelding 7: Franciscus Romanusweg