

Gebundelde gespreksverslagen verkeersstructuur stationsgebied

april – november 2018

DATUM	:	4 april 2018
VAN	:	Team mobiliteit gemeente Maastricht
ONDERWERP	:	Vragen/actiepunten buurtgesprek Sint Maartenslaan/Alexander Battalaan
STATUS	:	Definitief

Aanwezig:

- J. Beckers
- R. Theunissen
- J. Weusten
- R. van der Heijden
- D. Joskin
- H. Hermans
- E. Moenen
- R. Lebouille
- M. Terpstra
- M. van Merwijk
- P. van der Waa

Aftrap/welkom

Aftrap door M. Terpstra. Dank voor aanwezigheid en voorstelronde aanwezigen.

Presentatie - zie bijlage voor presentatie!

M. Terpstra start met introductie en inhoud van de presentatie. Doel van dit gesprek is bijpraten, informeren en ook ideeën en wensen ophalen. Bewuste keuze om straten/buurtjes separaat uit te nodigen. R. Lebouille presenteert onderzoeksresultaten en benadrukt dat dit een tussenproduct is. Het (besluitvormings)proces en de vervolgstappen komen ook aan bod.

Vragen/opmerkingen/input:

- Oversteekmogelijkheid ter hoogte van Alexander Battalaan - middenberm Stationsstraat dient mogelijk te blijven.
Reactie: Die oversteek voor autoverkeer blijft mogelijk.
- Handhavingsbeleid fietsen dient aangepast te worden. Veel overlast foutief gestalde fietsen.
Reactie: Gemeentebestuur is dat er niet gehandhaafd kan worden op fout gestalde fietsen (fietsen buiten een rek). De politiek zal moeten besluiten of dit beleid wordt aangepast en of hier dan ook geld voor wordt vrijgemaakt. Fietshandhaving staat hoog op de agenda maar dient uiteindelijk door de nieuwe raad al dan niet worden aangepast.
- Is het mogelijk om halte voor lange afstandsbusen te verplaatsen?
Antwoord: De halte dient in de omgeving van het station te zijn – meerwaarde OV-knoop. Aan de westzijde is geen ruimte. Oostzijde heeft voorkeur en samen met betrokken partijen (NS en ProRail) worden opties onderzocht om halteplaatsen te maken ten noorden van de huidige locatie voor deze busen.
- Kan de Sint Antoniuslaan weer open voor verkeer?
Antwoord: Over de Sint Antoniuslaan zijn afspraken vastgelegd in een raadsbesluit. Het is niet mogelijk om een raadsbesluit te wijzigen. Een besluit kan overigens altijd door de politiek worden heroverwogen.

- Waarom is er een P+R Parallelweg aangelegd?
Antwoord: NS is eigenaar van het terrein en heeft P+R aangelegd. P+R Parallelweg is een herkomst P+R. Reizigers parkeren auto en reizen verder met OV.
- Spoorwegovergang Duitse Poort wordt door enkele bewoners niet als obstakel ervaren en zij zien niet de noodzaak om Duitse Poort aan te passen.
- Onderzoek ook de mogelijkheid om de fietstunnel Scharnerweg door te trekken naar Wilhelminasingel.
- Upgrade de huidige passerelle, dan wordt het ook aantrekkelijker om die route te gebruiken.
- Bekijk situatie bij Voltaplein goed. Indruk is dat oversteekbaarheid voor langzaam verkeer niet veilig is.
- Blijft Colonel-gebouw staan?
Antwoord: NS Vastgoed is eigenaar van het pand en voor zover bekend blijft het gebouw staan.
- Bewoners hebben gevoel dat bij vergunningverlening van hotels niet goed wordt getoetst.
Reactie: Er is een vastgesteld beleid en hierin plafond van aantal hotelkamers aangegeven. Alleen als er een nieuwe markt wordt aangeboord is er mogelijk nog ruimte voor nieuwe hotelinitiatieven.
- Bewoners hebben voorkeur voor spreiden van busroutes. Zo last verdelen. Wonen rondom station betekent ook bussen door de straat.
Reactie: Nadeel van spreiden is dat verblijfsklimaat (profielen van diverse straten) dan niet kan worden aangepast. Dat heeft gevolgen voor leefbaarheid in Wyck.
- Bij bewoners gevoel dat Sint Maartenslaan een 'afvoerputje' is.
- Maak de oversteekbaarheid van Wilhelminasingel/Sint Maartenslaan (tegenover bioscoop) veiliger. Verkeerssituatie is onveilig.
Reactie: De zebrapaden worden teruggebracht in overleg met verkeerskundigen. Op dit moment wordt bekeken wanneer die werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.
- Taxi's rijden hard door de Sint Maartenslaan. Veroorzaken overlast en onveilige situaties.
- Leefbaarheid is belangrijk thema voor bewoners. Kracht van Wyck is mix van wonen, werken en recreëren. Extra aandacht voor prettig wonen.
- Bewoners van de Sint Maartenslaan geven aan dat elektrische bussen meer trillingen veroorzaken.
- Kan er verlichting worden aangebracht boven de zebrapaden rondom het Stationsplein?
Antwoord: Het plein wordt in de toekomst aangepast. Verlichting is hierin meegenomen
- Is combi-parkeren meegenomen in de verkeersstromen?
Antwoord: Voor combi-parkeren verwachten we kleine toename van verkeer. Het gaat naar verwachting niet om significante aantallen.

Afspraken:

- Raadsbesluit Sint Antoniuslaan toesturen
- Structuurvisie 2030 toesturen
- R. Lebouille controleert cijfers intensiteit busroute Sint Maartenslaan (ervaring bewoners is anders). De cijfers die zijn gepresenteerd zijn uitsluitend ARRIVA buslijnen.
- R. Lebouille laat plaatjes uitwerken op basis van uitgangspunten en wensen/geleverde input buurt.

DATUM	:	5 april 2018
VAN	:	Team mobiliteit gemeente Maastricht
ONDERWERP	:	Vragen/actiepunten buurtgesprek Sint Antoniuslaan/Parallelweg
STATUS	:	Definitief

Aanwezig – zie bijlage presentielijst:

- R. Leenders
- P. Ruijters
- J. Kerkhof
- M. Hendriks
- Y. Kerkhofs
- R. Lebouille
- M. Terpstra
- M. van Merwijk
- P. van der Waa

Aftrap/welkom

Aftrap door M. Terpstra. Dank voor aanwezigheid en voorstelrondje aanwezigen.

Presentatie - zie bijlage voor presentatie!

M. Terpstra start met introductie en inhoud van de presentatie . Doel van dit gesprek is bijpraten, informeren en ook ideeën en wensen ophalen. Bewuste keuze om straten/buurtjes separaat uit te nodigen. R. Lebouille presenteert onderzoeksresultaten en benadrukt dat dit een tussenproduct is. Het (besluitvormings)proces en de vervolgstappen komen ook aan bod.

Vragen/opmerkingen/input:

- Spoorwegovergang Duitse Poort, daar sta je lang te wachten. Kan trein niet ondergronds?
Reactie: Overgang Duitse Poort is gevaarlijke verkeerssituatie en heeft aandacht van gemeente. Er wordt gekeken naar opties om bijvoorbeeld de oversteek alleen voor fietsers en voetgangers in te richten. Diverse opties worden overwogen.
- In raadsbesluit is situatie Parallelweg en Sint Antoniuslaan vastgelegd. Indien gemaakte afspraken moeten worden herzien, dan dient dat benoemd te worden. Verwijs in het op te stellen ambitiedocument naar het raadsbesluit.
- Wat is ambitie van gemeente?
Antwoord: Centraal stedelijk gebied, functies van wonen, werken en recreëren combineren. Verblijven op straat. Prioriteit voor voetganger en fietser.
- Bewoners geven aan dat dat ook de wens van buurt is, om prioriteit te geven aan voetganger en fietser.
- Luchtkwaliteit is belangrijk aandachtspunt voor bewoners. Dus: Elektrische bussen en milieuzonering inzetten.
- ProRail heeft woningen laten isoleren i.v.m. meer treinbewegingen. Wordt belasting door ProRail meegenomen in het ambitiedocument?
Antwoord: ProRail dient zich aan vergunning te houden.
- Wens van bewoners is om voor voetganger en fietser relaties te maken ten noorden van station (extra oversteekmogelijkheid t.h.v. Mosa richting Wyckerpoort).

- Bewoners geven aan geen voorstander te zijn van zowel de ‘spreidingsvariant’ als de ‘alle bussen door Sint Maartenslaan’ variant. Andere varianten zijn beter.

- Bewoners geven voorkeur aan huidige situatie of verdeling Sint Maartenslaan en Sphinxlunet voor busroutes.
- Bij bewoners is indruk dat Sint Maartenslaan nu drukker is door openstelling Stationsplein. Tijdens bouw fietsenstalling (en afsluiting van Stationsplein) was het ondanks toename busverkeer in de Sint Maartenslaan rustiger.
- Is het mogelijk om het Stationsplein af te sluiten?
Antwoord: Gemeente onderzoekt verschillende opties. Er dient rekening gehouden te worden met bereikbaarheid P+R Parallelweg en parkeergarage Colonel. Eenrichtingsverkeer en bijvoorbeeld knip zouden optie kunnen zijn.
- Bewoners bevestigen dat Franciscus Romanusweg rustiger is geworden maar er nu meer overlast is van sluip- en zoekverkeer in de woonwijk (rondom Sterreplein).
- Indruk is dat er nog veel gebruik wordt gemaakt van Wilhelminasingel door doorgaand verkeer. Dit is geen bestemmingsverkeer.
- Hoe zit het met de tram in de toekomst?
Antwoord: Het plan moet rekening houden met een mogelijke toekomstige tram.
- Leefbaarheid wijken moet bovenaan op politieke agenda.
- Is Botermijn mogelijk halteplaats voor Flixbus?
Antwoord: gemeente is geen eigenaar van die locatie. Halteplaats dient op loopafstand van station en goed bereikbaar te zijn voor de bussen. De botermijn is ver van het station en afwikkeling verkeer is op die plek lastig. Antwoord is nee.
- Suggestie bewoners: kijk naar station Tilburg.
- Wordt het drukker in Stationsstraat/Parallelweg/Spoorweglaan, bij knippen van de Meerssenerweg?
Antwoord: Verwachting is dat het niet drukker zal worden.
- Signaal van bewoners is dat sluipverkeer rondom Sterreplein toeneemt door drukte op Franciscus Romanusweg. Graag aandacht voor veiligheid. Het sluipverkeer verplaatst zich de wijk in.
- Verzoek om linksaffer van Franciscus Romanusweg naar Sint Antoniuslaan te verwijderen. Zo wordt het voor automobilist minder aantrekkelijk om route te kiezen.
- Hoe zit het met overstroming Maas? Dient weg dan te worden verlegd? Welke situatie ontstaat er dan?
Antwoord: Aandachtspunt voor gemeente. Wijzigen routes station zou niet logisch zijn.
- Advies bewoner: gebruik Wyck en omgeving als voorbeeld! Benoem de pilots en geef het voorbeeld.
- Verzoek is om Sint Antoniuslaan hetzelfde in te richten als de Van Den Berghstraat.
- Veel overlast (geluid/lucht) van grote vrachtwagens die meerdere keren per dag laden en lossen in Sint Antoniuslaan voor bij SAN WAH en vervolgens keren op Van Den Berghstraat.
- Luchtkwaliteit (ook voor Juul en zijn vriendjes) is van zeer groot belang. Onze wijk heeft aan de ene kant de treinen, aan de andere kant de boten, in de lucht de vliegtuigen. Daar kan in de toekomst niet meer belasting bij komen. In onze wijk liggen de meest bewoonde straten. De parallelweg is al een van de meest vervuilde straten. Mens en leefbaarheid moeten voorop gesteld worden, boven de uitstraling van de stad.
- E-mail familie Bovens is voorgelezen door M. Terpstra. Aanwezigen herkennen zich niet in dat beeld.

Afspraken:

- R. Lebouille laat plaatjes uitwerken op basis van uitgangspunten en wensen/geleverde input buurt. Zodra dit af is, krijgt men de presentatie digitaal toegestuurd.
- Medio dit jaar is het concept ambitiedocument naar verwachting klaar. Iedereen krijgt dit digitaal toegestuurd en er volgt nog een integrale discussie sessie met alle partijen. De vorm hiervan is nu nog niet duidelijk.

Ingekomen “nabranders” van de familie Bovens die niet aanwezig was:

Aan het deelnemersveld te zien waren de voorstanders van een nóg autoluwere buurt veruit in de meerderheid. Ik neem aan dat bij de rapportage-presentatie duidelijk wordt gemaakt dat echt niet alle bewoners het daarmee eens zijn. Wij denken dat de twee ondernemers in de Antoniuslaan en de exploitant van de parkeergarage Parallelweg zullen schrikken van de ingenomen standpunten.

We zouden het daarnaast op prijs stellen als u ook de ongevallencijfers

Wilhelminabrug/Romanusweg in historisch perspectief toevoegt aan de presentatie. En wellicht kan er ook ingegaan worden op de suggesties (laad- en los haven bij toko, demontabel uitvoeren van de sluis, terug brengen van een buslijn etc).

We zijn het overigens eens met de idee tot het aanleggen van verkeersremmende drempels (à la Vd Berghstraat) mits de sluis wordt verwijderd.

DATUM	:	10 april 2018
VAN	:	Team mobiliteit gemeente Maastricht
ONDERWERP	:	Vragen/actiepunten buurtgesprek Meerssenerweg
STATUS	:	Definitief

Aanwezig:

- G. Tuguntke
- L. Vlaspoel
- J. Colleije
- M. Laudy
- A. Leysner
- J. Linssen
- J. Roackaye
- M. Colen
- H. Darding
- B. Schalk
- M. Koolen
- J. Muijs
- P. Rutten
- E. Hover
- F. Wahls
- M. Terpstra
- M. van Merwijk
- P. van der Waa

Aftrap/welkom

Aftrap door M. Terpstra. Dank voor aanwezigheid en voorstelronde aanwezigen.

Presentatie - zie bijlage voor presentatie

M. Terpstra start met korte introductie en inhoud van de presentatie. Doel van dit gesprek is bijpraten, informeren en ook ideeën en wensen ophalen. Bewuste keuze om straten/buurtjes separaat uit te nodigen. F. Wahls presenteert onderzoeksresultaten en benadrukt dat dit een tussenproduct is. Het (besluitvormings)proces en de vervolgstappen worden besproken. Het (concept)ambitiedocument zal in de zomer klaar zijn. Daarna is reactie mogelijk via o.a. een stadsronde. Streven is het document in het najaar vast te stellen.

Vragen/opmerkingen/input:

- Hoe zit het met handhaving aan de Meerssenerweg? Zijn er plannen?
Antwoord: Zoals jullie weten is handhaving overvraagd op dit moment. Gemeenteraad gaat later dit jaar in debat en er moet budget vrij gemaakt worden. Handhaving kan niet 24 uur per dag op een locatie ter plaatse zijn.
Een van de bewoners geeft aan dat buurt zelf aan zet is. Benader de politiek vanuit de buurt en laat zien welke knelpunten er zijn.
- Hoe zit het met handhaving van fietsen rondom station?
Antwoord: Gemeentebeleid is dat er niet gehandhaafd kan worden op fout gestalde fietsen (fietsen buiten een rek). De politiek zal moeten besluiten of dit beleid wordt aangepast en of hier dan ook geld voor wordt vrijgemaakt. Fietshandhaving staat hoog op de agenda maar dient uiteindelijk door de nieuwe raad al dan niet worden aangepast.
- Reactie bewoners: positief tegenover omgekeerde blauwe piramide uit presentatie. Goed om te zien dat fiets en voetganger prioriteit krijgen. En auto niet op eerste plaats. Belangrijk

is dat het niet bij plannen blijft. Voortvarend werken en prioriteiten stellen dat moet politiek doen.

- Waarom passerelle niet verder over de Meerssenerweg heen trekken?
Antwoord: De passerelle is destijds aangelegd om het P+R terrein te ontsluiten. Idee wordt meegenomen.
- Aandachtspunt: De luchtkwaliteit rondom station is zeer slecht door bussen maar ook door vrachtwagens en auto's. Kijk goed naar autoverkeer en vrachtverkeer.
- Hoe zit het met vergunningverlening voor lange afstand bussen?
Antwoord: Gemeente Maastricht is geen partij in de vergunningverlening. Het ministerie van I en W gaat hierover samen met de provincie als ov-concessie verlener. De Europese regels geven particulieren busdiensten zoals Flixbus de ruimte om te stoppen bij elke bushalte, mits de firma geen concurrentie is voor het lokale openbaar vervoer.
Groei van Flix-bussen was niet voorzien. De Flix-bussen passen niet op het streek- en stadsbusstation aan de Parallelweg.
- Waarom kan de gemeente Maastricht geen vuist maken tegen deze bussen?
Zoals gesteld is gemeente Maastricht geen partij bij de vergunningverlening. Daarnaast is de gemeente ook van mening dat dit soort bussen juist passen bij een centraal station en iets toevoegen aan de internationale stad.
- Waarom is er geen plaats aan westkant?
Antwoord: er zijn 4 busstandplaatsen nodig om de Flix-, KLM- en IC bussen te faciliteren. En die plaatsen passen niet bij het streek- en stadsbusstation. Gebruik P+R Noord is geen alternatief aangezien Flix-bussen bij OV-knooppunt en centrum willen halteren. We kunnen het juridisch niet afdwingen om andere plek te laten gebruiken door deze bussen. Faciliteren is noodzakelijk want anders ontstaat ongewenste situatie.
- Zit er nog groei van dit soort bussen in? Hoe gaat het verder?
Antwoord: Groei van aantal bussen was niet voorzien. Met inrichten nieuwe halteplaats dient rekening gehouden te worden met groei.
- Reactie bewoner: Soort reizigers die gebruik maken van Flix-bus, daar heeft de stad niks aan!
Soort publiek is niet gewenst en draagt niet positief bij aan de stad.
- Hoe vervuilend zijn de Flix-bussen?
KLM en IC euronorm 6. Voor Flix-bussen is euronorm nog niet bekend. Vragen we na.
- De huidige halte voor lange afstandsbusen zou tijdelijk zijn en bestaat inmiddels al 2 jaar.
De gemeente hecht blijkbaar meer aan economische belangen dan aan leefbaarheid.
- Bewoners geven aan dat er een toename van verkeer op Meerssenerweg is door sluipverkeer. Daarnaast veel overlast van treinen en nu ook nog Flix-bushalte.
- Leefbaarheid is belangrijk thema en bewoners geven aan dat spoor-terrein gevaarlijk is. Veel nachtelijk overlast.
- Wanneer en hoe kan er iets worden gedaan aan het verkeer op de Meerssenerweg?
Antwoord: Groene Loper moet open, dan goed meten. Naar verwachting vanaf de zomer. We zien dat in noorden verkeer is afgenomen, daar is het sluipverkeer verdwenen. Doel van de A2 tunnel is het verhogen van de leefbaarheid. Als we er niet in slagen om verkeer te verlagen, dan zullen we andere maatregelen moeten treffen om het verkeer omlaag te brengen op de Meerssenerweg. Meerssenerweg is niet bedoeld als een doorgaande weg. Alleen voor ontsluiting woonwijk.
- Welke maatregelen kunnen worden ingezet om Meerssenerweg autoluw te maken?
Antwoord: knip 1: Duitse Poort, spoorwegovergang afsluiten voor autoverkeer. In overleg met spoorwegbeheerder. Knip 2: keerlussen maken voor auto's en middendeel van Meerssenerweg (ter hoogte van passerelle) inrichten als voetganger/fietsergebied.
- Een bewoner geeft aan dat nabij Old Hickoryplein een braakliggende terrein is. Mogelijk alternatief voor de bushaltes? Dat nemen we mee.

- Opmerking bewoners: Kijk naar bijvoorbeeld Gent. Daar mogen geen brommers meer in stad rijden. Gemeenteraad besluit. Waarom kan onze gemeenteraad geen gedegen besluit nemen?
- Optie verplaatsen busstation naar het terrein Prorail/NS is niet gewenst voor de bewoners Meerssenerweg. Geen busstation aan Meerssenerweg. Indien echt onvermijdelijk dan is het de eis dat er schone bussen worden ingezet.
- Op dit moment gedurende hele dag veel overlast van busreizigers. Afval in de tuinen, urineren etc.
- De voorgestelde nieuwe plek voor het busstation is te desolaat. Doe onderzoek naar andere locaties.
- Goedkope bustickets; daar hoort een andere plek bij waarvoor je best verder weg van het centrum mag zitten.
- Al 18 maanden maximale overlast. Laat het niet langer duren!
- Huidige situatie moet veranderen. Eventuele onderzoeken voor alternatieven niet ten koste laten gaan van de prioriteit om de overlast op de huidige plek op te lossen.
- Over 2 jaar wordt nog meer overlast verwacht door groei bussen.
- Gevoel is dat er geen luisterend oor is.
- Draagvlak voor ideeën tav autoverkeer, knippen Meerssenerweg en afsluiten Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer.

Afspraken:

- Er is geen draagvlak voor het maken van een bushalte op de terreinen Prorail/NS. Dit wordt door de ambtenaren teruggekoppeld binnen de organisatie en politiek.
- Plaatjes worden verder uitgewerkt op basis van uitgangspunten en wensen/geleverde input buurt. Zodra dit af is, krijgt men de presentatie digitaal toegestuurd.
- Medio dit jaar is het concept ambitiedocument naar verwachting klaar. Iedereen krijgt dit digitaal toegestuurd en er volgt nog een integrale discussie sessie met alle partijen. De vorm hiervan is nu nog niet duidelijk.

DATUM	:	16 april 2018
VAN	:	Team mobiliteit gemeente Maastricht
ONDERWERP	:	Vragen/actiepunten buurtgesprek Ceramique, Sphinxlunet e.o.
STATUS	:	Definitief

Aanwezig – zie bijlage presentielijst:

- P. Martens
- L. Raedts
- M. Bosch
- A. Bosch
- E. de Visser
- E. van de Sande
- M. Courbois
- H. Reusen
- H. Maks
- J. Rijstenbil
- M. Stalmeier
- P. Crouzen
- F. Wahls
- M. Terpstra
- M. van Merwijk
- P. van der Waa

Aftrap/welkom

Aftrap door M. Terpstra. Dank voor aanwezigheid en voorstelronde aanwezigen.

Presentatie - zie bijlage voor presentatie!

M. Terpstra start met introductie en inhoud van de presentatie. Doel van dit gesprek is bijpraten, informeren en ook ideeën en wensen ophalen. Bewuste keuze om straten/buurtjes separaat uit te nodigen. F. Wahls presenteert onderzoeksresultaten en benadrukt dat dit een tussenproduct is. Het (besluitvormings)proces en de vervolgstappen komen ook aan bod.

Vragen/opmerkingen/input:

- Veiligheid op één, zowel voor bewoners als gemeente.
- Aandacht benodigd voor de “last mile”
- Shared space gedachte is interessant
- Er kan kennis genomen worden van de Structuurvisie Maastricht 2030, te downloaden via internet.
- Tellingen voetgangers op bruggen wijzen uit dat de Servaasbrug het meest wordt gebruikt.
- Plein 1992: hoofdroute doorgaand fietsverkeer, vooral scholieren, wordt ook zo ervaren door bewoners.
- Als gevolg van de Groene Loper wordt nu door bewoners de barrière van de Meerssenerweg/Duitse Poort sterker gevoeld. Door Groene Loper nu een Zwarte Loper in de Sphinxlunet/Duitse Poort/Meerssenerweg. De Groene Loper heeft natuurlijk veel minder barrièrewerking dan destijds de A2. Maar de barrière verschuift met meer nadruk naar de Spoorzone/Meerssenerweg, mede door de toegenomen drukte op de Meerssenerweg.

- Antwoord: Groene Loper moet open, dan goed meten. Naar verwachting vanaf de zomer. We zien dat in noorden verkeer is afgenomen, daar is het sluipverkeer verdwenen. Doel van de A2 tunnel is het verhogen van de leefbaarheid. Als we er niet in slagen om verkeer te verlagen, dan zullen we andere maatregelen moeten treffen om het verkeer omlaag te brengen op de Meerssenerweg/Duitse Poort/Sphinxlunet. Deze wegen zijn niet bedoeld als een doorgaande weg. Alleen voor ontsluiting woonwijk.
- Open proces, zoeken naar consensus, reëel ambitieniveau.
- Uitgangspunt is omgekeerde piramide waarbij de voetganger en de fiets bovenaan staan, bewoners ondersteunen dit en vragen ook aandacht voor WMO taxivervoer.
- Aandacht voor scheiding voetgangers/fietsers (buitenlandse studenten), ook kwestie van discipline/gedrag.
- Handhaving, voornamelijk op fietsen is belangrijk voor aanwezig.
- Veiligheid fietsers op Sphinxlunet is in het geding. De ruimte tussen de aan weerszijden geparkeerde auto's is te krap voor een auto en de bus tegelijkertijd.
- Nu zouden theoretisch geen bussen door de Sphinxlunet moeten gaan maar bewoners geven aan dat dit in de praktijk wel gebeurt (lijn 3?). Dit wordt bij Arriva nagevraagd.
- Er komt geen aanpassing/optimalisering van dienstregeling Arriva (is in 2017 gebeurd).
- Eénrichting voor bussen in Stationsstraat ook onderzocht? Verleggen van middenberm, assymetrich maken!
- Breedte Sphinxlunet/aantal bewoners Sphinxlunet i.c.m. bussen? De busoverlast zou gekoppeld moeten worden aan de hoeveelheid bewoning.
- Cijfers internationale bussen, verwachte groei, locatie buiten centrum mogelijk? Antwoord: er zijn 4 busstandplaatsen nodig om de Flix-, KLM- en IC bussen te faciliteren. En die plaatsen passen niet bij het streek- en stadsbusstation. Gebruik P+R Noord is geen alternatief aangezien Flix-bussen bij OV-knooppunt en centrum willen halteren. We kunnen het juridisch niet afdwingen om andere plek te laten gebruiken door deze bussen. Faciliteren is noodzakelijk want anders ontstaat ongewenste situatie.
- Bussen door Sphinxlunet: geen optie voor aantal aanwezigen.
- Afsluiten overweg Duitse Poort wordt door allen positief ervaren, wel aandacht voor de fietser.
- Welke termijn zit er aan een andere routing van het busverkeer vast? Antwoord: is afhankelijk van de keuze, zal zeker enkele jaren in beslag nemen als er infrastructurele maatregelen getroffen moeten worden. Geen korte termijn.
- Inrichting Sphinxlunet als 30km zone mogelijk? Wordt meegenomen in onderzoek. Sphinxlunet ligt in een 30km zone. Staat duidelijk aangegeven bij het begin en het eind van de straat.
- Pleidooi voor fietsstrook in de Stationsstraat.

Afspraken:

- Gemeente laat plaatjes uitwerken op basis van uitgangspunten en wensen/geleverde input buurt. Zodra dit af is, krijgt men de presentatie digitaal toegestuurd.
- Medio dit jaar is het concept ambitedocument naar verwachting klaar. Iedereen krijgt dit digitaal toegestuurd en er volgt nog een integrale discussie sessie met alle partijen. De vorm hiervan is nu nog niet duidelijk.

Ingekomen “nabranders”:

De focus kwam gisteren al snel te liggen op de overlast van de rijdende bussen, maar uiteindelijk is het doel van de bussen om van halteplaats naar halteplaats te rijden, waar de passagiers in- en uitstappen. Met de alternatieve routeringen van de bussen zijn die halteplaatsen niet meer aan de orde gekomen. Op een rondwandeling vanmorgen door de wijk stuitte ik daarbij toch op een aantal punten, die voor of tegen bepaalde varianten werken:

In de variant met bussen vanaf het zuiden via de Spinxlunet, komen die bussen niet meer bij de halteplaatsen in de slinger van de Avenue Ceramique (op de terugweg gaat het wel goed want die halte ligt voor de Paradigit) en niet meer bij de halte aan de Wilhelminasingel, vlak voor de afslag Stationsstraat (dit geldt ook in omgekeerde richting). Vooral die laatste halte bij de kruising Stationsstraat/Wilhelminasingel is natuurlijk belangrijk voor mensen uit de wijken naar het centrumgebied en kun je eigenlijk niet missen. Een halteplaats voor bussen die in noordelijke richting op de Avenue Ceramique rijden, komt dan al gauw bijna 200 meter terug te liggen bij het rijkskantoorgebouw te liggen (tenzij je de rechtsaffer naar de Spinxlunet kunt laten vervallen)

Met mijn suggestie van een éénrichtingscircuit voor de bussen naar en van het busstation doelde ik op een variant met de St Maartenslaan als aanvoer naar het busstation (ook vanuit het zuiden) en via de Stationsstraat er weer uit. Betekent dat je ook op de uitbreiding van het voetgangersdeel van het Stationsplein (ter plaatse van het huidige stadsbussenperron) ook maar busverkeer in één richting (zuidelijk, rechtsaf de Stationsstraat in) krijgt. Ik heb na gisteravond niet de frequenties opnieuw kunnen uitrekenen, maar wellicht kan dit een aanvaardbare verdeling van de pijn voor de St Maartenslaan zijn.

Overigens ook interessant om te zien dat ons Plein 1992 onderdeel is van de hoofdinfrastructuur voor fietsers. Herken ik ook wel: veel scholieren, die de Hoeg Brögk pakken maar ook Albert Heijn bij ons is een enorme “fietstrekker”: daar komen relatief weinig klanten per auto. Het mengen van fietser en voetgangers op het plein gaat eigenlijk best goed, zelfs met het terras overdag bij Coffeelovers: eigenlijk een mooi voorbeeld van Shared Space: de fietsers weten dat ze op voetgangers en kinderen moeten letten.

Op de Sphinxlunet zijn de fietsers op hun aparte fietspaden redelijk veilig, afgezien van de krankzinnig hard rijdende scooters. Maar autoverkeer dat een bus of vrachtwagen tegemoetkomt moet van de (smalle) rijbaan af en op de parkeerplaatsenstrook uitwijken en zelfs stil gaan staan.

De busoverlast zou gekoppeld moeten worden aan de hoeveelheid bewoning. Dit in verband met de geluidsdruk en de vervuiling in de uitlaatgassen. Zowel in de Stationsstraat als in St Maartenslaan wonen veel minder mensen dan in de Sphinxlunet. In de Stationsstraat wonen naar mijn schatting 10 keer minder mensen. In de St Maartenslaan slechts een kwart. De appartementsgebouwen in de Sphinxlunet bevatten 6 tot 8 woonlagen. En de beide andere straten zijn veel breder. Het verkeersgeluid wordt door de hoogte van de bebouwing en de smalle van de straat versterkt. En het verkeer houdt zich zeker niet aan de 30 km limiet.

Het afsluiten van de Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer wordt door de heer Maks, in tegenstelling tot de overige deelnemers, niet als positief ervaren als maatregel om bussen op de Sphinxlunet toe te laten. Bussen door de Sphinxlunet is wat de heer Maks betreft nadelig voor de leefomgevingkwaliteit ter plaatse.

DATUM	:	19 april 2018
VAN	:	Team mobiliteit gemeente Maastricht
ONDERWERP	:	Vragen/actiepunten buurtgesprek Stationsstraat/Bourgognestraat
STATUS	:	Definitief

Aanwezig – zie bijlage presentielijst:

- L. Stramans
- E. Beuker
- J. Beckers
- K. Daamen
- M. Boesten
- F. Lagro
- Dritty
- M. Terpstra
- P. van der Waa

Aftrap/welkom

Aftrap door M. Terpstra. Dank voor aanwezigheid en voorstelronde aanwezig.

Presentatie - zie bijlage voor presentatie!

M. Terpstra start met introductie en inhoud van de presentatie . Doel van dit gesprek is bijpraten, informeren en ook ideeën en wensen ophalen. Bewuste keuze om straten/buurtjes separaat uit te nodigen. Het (besluitvormings)proces en de vervolgstappen komen ook aan bod.

Vragen/opmerkingen/input:

- Bewoners ondervinden overlast binnenterreinen door bouwactiviteiten, hotelactiviteiten, studenten. Antwoord: blijven melden bij gemeente, houd vergunningen in de gaten, ga het gesprek een met de veroorzakers.
- Waarom verschillende bewonersavonden? Antwoord: zodat er spreekruimte is voor alle bewoners, verdieping per gebied.
- Fietshandhaving erg belangrijk, niet alleen voor station maar ook bij kruising Battalaan/Stationsstraat. Lastig voor donderdagmarkt. Antwoord: besluitvorming ligt voor bij de politiek.
- Heeft invoer combiparkeren/vevallen langsparkeren Stationsstraat nog gevolgen voor parkeerdruk in de wijk? Antwoord: verwachting is van niet. Als er problemen ontstaan na een gewenningsperiode moet dit wellicht worden bijgesteld.
- Wanneer evaluatie tijdelijke parkeermaatregelen? Antwoord: na een gewenningsperiode zal dit in samenspraak met het buurtnetwerk plaatsvinden.
- Blijft bezoekersparkeerregeling gehandhaafd? Antwoord: ja, M. Terpstra vraagt het voor de zekerheid nog na bij R. Lamers.
- Laden/lossen voor panden van ondernemers? Antwoord: ja.
- Hoe komt de middenberm van de Stationsstraat er uit te zien? Antwoord: nieuwe bomen en bankjes.
- Ondervonden overlast platte daken: airco's, feestjes, afzuigingen e.d. Zie ook eerste punt, afspraak melden bij buurtnetwerk daarna wellicht gesprek met afd. vergunnen, samen met Pieter.

- Omgekeerde piramide waarbij de voetganger en fiets bovenaan staan wordt positief ervaren. Bestemmingsverkeer moet mogelijk blijven
- Fietsers vanaf de Servaasbrug richting Station gevaarlijk, m.n. door de snelheid van de fietser. Idem voor Stenenwal.
- Bij busroute via Sphinxlunet aandacht voor flessenhals bij Colonel.
- Als de bussen die naar de Franciscus Romanusweg moeten via de Antoniuslaan gaan, hoeven ze niet via de Wilhelminabrug op en af, met een onmogelijke bocht bovenaan. Openstelling Antoniuslaan voor bussen met verzinkbare paal? Dat voorkomt dat ook ander verkeer van deze mogelijkheid gebruik maakt. Bushalte Antoniuslaan? Nu slecht bereikbaar, idem voor Maartenslaan/Kumulusgebouw. Mensen blijven nu helaas weg.
- Bussen van en naar de haltes Wilhelminasingel/Station alleen de richting naar het station over de vernieuwde “Stationsstraat/boulevard” laten rijden maar niet andersom. Dit voorkomt een rij wachtende bussen voor het stoplicht. Voor de verwachte terrassen op de Stationsboulevard zal dit een letterlijke verademing betekenen. De bussen zullen dan via de Sint Maartenslaan of de Antoniuslaan moeten rijden (zie hierboven).
- Is er een wettelijke afstand tussen bushaltes? Antwoord: M. Terpstra meent dat dit 500 meter is. Afstand tussen opstap Bos
- Is er bij gemeente voorkeur voor vervoersvariant? Antwoord: nee, bedoeling is om eerst informatie op te halen bij de diverse belanghebbenden.
- Spreidingsvariant wordt positief ontvangen, verdeling overlast.
- Hoe zijn de fietsroutes bij de diverse varianten busroute? Antwoord: het is niet direct de verwachting dat dit door de bus veel veranderen gaat. Met een verbinding onder of over het spoor wel.
- Lange afstandsbussen naar halte Noord? Antwoord: Deze bussen geven aan bij de voorzieningen te willen halteren. Halte Noord is niet geschikt hiervoor. Daarnaast is de gemeente ook van mening dat dit soort bussen juist passen bij een centraal station en iets toevoegen aan de internationale stad.

Afspraken:

- Plaatjes worden uitgewerkt op basis van uitgangspunten en wensen/geleverde input buurt. Zodra dit af is, krijgt men de presentatie digitaal toegestuurd.
- Medio dit jaar is het concept ambitiedocument naar verwachting klaar. Iedereen krijgt dit digitaal toegestuurd en er volgt nog een integrale discussie sessie met alle partijen. De vorm hiervan is nu nog niet duidelijk.

DATUM	:	7 mei 2018
VAN	:	Team mobiliteit gemeente Maastricht
ONDERWERP	:	Vragen/actiepunten verkeerstudie Wyck
STATUS	:	Definitief

Aanwezig:

- L. Theunissen (fietsersbond)
- I. Brands (fietsersbond)
- H. Schouten (Reizigersoverleg Limburg)
- R. Lebouille
- M. Terpstra
- M. van Merwijk

Aftrap/welkom

Aftrap door M. Terpstra. Dank voor aanwezigheid en voorstelronde aanwezigen.

Presentatie - zie bijlage voor presentatie

M. Terpstra start met korte introductie en inhoud van de presentatie. Doel van dit gesprek is bijpraten, informeren en ook ideeën en wensen ophalen. Bewuste keuze om straten/buurten, belangenorganisaties en ondernemers separaat uit te nodigen. R. Lebouille presenteert onderzoeksresultaten en benadrukt dat dit een tussenproduct is. Het (besluitvormings)proces en de vervolgstappen worden besproken. Het (concept)ambitiedocument zal in de zomer klaar zijn. Daarna is reactie mogelijk via o.a. een stadsronde. Streven is het document in het najaar vast te stellen.

Vragen/opmerkingen/input:

- Op dit moment is bij het busstation (Parallelweg) geen duidelijke scheiding tussen fietspad en ruimte voor autoverkeer. Graag meer aandacht hiervoor.
Antwoord: vanaf 22 start Rasenberg met werkzaamheden en ook het busstation en de Parallelweg worden anders ingericht. Er zal bij de bushaltes dan ook een verhoogde instap worden gerealiseerd. Naar verwachting duren de werkzaamheden tot en met eind oktober. Er zijn nu geen wijzigingen meer mogelijk. Na oktober bekijken we de situatie.
- Komt er een overkapping bij het busstation?
Antwoord: Nee, er komen kleine bushokjes. Op dit moment geen budgetruimte voor grote overkapping.
- Hoe zit het met handhaving van fietsen rondom station?
Antwoord: Gemeentebeleid op dit moment maakt het niet mogelijk om fietsen op Stationsplein te verwijderen. Er kan niet gehandhaafd worden op fout gestalde fietsen (fietsen buiten een rek). De politiek zal moeten besluiten of dit beleid wordt aangepast. Fietshandhaving staat hoog op de agenda maar dient uiteindelijk door de nieuwe gemeenteraad al dan niet worden aangepast.
- Kort-parkeren voor de fietser dient gefaciliteerd te worden. Als verdiepte stalling bij busstation ook verdwijnt dan voorziet men een probleem voor de fietser die bijvoorbeeld de bedrijven aan de Parallelweg bezoeken.
Antwoord: Op dit moment werkt het programmabureau Maastricht Bereikbaar aan diverse pilots. Een van die pilots is om kortparkeer-fietsplekken in Wyck in te richten.
- De Scharnerwegtunnel is niet veilig voor de fietser. Trek de fietsverbinding recht door zodat er voor de fietser geen bocht is. Daarnaast is wens om de tunnel 'vriendelijker' te maken met beter zicht en meer licht.

- Focus niet te zeer op het ' kruisen van het spoor'. Er is ook optimalisatie mogelijk om fietsverbindingen langs het spoor te verbeteren. Bijvoorbeeld het opwaarderen van fietspaden aan de Meerssenerweg.
- Kunnen er bomen op het Stationsplein worden geplant?
Antwoord: Op dit moment worden plannen ontwikkeld met NS, de eigenaar van het plein. Er dient rekening gehouden te worden met 1 meter gronddekking. Wens van meer groen is uitgesproken door diverse partijen.
- Wordt het profiel van de Spoorweglaan smaller in toekomst?
Antwoord: Ja, het is een 30 km zone, door wegbreedte minder uitnodigend om hard te rijden.
- Maak oversteek spoorweg Duitse Poort alleen voor langzaam verkeer.
- Maak een knip in de Wilhelminasingel. Maak lussen in deel van Wilhelminasingel en autoluw.
- Bekijk Wyck als binnenstad; dus autoluw en minimaal parkeren.
- Maak de Scharnerwegtunnel vriendelijker voor de fietser.
- Laat brommers door het auto gedeelte van de Scharnertunnel rijden, laat ze niet toe in de fietsgedeelte van de Scharnertunnel.
- Noordelijke fietstunnel Scharnerweg zou een exacte kopie van de zuidelijke moeten zijn: strak rechtdoor zodat je die helemaal tot aan het einde overziet

Afspraken:

- Plaatjes worden verder uitgewerkt op basis van uitgangspunten en wensen/geleverde input Zodra dit af is, krijgt men de presentatie digitaal toegestuurd.
- Medio dit jaar is het concept ambitedocument naar verwachting klaar. Iedereen krijgt dit digitaal toegestuurd en er volgt nog een integrale discussie sessie met alle partijen. De vorm hiervan is nu nog niet duidelijk.

DATUM	:	8 mei 2018
VAN	:	Team mobiliteit gemeente Maastricht
ONDERWERP	:	Vragen/actiepunten verkeerstudie Wyck
STATUS	:	Definitief

Aanwezig:

- R. Soeters
- P. ten Haaf
- A. Hamelers
- N. Beckers
- L. Maes
- L. Smeets
- A. van der Heijden
- R. Uphoff
- R. Lamers
- R. Lebouille
- M. Terpstra
- M. van Merwijk

Aftrap/welkom

Aftrap door M. Terpstra. Dank voor aanwezigheid en voorstelronde aanwezig.

Presentatie - zie bijlage voor presentatie

M. Terpstra start met korte introductie en inhoud van de presentatie. Doel van dit gesprek is bijpraten, informeren en ook ideeën en wensen ophalen. Bewuste keuze om straten, buurten en ondernemers separaat uit te nodigen. R. Lebouille presenteert onderzoeksresultaten en benadrukt dat dit een tussenproduct is. Het (besluitvormings)proces en de vervolgstappen worden besproken. Het (concept)ambitiedocument zal in de zomer klaar zijn. Daarna is reactie mogelijk via o.a. een stadsronde. Streven is het document in het najaar vast te stellen.

Vragen/opmerkingen/input:

Ambitiedocument Stad en Spoor

- Er moet ook aandacht zijn voor de eindfase van de Stationsstraat en het Stationsplein. Graag toevoegen aan de presentatie als 'nieuwe' opgave zodat dit op netvlies blijft bij bestuurders.
- Hoe zit het met financiering?
Antwoord: Dit ambitiedocument is een tussenproduct. Financiering is nog niet toegezegd.
- Wanneer zal het document worden ingediend voor MIRT?
Antwoord: Verwachting is dat dit niet dit jaar zal zijn. We geven een tussenbericht. Een goed verhaal met draagvlak presenteren.
- Er wordt voorgesteld door de ondernemers om het vervolgproces in kleiner comité voort te zetten. Om een 'poolse landdag' te voorkomen.

Herinrichting stationsomgeving

- Er wordt gevraagd naar de planning van de werkzaamheden door Rasenberg vanaf 22 mei.
- M. Terpstra geeft aan dat er gesprekken zullen plaatsvinden met ondernemers en omgevingsmanager van Rasenberg en licht de planning op hoofdlijnen toe.

Bus(station)

- Er wordt gevraagd of de Sint Antoniuslaan kan worden opengesteld voor verkeer.
Antwoord: Dat is dan een heroverweging van een genomen raadsbesluit. Het ambitiesdocument wordt ook door de raad besloten en biedt een mogelijkheid tot een heroverweging waarover de raad beslist.
- Arriva gaat volledig elektrisch rijden in 2019, ligt dat vast? Mogelijk ligt een deel van de oplossing in het elektrisch worden van de bussen. Draagt bij aan de beleving. Mogelijk kan dit proces worden versneld? Ook voor de streekbuslijnen?
Antwoord: Ja, dit ligt vast. In december worden alle stadslijnen elektrisch. De streekbuslijnen volgen later. Uiterlijk 2025 dient alles elektrisch te zijn.
- Verzoek is om het aantal elektrische bussen toe te voegen aan presentatie/variantenstudies. Zodat men goed beeld krijgt van verdeling gewone en elektrische bussen.
- N.a.v. de opties die worden gepresenteerd voor de busrouting geeft men aan dat er voor een variant gekozen dient te worden met gelijke verdeling van lasten maar de Stationsstraat vrij is van bus.
- Verzoek is om een variant van busrouting toe te voegen met het beeld van 6 bussen door de Sint Antoniuslaan. Zo wijzigt het aantal van 74 naar 68 bussen per uur voor Sint Maartenslaan.
- Verzoek om een variant met verkeer in 1 richting door de Stationsstraat. Gebruik Stationsstraat-zuid, en alleen in richting van het station.
- Is het mogelijk om de bushalte Wilhelminasingel opheffen? Dan nog meer voetgangers door Stationsstraat.
Antwoord: Arriva wil deze halte graag aanhouden i.v.m. afspraken provincie en bedienen klanten.
- Waarom is Bourgognestraat geen optie?
Antwoord: Straat is te smal.

Verkeersstromen

- Stad moet bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer. Over het algemeen staat men positief tegenover omgekeerde piramide (voorrang voor fietser en voetganger).
- Fantastische ambitie en past bij de stad van de toekomst. We zijn aan elkaar verplicht om os te committeren aan deze ambitie. Maar er zijn veel uitdagingen en stappen die we moeten nemen.
- Duitse Poort afsluiten voor autoverkeer is een zeer ingrijpende maatregel. Wordt de route dan Scharnertunnel, Wilhelminasingel en Sint Maartenslaan? Dat is ver omrijden en het wordt drukker in de Sint Maartenslaan.
Antwoord: ja, een keuze voor de omgekeerde piramide betekent dat het bestemmingsverkeer soms verder zal moeten rijden en het doorgaand verkeer wordt geweerd.
- Is het mogelijk om de Wilhelminasingel 'los' te maken? Dus beter oversteekbaar maken door groene middenstrook. Voorrang voor voetganger. Of verdiept aanleggen Wilhelminasingel, verwijzen naar Den Bosch.
- Is het mogelijk om autoverkeer door de Sint Antoniuslaan te laten rijden? Om overige straten rondom station te ontlasten?
- Er dient nog een keer goed gekeken te worden naar de verkeersintensiteit in Sint Maartenslaan i.v.m. aangepaste busrouting en verkeersstromen. Verwachting is dat dit niet binnen de milieunormering past.
- Voorkeur voor een rotonde Wilhelminasingel/Sint Maartenslaan. Zeer gevaarlijk punt.
- Pas op korte termijn het punt bij Sint Maartenslaan en Wilhelminasingel aan en breng het zebraad terug.
Antwoord: zebraad wordt op korte termijn aangebracht.
- Geef verkeerscijfers weer in de presentatie.

Fiets

- De ambitie is begrijpelijk maar aanwezig voorzien een wildgroei van fietsparkeren en fietsgebruik. Randvoorwaarde is dat handhaving op orde is en ondernemers en bewoners meedoen.
Antwoord: Onderwerp staat op agenda gemeenteraad en er wordt nu gewerkt aan nieuw fietsbeleidsplan.
- Geef de doorgaande fietser geen route via Stationsstraat. Als het te druk wordt in Stationsstraat dan kiezen voor de voetganger. Hangt nauw samen met verblijfsklimaat van Wycker Brugstraat.
- Onveilige situatie in Stationsstraat/Wycker Brugstraat door hoeveelheid fietsers.

Lange afstand bussen (Meerssenerweg)

- Draai P+R en locatie flixbus om. Dan is de afstand naar station voor flix-bus en andere busgebruikers korter en geven we voorrang aan bus in plaats van auto.
- Maak de oostzijde van het station aantrekkelijker voor kiss & ride.

Interwijk onder/over sporen

- Er wordt veel (bouw)overlast voorzien bij mogelijk te realiseren onderdoorgang stationsgebouw/spoor. Nut en noodzaak van onderdoorgang wordt ter discussie gesteld.
- Maak Scharnerwegtunnel aantrekkelijker voor de fietser en kies voor opwaarderen van passerelle. Dan is onderdoorgang niet nodig.

Afspraken

- Gemeente laat plaatjes uitwerken op basis van uitgangspunten en wensen/geleverde input buurt. Zodra dit af is, krijgt men de presentatie digitaal toegestuurd.
- Medio dit jaar is het concept ambitiesdocument naar verwachting klaar. Iedereen krijgt dit digitaal toegestuurd en er volgt nog een integrale discussie sessie met alle partijen. De vorm hiervan is nu nog niet duidelijk.
- Er volgt nog een brede ondernemers inloopavond omdat geconstateerd is dat ondernemers zich niet altijd gehoord voelen/vertegenwoordigd voelen door aanwezige partijen.

DATUM	:	28 november 2018
VAN	:	Provincie Limburg
ONDERWERP	:	Reactie verkeersstudie Wyck
STATUS	:	Definitief

Reactie Provincie Limburg

- Binnen het onderzoek naar de busroutes van/naar het station Maastricht (uitgevoerd door inno-V) waren de Provincie en Arriva voldoende aangehaakt tijdens het proces. Dit alles gebeurde in goede samenwerking met de gemeente Maastricht. Inno-V heeft vervolgens de objectieve resultaten gepresenteerd met de voor- en nadelen voor alle mogelijke varianten. Hierbij zijn ook extra varianten meegenomen die door Arriva, Provincie en de gemeente zijn aangedragen. Na de oplevering van de resultaten hebben wij niks vernomen over het verdere proces rondom de busroutes van/naar het station.
- Vervolgens werd de Provincie vorige week verrast over het college- en raadsvoorstel voor het uitvoeren van een verdiepend onderzoek naar de toekomstige (bus)ontsluitingsmogelijkheden in de stationsomgeving. De Provincie is niet meegenomen in de tijd tussen het opleveren van de eerdere studie van inno-V en dit college- en raadsvoorstel. Dit is op zichzelf geen probleem, maar de huidige voorstellen hebben dusdanige consequenties voor de OV-Concessie. Voor de Provincie is het van belang dat de doorstroming, veiligheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer blijven gewaarborgd. Daarnaast hebben de voorgestelde alternatieven ook financiële consequenties voor de reiziger, concessieverlener- en houder. Deze financiële gevolgen kunnen worden veroorzaakt door extra dienstregelingkilometers, hogere ritprijs (meer kilometers) voor reizigers, verlies aan reizigers op bepaalde haltes zoals de Wilhelminasingel en de uitvoeringskwaliteit (o.a. punctualiteit) die onder druk komt te staan. Dit zijn jaarlijkse structurele kosten voor zowel de reiziger, concessieverlener- en houder.
- Na het bestuderen van het huidige voorstel en de manier waarop het proces is verlopen, wordt de indruk gewekt dat de focus vooral ligt op de Stationsstraat. Dit lijkt in het kader van de eerder uitgevoerde studie van inno-V niet geheel correct. In de inno-V rapportage werd het complete beeld met alle mogelijke varianten inclusief alle voor- en nadelen gepresenteerd. Als voorbeeld: de variant die de bussen verdeeld over alle toegangswegen van/naar het busstation wordt nu al geschrapt in het voorgestelde verdiepend onderzoek.
- Het advies van de Provincie is om alle mogelijke varianten mee te nemen in het verdere proces en onderzoek, waarbij ook rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de OV-concessie. De Provincie geeft aan geen specifieke voorkeur te hebben voor een bepaalde variant, zolang dit geen financiële gevolgen heeft voor de concessie. Eventuele financiële gevolgen die ontstaan door de gekozen variant zullen worden doorberekend aan de Gemeente Maastricht.

DATUM	:	28 november 2018
VAN	:	Arriva
ONDERWERP	:	Reactie verkeersstudie Wyck
STATUS	:	Definitief

Deze memo bevat een beschrijving van het Arriva-standpunt inzake het voorgenomen College- en Raadsbesluit voor het uitvoeren van een verdiepend onderzoek naar de toekomstige (bus)ontsluitingsmogelijkheden in de stationsomgeving.

Arriva beschrijft de logistieke belangen van de stationsomgeving en bepleit nadrukkelijk een onderzoeksscenario waarin de Stationsstraat ook in de toekomst in 2 richtingen geschikt blijft voor busverkeer.

Korte terugblik 2016-2017

De aanleg van de fietsenstalling onder het Stationsplein Maastricht heeft in 2016/2017 ruim een jaar geduurd, waarbij het busverkeer rond het busstation noodzakelijkerwijs uitsluitend gebruik kon maken van de Sint Maartenslaan.

De Stationsstraat en Spoorweglaan waren gedurende de werkzaamheden afgesloten voor doorgaand verkeer.

Dit heeft geleid tot hoge bus intensiteiten in de St. Maartenslaan. Ook vanwege de reconstructies (parkeervakken / bomen) is de St. Maartenslaan gedurende de werkzaamheden aan het Stationsplein door aanwonenden als 'oorlogsgebied' gekwalificeerd.

Tijdens de werkzaamheden is ook de St. Antoniuslaan in gebruik genomen als aan- en afvoer voor de zandauto's / bouwverkeer Stationsplein. Normaliter is de St. Antoniuslaan afgesloten voor doorgaand verkeer en dus niet in gebruik voor OV.

Eveneens is tijdens de werkzaamheden de Spoorweglaan afgesloten geweest, normaliter de busroute voor de bediening van de wijk Heugemerveld.

Welke Arriva-lijnen maken gebruik van het busstation Maastricht?

Het busstation Maastricht is met het treinstation het logistieke hart van het openbaar vervoer in Maastricht en (eu)regio. De combinatie van internationale trein(en), NS-intercity's, regionale Arriva-treinen, streek- en stadsbussen zorgen voor grote reizigersstromen, overstapbewegingen en intensief busverkeer. Gemiddeld maken dagelijks 10.000 busreizigers gebruik van het busstation Maastricht (bron: ov-chipkaart check in / check uit). Dat zijn dus reizigers die op het busstation in- of uitchecken met de ov-chipkaart. Daarnaast nog een veelvoud aan reizigers die met de stadlijnen via het station naar hun eindbestemming reizen.

Alle busbewegingen worden afgewikkeld via het nieuwe – compacte – busstation.

Positie Arriva

Het regionaal openbaar vervoer is via aanbesteding in 2016 voor 15 jaar door de Provincie Limburg gegund aan Arriva.

Arriva geeft bedrijfsmatig invulling aan de normen van het 'Limburgnet' waarvan de kaders door de Provincie zijn vastgesteld. Dat bedrijfsmatige komt enerzijds tot uiting in het centraal stellen van de reizigersbelangen en anderzijds in een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering waarin tegen zo laag mogelijke kosten een maximaal voorzieningenniveau kan worden geleverd. Dat betekent dat het OV-net zodanig is opgezet, dat met zo weinig mogelijk voertuigen een maximaal bereik wordt nagestreefd. Arriva maakt als exploitant gebruik van de door de overheid beschikbaar gestelde infrastructuur.

Arriva is dus geen eigenaar van het busstation, maar gebruiker en heeft in die hoedanigheid ook een adviesrol richting de wegbeheerder(s). Arriva is verantwoordelijk voor de bussen, de bushaltepalen en reisinformatie. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor ruimtelijke capaciteit, halteperrons, verlichting en veiligheid.

OV-bussen zijn 'rijdende winkels', waarin via OV-chipkaarttransacties op km-basis wordt afgerekend. Daarnaast kan in de bus ook cashloos een vervoerbewijs gekocht worden. Dat betekent dat alle

bussen uitgerust zijn met boordcomputers, GPS-software en andere geavanceerde ICT-systemen die rit- en halteherkenning mogelijk maken en bijdragen aan een stipte dienstuitvoering.

De stadslijnen in Maastricht zijn veelal transversale lijnen, zij starten in een buitenwijk, rijden via het centrum en Maaskruisend via het station naar een andere buitenwijk. De stadslijnen hebben bij het busstation een korte doorkomsttijd van maximaal enkele minuten, geschikt voor onderlinge overstappen en mogelijke chauffeursaflossingen.

De stadslijnen maken zoveel mogelijk gebruik van de OV-as tussen Brusselse Poort en Avenue Ceramique, deels via vrije busbanen en gebruik makend van Korte Afstand Radio (KAR) voor de beïnvloeding van de verkeerregelinstanties.

De streeklijnen hebben meestal het busstation als begin- en eindpunt. Vanwege aansluitingsbelangen hebben zij vaak een langer stationnement en worden daarvoor op de bufferplaatsen gezet alvorens weer op het juiste tijdstip vanaf het halteperron te vertrekken.

Onderstaande buslijnen bedienen het busstation Maastricht:

Stadslijnen:

- 1 Malberg – Centrum – **Station** – MUMC – De Heeg
- 2 Oud Caberg – Centrum – **Station** – Scharn – Heer – De Heeg
- 3 Wolder – Centrum – **Station** - Groene Loper – Wyckerpoort – Nazareth
- 4 Valkenburg – Berg en Terblijt – Scharn – **Station** – Centrum – Pottenberg – Caberg – Centrum
– Station
- 5 Daalhof – Centrum – **Station** – MUMC – Heugem
- 6 Daalhof – Centrum – **Station** – Witte Vrouwendeld – Geusselt – Amby
- 7 MUMC – Sibemaweg – **Station** – Centrum – Caberg – Pottenberg – Centrum – Station
- 8 Boschpoort – Centrum – **Station** – Bemelen – Sibbe – Valkenburg
- 9 St.Pieter/Villapark – Centrum – **Station** – Limmel – Borgharen – Itteren – Bunde
- 15 Centrum – **Station** – Heugemerveld – MUMC – Oost Maarland – Eijsden

Streeklijnen:

- 30 Maastricht **Station** – MA Airport – Sittard
- 57 Maastricht **Station** – Mheer – Epen – Gulpen
- 350 Maastricht **Station** – Gulpen – Vaals – Aachen (D)

Scholierenlijnen: - alleen ochtendspits

- 610 Bocholtz – Gulpen – Maastricht **Station** (via Leeuwenborgh)
- 659 Vaals – Vijlen – Gulpen – Maastricht Station (via Leeuwenborgh)

Bustypen:

Arriva is met haar stads- en streekbussen de hoofdgebruiker van het busstation.

Een deel van de Arriva-vloot bestaat uit elektrische bussen. Vanaf december 2018 zal het grootste deel van de Arriva-(stads-)busvloot in Maastricht bestaan uit elektrische bussen, dus met zero-emissie.

Daarnaast wordt het busstation bediend door streekbussen van de Belgische vervoerders De Lijn en TEC (12 mtr bussen en 1 x 18 meter lange gelede bus).

Het aantal busbewegingen is hoog evenals de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering. Daardoor ontstaat een permanent minutenspel van hoogfrequente busbewegingen rond het busstation.

Onderstaand de ritfrequenties per uur per werkdag:

Lijn 1	: stadsbus	4 ritten per uur per richting
Lijn 2	: stadsbus	2 ritten per uur per richting
Lijn 3	: stadsbus	2 ritten per uur per richting
Lijn 4	: stadsbus	2 ritten per uur per richting
Lijn 5	: stadsbus	4 ritten per uur per richting
Lijn 6	: stadsbus	4 ritten per uur per richting
Lijn 7	: stadsbus	2 ritten per uur per richting
Lijn 8	: 8-persoonsbus	1 rit per uur per richting
Lijn 9	: stadsbus	2/1 rit(ten) per uur per richting

Lijn 15 : streekbus	2 ritten per uur per richting
Lijn 57 : streekbus	2 ritten per uur per richting
Lijn 350: streekbus	4 ritten per uur per richting

In een separatie Excelbijlage is specifiek aangegeven hoe de busbewegingen per uur zijn verdeeld over de toegangswegen naar en vanaf het busstation.

Situatie 2018

Sinds de nieuwe dienstregeling per december 2017 zijn de Stationsstraat en Spoorweglaan weer opengesteld als busroute.

Na het gereedkomen van de fietsenstalling is het Stationsplein, het busstation en Stationsstraat opnieuw gereconstrueerd in 2018. Ook deze reconstructie heeft hinder veroorzaakt in de stationsomgeving.

Voor de langere termijn is de gemeente Maastricht bezig met een oriëntatie op de planologische herinrichting en verbindingsmogelijkheden middels het project Stad en Spoor.

In dat kader heeft de gemeente Maastricht aan bureau Inno-V opdracht verstrekt om in een quick scan de scenario's in beeld te brengen van inzake toekomstige busroutes naar en vanuit het station Maastricht.

Inno-V heeft hiertoe een eerste concept opgeleverd en Arriva is gevraagd haar zienswijze te geven. Die zienswijze is in een eerdere fase al in een memo-vorm (ambtelijk) gedeeld met de gemeente Maastricht.

Belangen Arriva:

Arriva geeft met haar ov-netwerkstructuur invulling aan de uitgangspunten van het Limburgnet. Concreet betekent een vraaggericht aanbod van snelle en directe verbindingen, gericht op de belangrijkste vervoerstromen. In de reizigersperceptie, maar zeker in de ov-bedrijfsvoering telt letterlijk elke minuut van de dienstregeling. Ogenschijnlijk kleine mutaties in tijd of afstand leiden op jaarbasis tot forse consequenties. Ook de stiptheid in het halen van aansluitingen, bus-bus of bus-trein is een essentiële kwaliteitsfactor.

Daarnaast is de beschikbare flexibiliteit in toegankelijkheid van het busstation van belang. Zo is tijdens de bouw van de fietsenstalling alle busverkeer via de St. Maartenslaan afgewikkeld, hetgeen kwetsbaar is bij calamiteiten. Een ongeval op de St. Maartenslaan zou kunnen zorgen voor volledige stilstand van stads- en streekbussen. Het is altijd noodzakelijk om andere route-opties te kunnen benutten.

In principe pleit Arriva dan ook voor maximale ontsluitingsmogelijkheden van het busstation.

Naar verwachting zal de komende jaren het aantal busbewegingen op het huidige niveau blijven.

Met de instroom van Zero Emissie-bussen zal de evt. geluids- en geuroverlast nagenoeg verdwijnen.

Arriva is ook aanwezig geweest bij infoavonden voor belanghebbenden en omwonenden (gemeentehuis). Tijdens deze infoavonden is gesproken over de herinrichtingsplannen van het Stationsplein en Stationsstraat. Ook de ervaringen met de busroutes zijn hier besproken.

Een belangrijke conclusie was dat de (tijdelijke) overbelasting van de St. Maartenslaan voor de toekomst niet langer houdbaar was. Er leek brede consensus over het uitgangspunt om de 'bushinder' te spreiden over de diverse toegangswegen.

Arriva wil graag meegaan in dit uitgangspunt, waarbij we alle toegangswegen tot het busstation willen behouden als busroute.

Daarbij willen we de St. Maartenslaan en Stationsstraat blijven gebruiken voor de belangrijkste bewegingen.

De verbinding via de St. Antoniuslaan zouden we willen we benutten voor de lijnen 9 (Litteren- Bunde) en lijn 30 (Sittard-Maastricht). Dat zijn 6 bussen per uur ter ontlasting van de St. Maartenslaan.

De verbinding via de Spoorweglaan willen we openhouden voor de verbinding met de wijk Heugemerveld (Lijn 15).

Ook de onduidelijkheid over de toekomstige situatie rond de spoorovergang Duitse Poort speelt een rol in de belastbaarheid als busroute.

Varianten waarin een route via Sphinxlunet naar het station leidt, hebben niet onze voorkeur. De centrumbediening via de halte Wilhelminasingel komt hiermee onder druk.

De halte 'Centre Ceramique' heeft dagelijks ruim 200 gebruikers en van de halte Wilhelminasingel maken dagelijks 600 reizigers gebruik.

Tot slot leiden andere varianten bij sluiting van de Stationsstraat tot verminderde flexibiliteit, extra reistijd en exploitatieve meerkosten.

Arriva pleit nadrukkelijk voor het handhaven van de busroute via de Stationsstraat.

In de zijlijn van de gemeentelijke contacten is bij Arriva wel het beeld ontstaan dat de gemeente uiteindelijk als eindbeeld een 'busvrije' Stationsstraat wil. Dat wordt vooral stedenbouwkundig gevoed als gewenste promenade (brede trottoirs / terrassen) naar het centrum. Het Stationsplein fungeert als "poort naar de stad", met grootstedelijke allure, vrije zichtlijnen en de wens om de Randstedeling die met de trein is gearriveerd op het Stationsplein al het eerste stukje vlaai te laten nuttigen. Een begrijpelijke ambitie waarbij Arriva nadrukkelijk ook de logistieke knooppuntfunctie maximaal mogelijk wil houden. Ook in de constructieve samenwerking rond het ontwerp nieuwe busstation is gebleken dat het aantal m²'s dat beschikbaar is/blijft voor busverkeer steeds bevochten moet worden voor noodzakelijke ruimte voor halteperrons, rijcurves en draaicirkels.

In het recent ontvangen Collegevoorstel inzake de busroutes bij het station wordt een budget gevraagd voor een verdiepend onderzoek naar een aantal routevarianten, met dien verstande dat variant "2" waarin de Stationsstraat wordt afgesloten voor busverkeer al als voorkeursvariant wordt beschouwd. Dat wordt in het Collegevoorstel al als 'grote kwalitatieve impuls' genoemd. Die subjectiviteit gaat ons in deze fase te ver, als nog een verdiepend onderzoek naar deze ambitie moet worden uitgevoerd.

Deze variant geeft dan een ontsluiting via de St. Maartenslaan (sterke groei busbewegingen t.o.v. huidig!) en via de Spoorweglaan/Sphinxlunet (fors aantal nieuwe busbewegingen)

Arriva heeft bezwaar tegen deze in het Collegestuk beschreven 'voorkeursvariant'.

De argumentatie is als volgt:

- Als de Stationsstraat niet meer geschikt is voor busverkeer, ontstaat er een onwenselijke situatie dat de enige ontsluiting van het busstation via de St. Maartenslaan en Spoorweglaan resteert.
In het geval zich een incident voordoet op de St. Maartenslaan en de doorgang geblokkeerd is, resteert alleen de Spoorweglaan als ontsluitingsoptie. Dat leidt tot een logistieke ontwrichting van het OV-netwerk, zowel in de stad als in de regio. Dat is een onacceptabel risico.
- Bij afsluiting van de Stationsstraat moeten alle bussen naar/vanuit "Oost" via de Scharnertunnel en via de St. Maartenslaan. Forse toename busbewegingen St. Maartenslaan. Uitbreiding van de busbewegingen leidt tot extra veiligheidsrisico bij de kruising Wilhelminasingel/St. Maartenslaan.
Daarnaast zorgt deze route voor extra draaibewegingen rond het eilandperron op het busstation. Deze extra draaibewegingen kosten extra tijd, extra tijd draagt niet bij aan de reizigerskwaliteit, maar leidt ook direct tot stijging in de exploitatieve kosten. Deze extra kosten hebben invloed op het totale voorzieningenniveau van het stadsnet Maastricht met mogelijke gevolgen zoals beperkingen in route of exploitatie-tijdvenster(s).
- Bij afsluiting van de Stationsstraat moeten alle bussen naar/vanuit "Zuid" via de Sphinxlunet en Spoorweglaan. De halte Centre Ceramique (> 200 reizigers per dag) en vooral de halte Wilhelminasingel (> 600 reizigers per dag) worden dan niet meer door deze lijnen bediend. De reizigers moeten dan uitstappen op het station en van daaruit lopen. Dat leidt tot reizigersverlies en omzetsderving voor Arriva, naast de grotere loopafstand naar het centrum. De halte Wilhelminasingel fungeert met name voor de streeklijn-reizigers al als centrumhalte.
- De Sphinxlunet is in de huidige staat niet geschikt voor intensief busverkeer. De rijbaan is te smal voor tweezijdig busverkeer. Om het geschikt te maken als busroute dient de rijbaan verbreed te worden. Dat gaat ten koste van de aanliggende parkeerstroken. Ook de bestaande drempels moeten worden verwijderd. Tot slot zullen de draaicirkels en rijcurves het noodzakelijk maken om de chicane ter hoogte van de Colonel en de bocht Spoorweglaan/Sphinxlunet te verbreden. Het sluiten van de spoorovergang Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer kan als flankerende maatregel de voertuigintensiteiten terug brengen. Naar verwachting zullen de aanwonenden van de Sphinxlunet niet enthousiast worden als zij ten gunste van de aanwonenden Stationsstraat de 'prijs' betalen voor een busvrije Stationsstraat.

Eigenlijk wordt de bestaande OV-as op de Avenue Ceramique dan deels verlegd naar de Sphinxlunet.

Samengevat pleit Arriva voor :

1^e voorkeur : **voortzetting bestaande structuur**, met in hoofdzaak ontsluiting via St. Maartenslaan en Stationsstraat, beperkt gebruik Spoorweglaan. Begin 2019 stadsbussen Maastricht grotendeels in elektrische uitvoering, dus zonder geluidshinder en zonder luchtverontreiniging.

2^e voorkeur : **gespreide afwikkeling via St. Maartenslaan , Stationsstraat en (beperkt) Sphinxlunet.**

Ter ontlasting van de Stationsstraat zouden de lijnen 1 en 5 voor de zuidelijke eindbestemming De Heeg en Heugem via Sphinxlunet kunnen rijden, als de infrastructuur van Sphinxlunet hiervoor geschikt gemaakt wordt. Reizigers op lijn 1 en 5 met centrumbestemming zijn minder aangewezen op de halte Wilhelminasingel, daar deze buslijnen naar het stadscentrum doorrijden.

Arriva verzoekt de gemeente Maastricht dringend om in het beoogde verdiepende onderzoek nadrukkelijk de effecten van bushandhaving in de Stationsstraat op te nemen.

Arriva behoudt zich het recht voor om vanwege haar bedrijfsmatige belangen haar eigen afwegingen te maken inzake busroutes en het gebruik van de openbare weg. Daarbij geldt een goede verstandhouding met de wegbeheerder als basis en met respect voor elkaars positie.

En vanzelfsprekend is Arriva graag bereid onze zienswijze op korte termijn toe te lichten. Tevens zijn wij bereid onze logistiek kengetallen beschikbaar te stellen voor het beoogde verdiepende onderzoek.

Tevens adviseren wij de Provincie Limburg als concessieverlener OV hierin te betrekken.

Overzicht Arriva-busbewegingen per uur per toegangsweg busstation Maastricht

situatie per 9 december 2018
Exclusief Belgische bussen van De Lijn

Lijn	Traject	BUSEN PER UUR					
		St. Maartenlaan west-> oost	St. Maartenlaan oost->west	Stationstraat west-> oost	Stationstraat oost-> west	Spoorwegaan noord-> zuid	Spoorwegaan zuid-> noord
1	Mulberg – Centrum – Station – MIJMC – De Heeg	richting Zuid 4	4	4	4	4	
		richting West					
2	Oud Cobeerg – Centrum – Station – Scharn – Heer – De Heeg	richting Oost 2	2	2	2	2	
		richting West					
3	Wolder – Centrum – Groene Loper – Wydenpoort – Nazareth	richting Oost 2	2	2	2	2	
		richting West					
4	Valkenburg – Berg en Terhijl – Scharn – Station – Centrum – Pottenberg – Cobeerg – Centrum – Station	richting Oost 2	2	2	2	2	
		richting West					
5	Dealhof – Centrum – Station – MIJMC – Heugem	richting Zuid 4	4	4	4	4	
		richting West					
6	Dealhof – Centrum – Station – Witte Vrouwenveld – Geuselt – Amby	richting Oost 4	4	4	4	4	
		richting West					
7	MIJMC – Sibemsweeg – Station – Centrum – Cobeerg – Pottenberg – Centrum – Station	richting Zuid 2	2	2	2	2	
		richting West					
8	Boschpoort – Centrum – Station – Bemelen – Sibbe – Valkenburg	richting Oost 1	1	1	1	1	
		richting West					
9	St. Pieter/Villipark – Centrum – Station – Limmel – Borgharen – Iteeren – Bunde	richting Noord 1	1	0	0	0	
		richting West	1	2	0	0	
15	Centrum – Station – Heugemveld – MIJMC – Oost Maarland – Eijden	richting Zuid 2	2	2	2	2	2
		richting West					2
Streeklijnen:							
30	Maastricht – MA Airport – Sittard	richting Zuid 2	2				
		richting Noord					
57	Maastricht – Mheer – Epen – Gulpen	richting station		2		2	
		richting Zuid					
350	Maastricht – Gulpen – Vaals – Aachen (D)	richting station		2		2	
		richting Zuid	27	28	25	25	2
			St. Maartenlaan 55	Stationstraat 50	Stationstraat 50	Spoorwegaan 4	Spoorwegaan 2

Scholierenlijnen: - alleen ochtendspits

610 Beektoke – Gulpen – Maastricht (via Leeuwenbergh)

659 Vaals – Vijlen – Gulpen – Maastricht (via Leeuwenbergh)