

**BINNENGEKOMEN  
TEAM DOCUMENTSERVICES  
D.D. 28-01-2019  
No. 2019-03149 (Raad)  
No. 2019-03153 (Mobiliteit)**

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 28 januari 2019 22:37  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** 2019.03149 (Raad) en 2019.03153 (Mobiliteit) - busvarianten in Raadsvoorstel 138-2018

Geachte leden van het College van B en W.

Geachte leden van de Gemeenteraad.

Namens bewoners van de Sphinxlunet gaan hierbij een aantal kanttekeningen bij het Raadsvoorstel Voortgang stad en spoor 138-2018 m.b.t. de busroutevarianten 1 tot en met 4.

Voorgesteld wordt de routevarianten 1 (alle bussen door de Sint Maartenslaan) en 3 (spreiding van bussen) niet nader te onderzoeken. En bij afweging van 2 en 4 blijft variant 2 “als reële variant over”.

In deze variant wordt de Sphinxlunet, een smalle, pure woonstraat met een 30 kilometer regime en meer dan 500 inwoners bewoners, opgezaald met de last van busverkeer, dat 28 keer per uur (dus elke 2 minuten) door de straat met hoge bebouwing trilt en tenminste de komende 6 jaar ook nog tonnen fijnstof en uitlaatgassen uitstoot. De vraag is waarom?

Maastricht is een aantrekkelijke stad, die zichtbaar veel bezoekers/toeristen trekt. Dat is goed voor de stadseconomie. Ondernemers profiteren daarvan en tot op zekere hoogte ook de gewone burgers. Er kan ook belangentegenstelling optreden tussen de kort blijvende bezoeker/toerist en de vaste bewoner van de stad.

Amsterdam is daar een voorbeeld van. De overlast voor de inwoners wordt te groot en de gemeente moet, naar eigen zeggen, alle zeilen bijzetten om het evenwicht te herstellen.

De in de gemeentelijke stukken aangegeven “kwalitatieve impuls” (geen bussen) voor de Stationsstraat leidt tot een negatieve impuls (onaanvaardbaar veel bussen) voor het woon -en leefklimaat op de Sphinxlunet.

Een belangentegenstelling, ja ongetwijfeld. Oplosbaar? Wellicht.

Het idee van de “Ramblas” hoeft niet te sneuvelen. De echte Ramblas in Barcelona is bepaald niet verkeersarm. Dus waarom zal de Maastrichtse “Ramblas” met enig verkeer (bussen) niet kunnen opbloeien?

Van de 3 straten, die in variant 2 in aanmerking komen voor busverkeer is de smalle Sphinxlunet, de straat met verreweg de meeste inwoners. Dit grote aantal inwoners mag er op rekenen dat hun belangen (hun gezondheid) zwaar weegt en een wijs besluit wordt genomen:

Sluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Duitse poort, een drastische vermindering van het aantal bussen door de Sphinxlunet, éénrichtingsverkeer van de bussen en van meet af aan alleen elektrische bussen kunnen, in hun gezamenlijkheid, bijdragen aan een aanvaardbare oplossing.

██████████

██████████



Virusvrij. [www.avast.com](http://www.avast.com)