



RAAMWERK VERKEERSSTRUCTUUR STATIONSGBIED

21 NOVEMBER 2018

OPBOUW

Aanleiding

Consultatie

Context en Uitgangspunten

Structuur

- Voetgangers

- Fietsers

- Lijnbussen (Arriva)

- Internationale bussen (o.a. Flixbus, IC-bus, Eurolines)

- Autostructuur

Voorbeelden voor nieuwe inrichting

AANLEIDING VERKEERSTUDIE

Eind 2018 zal de nieuwe inrichting van de Stationsstraat tussen het station en de Wilhelminasingel worden opgeleverd. Deze nieuwe inrichting biedt meer ruimte voor voetgangers ten koste van autoparkeren. Tot deze herinrichting is besloten na een debat in 2016 dat plaatsvond ter besluitvorming van de ondergrondse fietsstalling bij het station.

Een gemeenschappelijk streven van omwonenden en ondernemers was de wens om de binnenstad, wat betreft levendigheid en een verkeersluw karakter, bij het station te laten beginnen. Er zijn bij diverse debatten meerdere verkeersvarianten verkend, waarbij ook verschillende busroutes in Wyck zijn bekeken. Het wijzigen van de busroutes bleek in 2016 echter niet rijp voor besluitvorming.

De nieuwe inrichting van de Stationsstraat in 2018 leidt niet, onafhankelijk van de nog te kiezen vervolgstap, tot een noodzakelijk ingrijpende herinrichting en bijbehorende kostenderving. Alle vervolgstappen zijn nog mogelijk.

AANLEIDING VERKEERSTUDIE: MOTIE 6

JUNI 2017

D66 Maastricht

GROENLINKS



SP

Overwegende dat:

- Sluipverkeer voor het station leidt tot overlast en onveiligheid;
- De luchtkwaliteit op de Parallelweg een van de slechtst scorende plaatsen in Maastricht betreft;
- Autoverkeer nu al gewend is aan de situatie waarin doorgaand verkeer voor het station langs onmogelijk is;

Constaterende dat:

- De huidige verkeerssituatie tijdens de bouw van de fietsenstalling niet tot problemen leidt;
- Het station bereikbaar kan blijven vanaf drie zijden, zonder dat verkeer de route Parallelweg - Spoorweglaan (of omgekeerd) kan afleggen;

BESLUIT:

- **Het college te verzoeken om zo snel als mogelijk de verkeerscirculatie rondom het station te onderzoeken en daarbij optimalisatie van de gehele structuur, het mogelijk vermijden van sluipverkeer en doorgaand verkeer waar dat niet gewenst is, na te streven en om na de vereiste inspraak tot besluitvorming en implementatie over te gaan.**

CONSULTATIE 2018

Specifiek voor de verkeersstructuur in de stationsomgeving hebben de volgende bijeenkomsten plaats gevonden:

- 19 februari Openbare informatieavond / inloopavond
- 4 april Overleg St Maartenslaan/Alexander Battalaan
- 5 april Overleg St Antoniuslaan/Parallelweg
- 10 april Overleg Meerssenerweg/Wyckerveld
- 11 april Terugkoppelmoment Stad en Spoor
- 16 april Overleg Sphinxlunet/Duitse Poort
- 19 april Overleg Stationsstraat/Bourgognelaan
- 7 mei Overleg fietsersbond, ROL, gehandicaptenbond
- 8 mei Overleg ondernemers
- 11 juni Openbare informatieavond / inloopavond ondernemers Wyck
- 11 september Openbare informatieavond tijdens raadsavond

STRUCTUURVISIE MAASTRICHT 2030

De afbeelding hiernaast geeft de hoofdinfrastructuur van Maastricht weer zoals opgenomen in de Structuurvisie Maastricht 2030. Naast de hoofdwegen (rood), de openbaar vervoersassen (blauw) is het de ambitie om in het centraal stedelijk gebied een verkeerslichtvrije langzaam verkeersroute te realiseren (groen).

Het deel dat De Groene Loper beslaat is in 2018 gerealiseerd. Ook op de route Malberg – centrum zijn stappen in kwaliteit gezet.

Het deel tussen de Maas, het station, via de Groene Loper naar Maastricht-Oost bevat nog een aantal knelpunten en missende schakels.



BESTUURSAKKOORD 2018 - 2022

Doelen in akkoord:

- Kwalitatieve impuls Stationsstraat, onder meer door het autoluwer maken van Wyck;
 - Voortzetten project Stad en Spoor gericht op de aanpak van de barrièrewerking van de spoorzone en de transformatie van station Maastricht naar internationaal knooppunt;
 - Binnen de spoorzone oplossen van de problematiek van halterende langeafstandsbussen aan de oostzijde van het station.
-
- Het STOP-principe met de volgende prioriteitsvolgorde: voetgangers, fietsen, openbaar vervoer en tot slot personenauto's.



AMBITIENOTA STAD EN SPOOR

Over het spoor

ONTWERP AMBITIENOTA
STAD EN SPOOR MAASTRICHT



OPHEFFEN BARRIÈREWERKING



1,5 km



Passerelle over het spoor



Fietstunnel Scharnerweg



Overweg Duitse Poort



AMBITIENOTA STAD EN SPOOR

Verbeteren van:

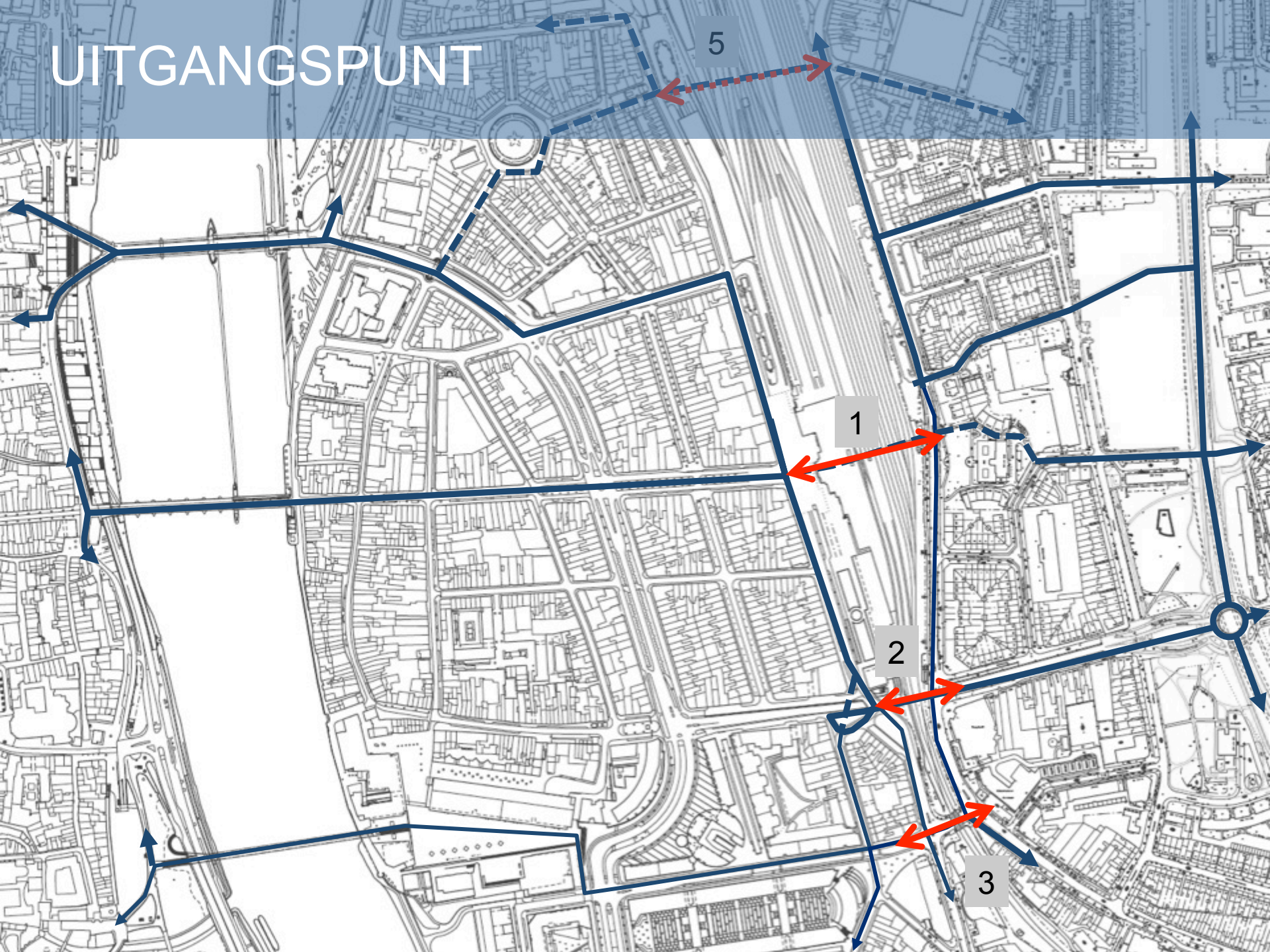
1. Stationsverbinding / huidige passerelle
2. Scharnertunnel
3. Overweg Duitse Poort
4. Overweg Bloemenweg / Alfons Ariënsstraat

Op (lange) termijn realiseren:

5. Mosaverbinding

De locaties (behoudens nr 4) zijn op de volgende sheet weergegeven.

UITGANGSPUNT



UITGANGSPUNT: VERBINDEN ONTMOETINGSPLEKKEN



UITGANGSPUNT: PRIORITEIT

1. Voetganger
2. Fietser
3. Openbaar vervoer
4. Taxi / logistiek
5. (Deel-) auto



VOETGANGER: DE PRINCIPES

Algemeen

- Meer ruimte voor ontmoeten, vertragen en bewegen
- Rijen van verschillende ontmoetingsplekken
- Prettig verblijfsklimaat
- Aandachtspunt: (sociale) veiligheid ook in avonden

Verbinden

- Binnenstad – Wyck – Centrum Oost
- Hogere fijnmazigheid tussen Wyck - Wyckerpoort

VOETGANGERINTENSITEITEN



Figure 28: Spatial distribution of the shopping streets Maastricht

Bron: Elise Wijnker

VOETGANGERSSTRUCTUUR

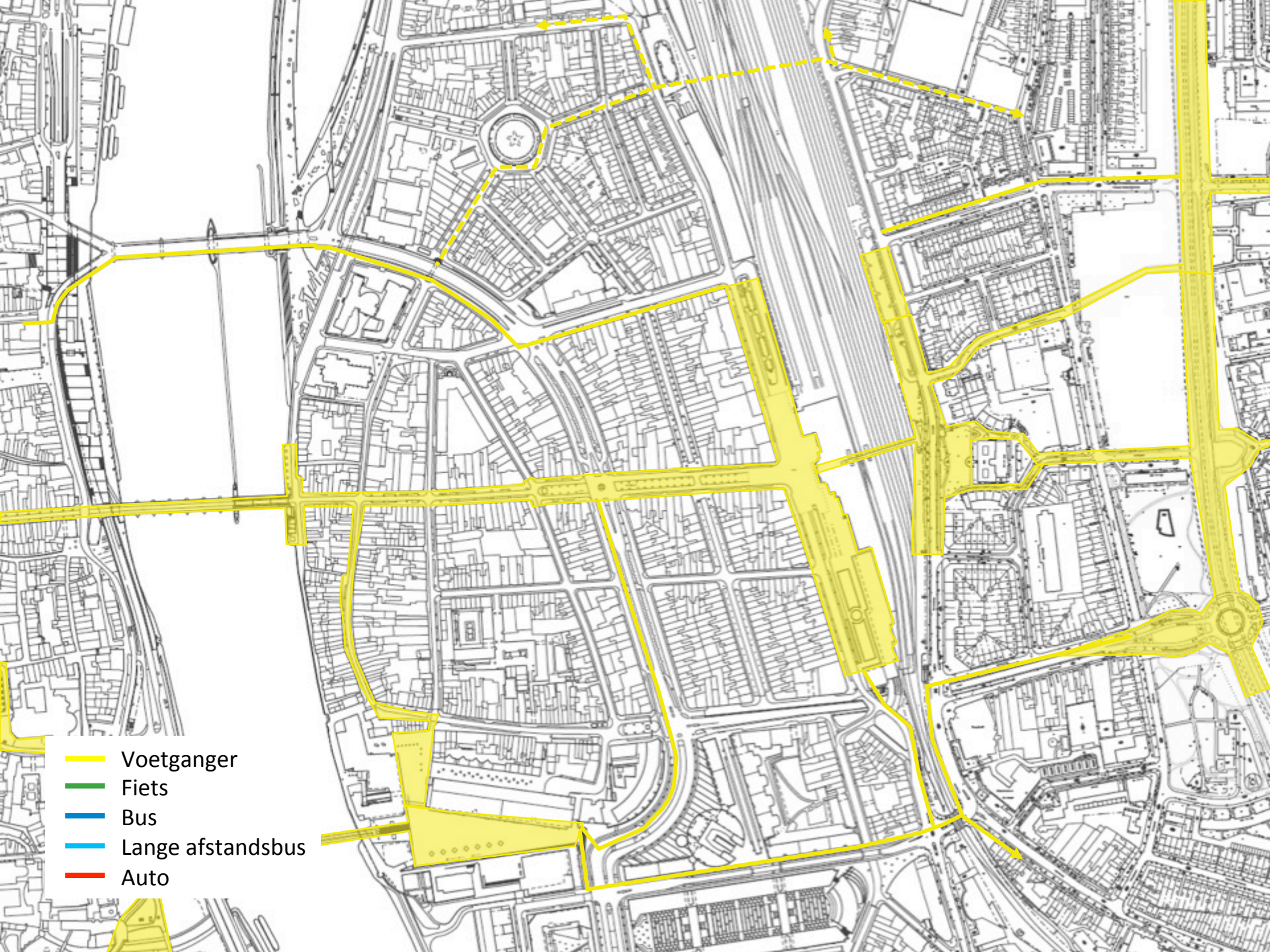
Centrale as tussen Binnenstad – Wyck – Centrum Oost met:

- Impuls ruimtelijke kwaliteit (visitekaartje voor stad)
- Via bronpunt Station Maastricht zodat ook in avonduren voldoende sociale controle aanwezig is
- Zorgt voor loopstromen door stationsgebouw
- Meer ruimte voor bewegen/lopen, vertragen en ontmoeten, door meervoudig gebruik van voorzieningen en ook ten koste van voorzieningen (bijvoorbeeld gemotoriseerd verkeer en parkeren)
- Verbeterde oversteekbaarheid Wilhelminasingel

Overweg Duitse Poort

- Verbeteren looproute (lijkt wenselijk als gelijkvloers en sociaal veilig alternatief bij nachtelijke sluiting station).
- Winst voor (spoor-)veiligheid zodra gemotoriseerd verkeer andere route krijgt

De looproute via de Scharnertunnel is niet aantrekkelijk en niet sociaal veilig en bijzonder lastig om aantrekkelijk te krijgen. Op termijn hogere fijnmazigheid door toevoegen van nieuwe loopverbinding Mosabrug (gekoppeld aan ontwikkelingen en nieuwe bestemmingen o.a. Mosa, Spoorbrug, Sappi).



- Voetganger
- Fiets
- Bus
- Lange afstandsbus
- Auto

FIETSER: DE PRINCIPES

Algemeen

- Ruimte voor groei fietsgebruik (ook voor snelle e-fietser)
- Bevorderen van fietsvriendelijke routes (verharding, bij voorkeur verkeerslichtvrij, weinig conflicten met andere verkeersdeelnemers)
- Aansluiten op fietsstallingen
- Aandachtspunt: (sociale) veiligheid in avonduren
- Grenzen aan groei fietsverkeer Wyckergrachtstraat op drukke momenten in zicht

Verbindingen

- Hogere fijnmazigheid ter hoogte van spoor wenselijk voor:
 - Korte verplaatsingen Wyck – Wyckerpoort, zodanig dat barrière van 1,5 kilometer wordt geslecht.
 - Stedelijke verplaatsingen, daarom spoorkruisingen aansluiten op bestaande Maaskruisingen
- Directe verbindingen naar stallingsvoorzieningen op OV-knoop ten behoeve van voor- en natransport

FIETSSTRUCTUUR

Centrale as tussen Binnenstad – Wyck – Centrum Oost met:

- Comfortabele en aantrekkelijke stationsverbinding:
 - Tunnelvariant via tapis roulant aan westzijde en ‘knikkerput’ aan oostzijde. Te combineren met reizigerstunnel
 - Een opgewaardeerde passerelle is minder makkelijk befietsbaar uit te voeren
- Verbeterde overstekbaarheid Wilhelminasingel
- Verbeterde overstekbaarheid Meerssenerweg
- Een aantrekkelijke verbinding tussen oostelijke stationsentree en Frankenstraat
- Via bronpunt Station Maastricht zodat ook in avonduren voldoende sociale controle aanwezig is

Scharnertunnel

- Verhogen aantrekkelijkheid en veiligheid
- Bijvoorbeeld door brommers via rijbaan te laten rijden.

Overweg Duitse Poort

- Fietsroute via Heerderweg steeds belangrijkere schakel.
- Winst voor (spoor-)veiligheid zodra gemotoriseerd verkeer andere route krijgt

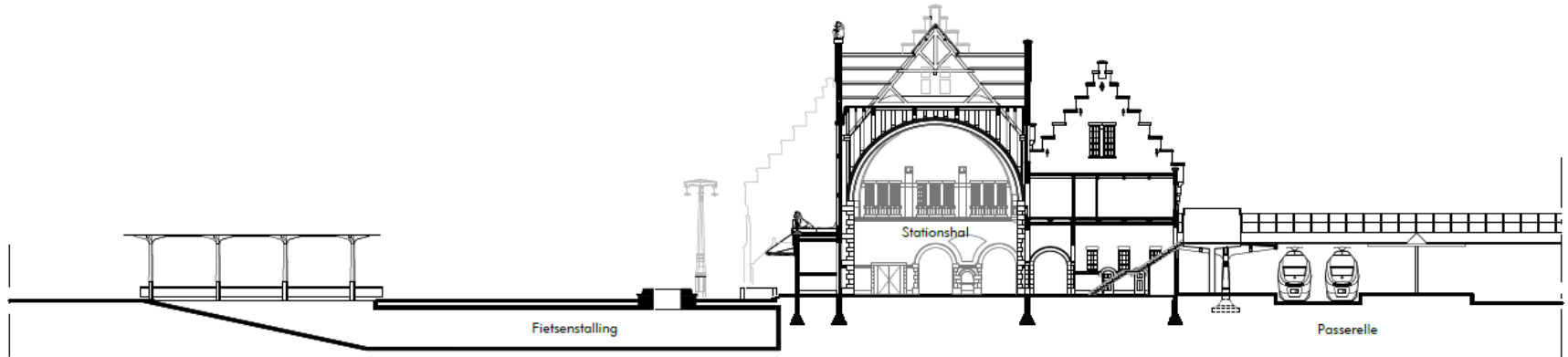
FIETSSTRUCTUUR

Op termijn hogere fijnmazigheid door toevoegen van nieuwe fiets- en loopverbinding Mosabrug (gekoppeld aan ontwikkelingen en nieuwe bestemmingen o.a. Mosa, Spoorbrug, Sappi).

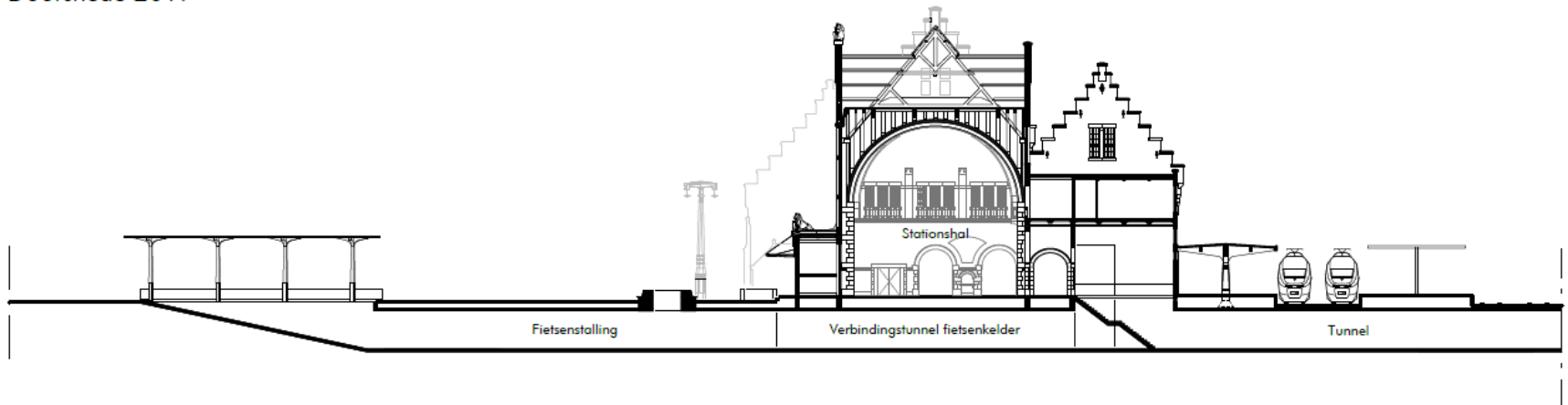
Extra fietsverbindingen zorgen voor:

- Gewenste fijnmazigheid in spoorzone
- Ontlasting centrale as indien nodig (e-fietsen, brommers, scooters kunnen/moeten uitwijken naar noordelijke en zuidelijke routes)

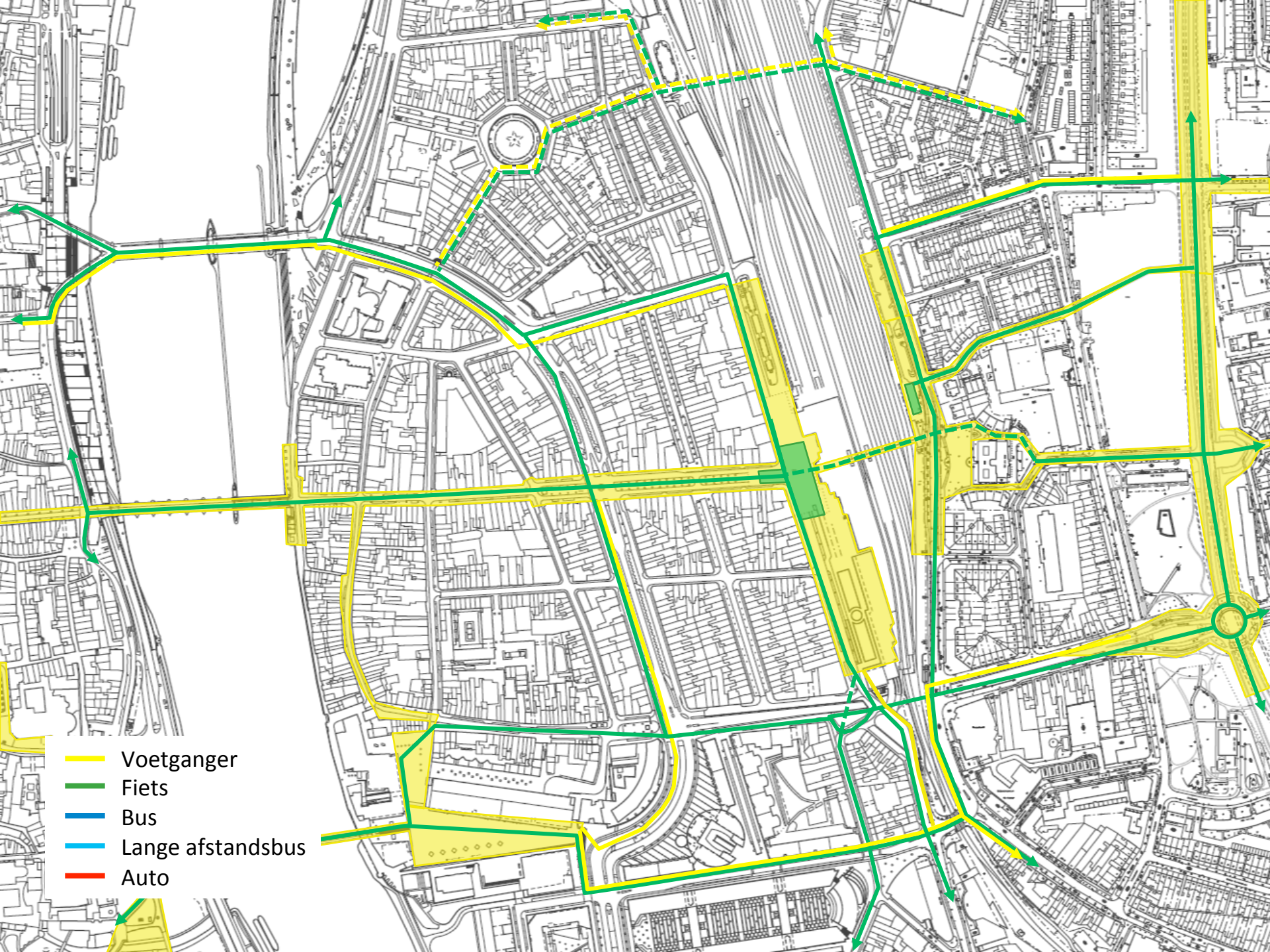
FIETSTUNNEL BIJ STATION



Doorsnede 2019



Doorsnede optie 2: Reizigerstunnel



- Voetganger
- Fiets
- Bus
- Lange afstandsbus
- Auto

BUSROUTES

Busverkeer uit de Stationsstraat?

Om de binnenstad bij het station te laten beginnen moet grote nadruk worden gelegd op de omvorming van de stationsstraat als verkeersruimte naar verblijfsgebied. De verbreding van de trottoirs en het parkeervrij maken van de middenzone is hiertoe een eerste aanzet. Er ligt echter een spanning met het busverkeer, dat hier geen halte heeft en de stationsstraat slechts als doorgangsruiimte gebruikt en daarbij zo min mogelijk snelheid wil verliezen. Door het busverkeer worden de fietsers gedwongen om bij de Alexander Battalaan in te voegen op de middenstrook om zo de stalling te bereiken. Hierdoor krijgt dit deel van de middenstrook meer het karakter van een fietspad. Daarnaast is er geen mogelijkheid om terrassen te voeren op de middenberm, omdat door de bussen de oversteekmogelijkheden beperkt zijn.

Een concrete stap in het prioriteit geven aan de voetganger en fietser op de centrale as tussen Binnenstad – Wyck – Centrum Oost kan worden bereikt door de Stationsstraat vrij te maken van busverkeer. Hiermee wordt ruimte gecreëerd voor de voetganger en fietser, maar ook voor verblijven (bijvoorbeeld terrassen) of groen. Het busverkeer dient dan uiteraard wel via andere routes van en naar het busstation aan de Parallelweg te rijden. De huidige busrouting garandeert een bepaalde kwaliteit van openbaar vervoer en het is belangrijk deze kwaliteit te behouden. Het centrale busstation is een veel gebruikt overstappunt voor stedelijke busverplaatsingen en is ook belangrijk bij het voor- en natransport van de trein.

Onderzocht is of er alternatieve routes zijn waarbij de punctualiteit, de rijafstanden, reistijd en het comfort voor reizigers van zodanige kwaliteit blijven zodat naar verwachting geen negatief effect op het aantal busreizigers te verwachten is. Bij deze analyse is tussentijds geconcludeerd dat:

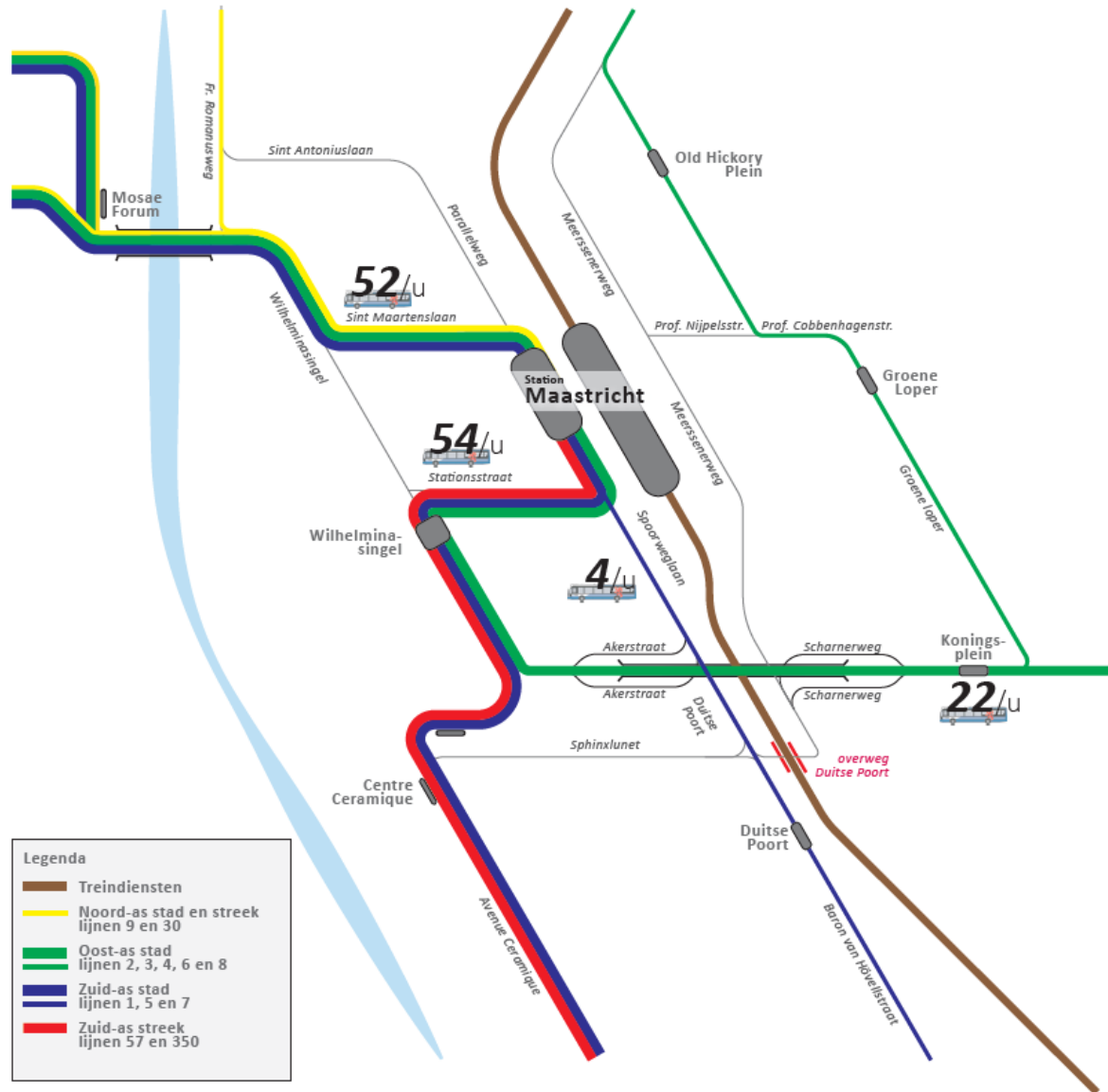
- Buslijnen via de overweg Duitse Poort ongewenst zijn vanwege het grote aantal treinpassages en daarmee gepaard gaande vertraging;
- Ter ontlasting van de Sint Maartenslaan 6 bussen per uur kunnen rijden via Sint Antoniuslaan zonder rijtijdverlies;
- De bushalte aan de Wilhelminasingel wordt intensief gebruikt. Het niet aandoen van deze halte leidt tot langere loopafstanden, maar ook minder vertraging voor busreizigers zonder herkomst/bestemming in Wyck.
- Het voor reizigers ongunstig is stadsbussen uit Oost te laten stoppen bij de Meerssenerweg i.p.v. op busstation. Hierdoor zouden overstapbewegingen tussen verschillende stadlijnen onnodig lang duren.
- Rijden via de route Scharnertunnel, Avenue Ceramique, Sphinxlunet en Duitse Poort/Spoorweglaan ongunstig is omdat de reistijd met 2 tot 4 minuten toeneemt.
- Rijden via de Spoorweglaan en Sphinxlunet investeringen vergt voor doorstroming op de Spoorweglaan en Duitse Poort.

Afgezien van allerlei variaties en subvarianten zijn op hoofdlijnen vier routevarianten voor het busverkeer mogelijk ten opzichte van de huidige situatie:

0. Huidige situatie
1. Alle bussen St. Maartenslaan (situatie 2017)
2. St. Maartenslaan en Sphinxlunet
3. Spreiden over meerdere routes
4. 1-richtingsverkeer door Stationsstraat

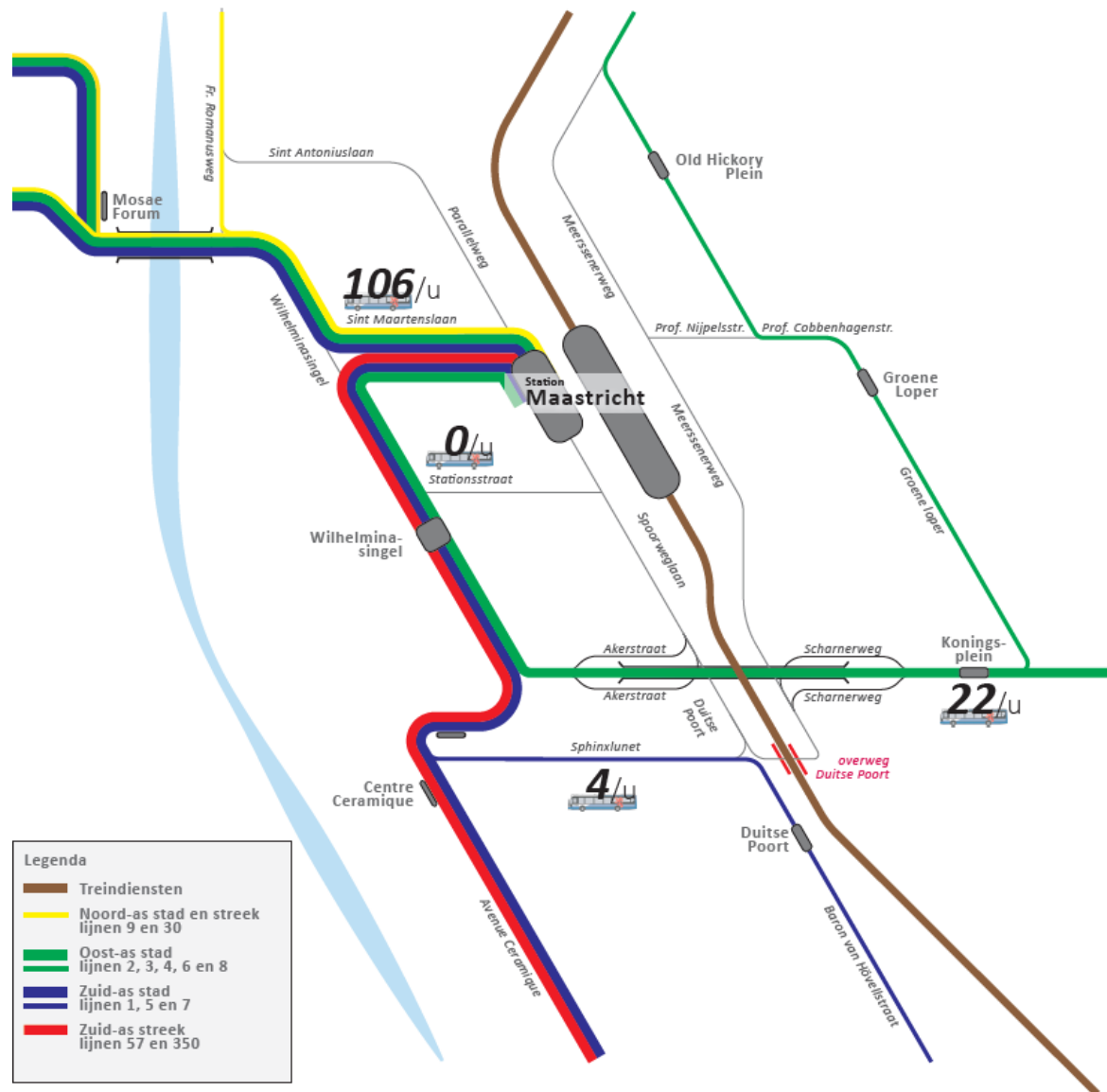
0: BUSROUTES (HUIDIG)

Uitsluitend
bussen Arriva



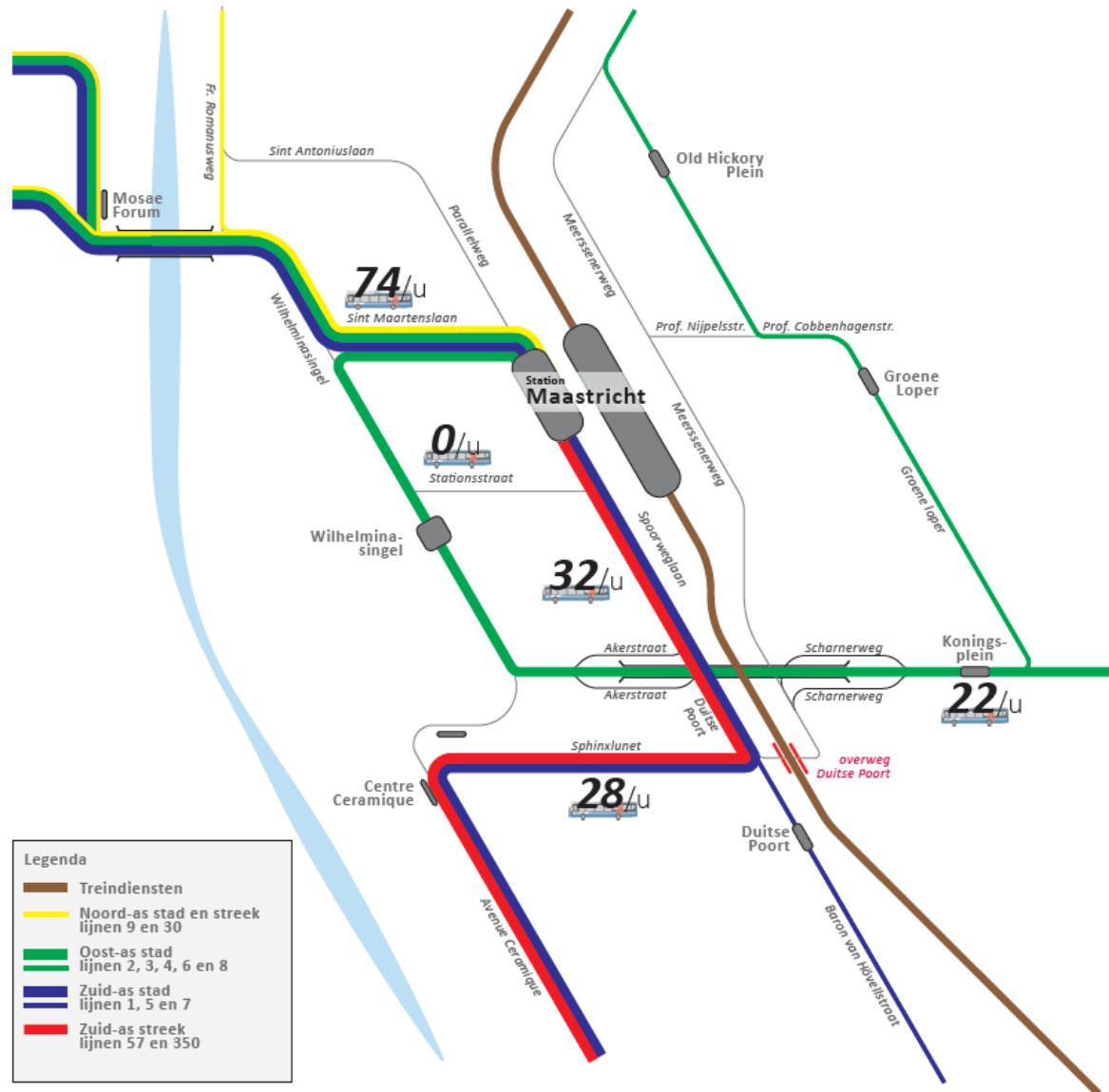
1: BUSROUTES (SINT MAARTENSLAAN)

Uitsluitend
bussen Arriva



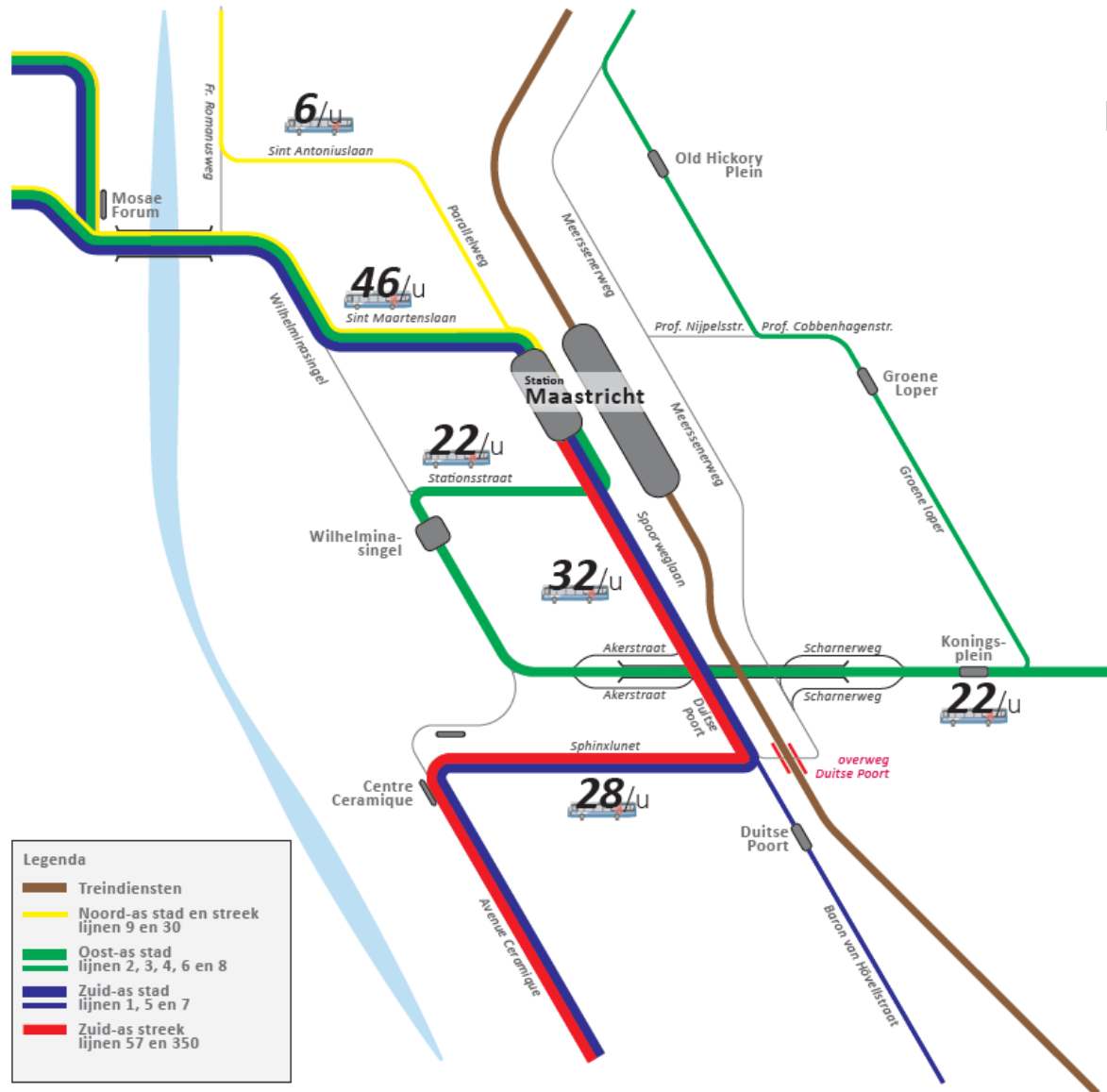
2: BUSROUTES (SINT MAARTENSLAAN EN SPHINXLUNET)

Uitsluitend
bussen Arriva



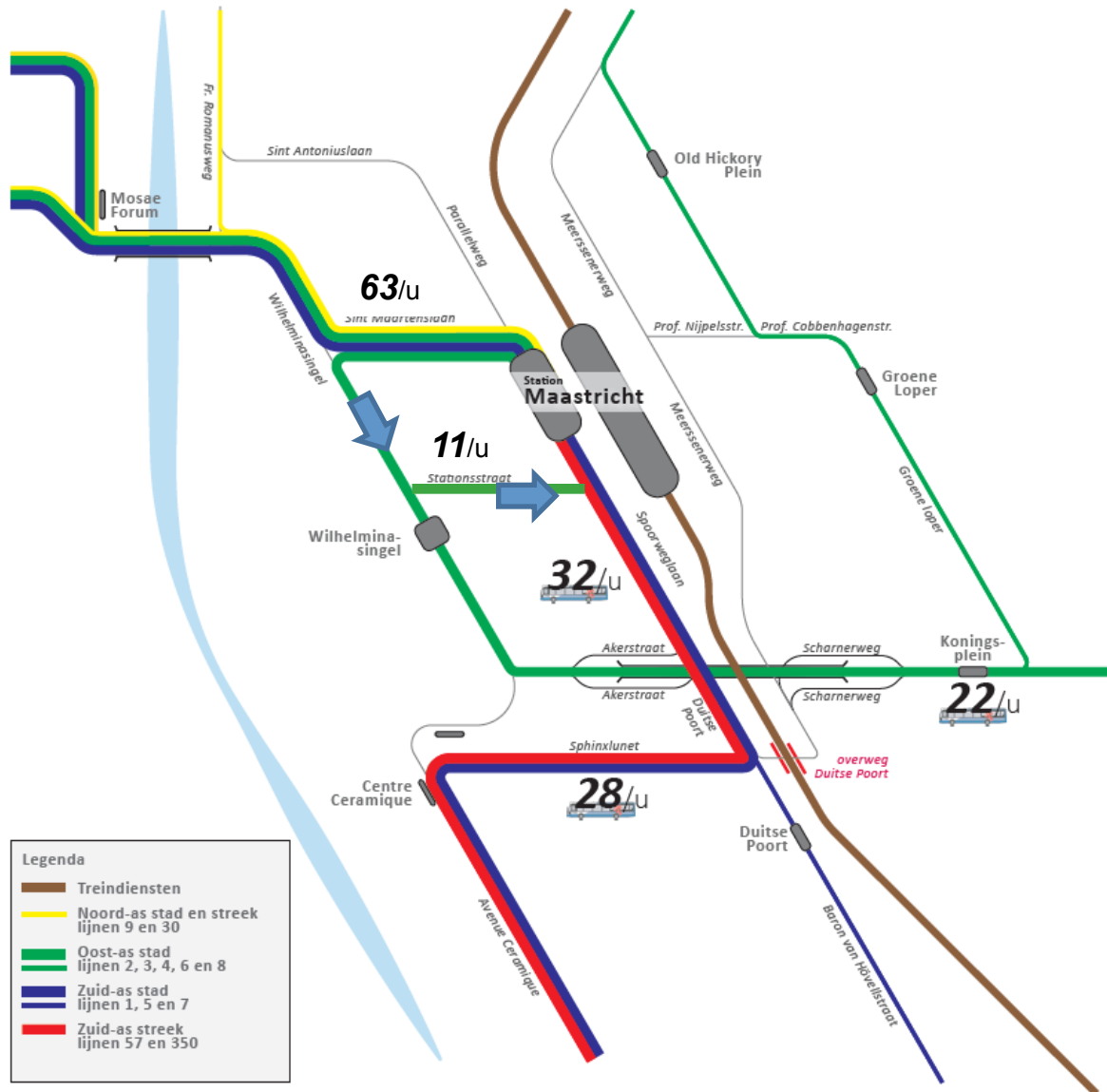
3: BUSROUTES (SPREIDEN)

Uitsluitend
bussen Arriva



4: BUSROUTES (1-RICHTING STATIONSSTRAAT)

Uitsluitend
bussen Arriva



BUSROUTES

Dagelijks rijden naast lijnbussen van Arriva ook van de Belgische vervoerders De Lijn en TEC. Deze rijden – op een enkele uitzondering na - via de Sint Maartenslaan van en naar het busstation. Omgerekend zijn dit 8 tot 10 busbewegingen per uur (overdag en beide richtingen samen). Deze aantallen verschillen niet per variant en zijn daarom niet meegenomen in de figuren en tabellen, maar rijden op dit moment wel door Wyck.

Twee autonome ontwikkelingen zijn verder relevant. Ten eerste zijn vanaf medio 2019 de meeste stadsbuslijnen van Arriva elektrisch en zullen uiteindelijk alle buslijnen van Arriva in 2025 elektrisch zijn. Elektrische bussen zijn stiller en stoten geen schadelijke stoffen uit, waardoor de luchtkwaliteit langs de rijroutes zal verbeteren. Trillingshinder zal niet significant wijzigen. Ten tweede zal het aantal bussen van De Lijn afnemen zodra de tram naar Hasselt gaat rijden. Nu rijdt lijn 20a, 45, 62 en 63. Alleen de buslijn naar Tongeren lijn 62 zal blijven rijden na komst van de tram. De overlast voor omwonenden van bussen neemt daardoor – op grond van autonome ontwikkelingen – af.

BUSROUTES

In onderstaande tabel is het aantal bussen per uur weergegeven in de straten rondom het station per variant.

Variant / bussen per uur	Stationsstraat	Sint Maartenslaan	Sphinxlunet	Sint Antoniuslaan
0. Huidige situatie	54	52	0	0
1. Alle bussen St. Maartenslaan	0	106	0	0
2. Sphinxlunet- variant	0	74	28	0
3. Spreiden	22	46	28	6
4. 1-richting Stationsstraat	11	63	28	0

In de volgende tabel is per routevariant weergegeven wat het effect is op het aantal dienstregelingkilometers [drk]. Deze maat is een indicatie voor de exploitatiekosten (brandstof en rijtijd) en het effect op de ritprijs (reizigerskilometers). Ook het effect op het aantal passages bij de oversteek bus-trein aan de Parallelweg en bij de halte Wilhelminasingel is in de tabel opgenomen.

Variant	Exploitatiekosten [DRK]	Passages bij bus-treinoversteek	Wilhelminasingel
0. Huidige situatie	0	0	54
1. Alle bussen St. Maartenslaan	--	--	54
2. Sphinxlunet- variant	-	-	22
3. Spreiden	0/+	0	22
4. 1-richting Stationsstraat	-	0/-	22

▪De huidige situatie is voor het openbaarvervoer de meest robuuste oplossing. Bij calamiteiten zijn er twee routes beschikbaar (Sint Maartenslaan en Stationsstraat). Er zijn geen keerbewegingen op het busstation zodat de voetgangersoversteek (zie toelichting verderop) tussen trein en bus zo min mogelijk wordt gehinderd.

▪Variant 1 is gelijk aan de situatie in 2017 tijdens de bouw van de ondergrondse fietsenstalling. In variant 1 rijden geen bussen meer door de Stationsstraat en kan dus de centrale as worden heringericht. Toch is variant 1 onaantrekkelijk. Het aantal bussen in Sint Maartenslaan neemt toe van 52 naar 106 bussen per uur (beide richtingen samen). Waardoor deze variant leidt tot een grote belasting van het kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan met nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Ook leidt deze variant – begrijpelijkerwijs – tot veel weerstand bij de bewoners en ondernemers in de Sint Maartenslaan. Ook neemt het aantal buskilometers substantieel toe, wat ongunstig is voor de reistijd van reizigers en de exploitatiekosten. Variant 1 scoort tot slot ongunstig op het vlak van het aantal kilometers en keerbewegingen bij het station.

BUSROUTES

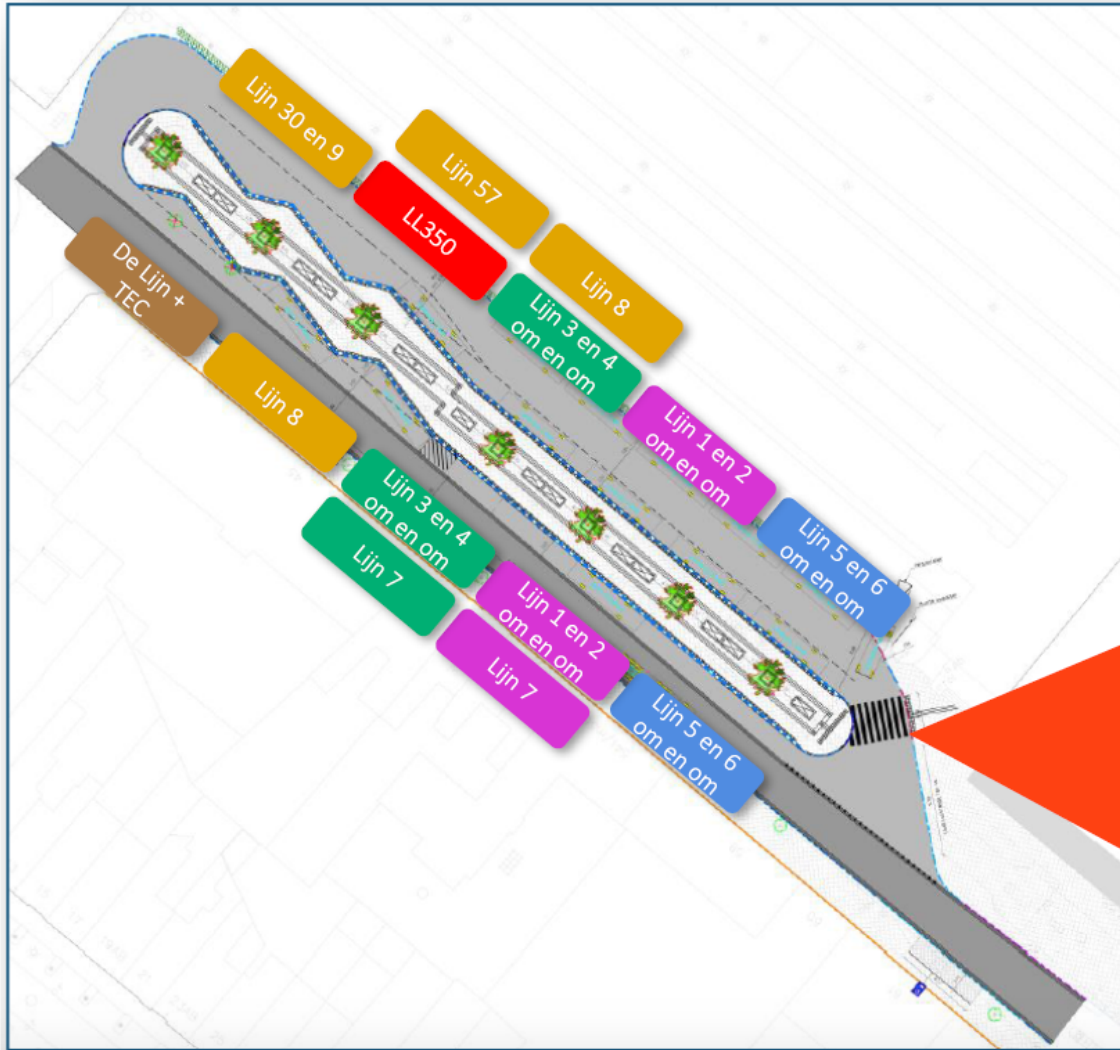
- In variant 2 wordt ook de Stationsstraat ‘busvrij’, terwijl de extra belasting op de Sint Maartenslaan minder groot is. Ook zijn het negatieve effect op de exploitatiekosten en het aantal keerbewegingen bij het station geringer. Daar staat tegenover dat de halte bij de Wilheminasingel door minder bussen wordt aangedaan. De halte op de Avenue Ceramique moet worden verplaatst. Deze nieuwe route is qua afstand vergelijkbaar met de huidige routes via de Stationsstraat en Wilhelminasingel, wel dient de doorstroming ter hoogte van De Colonel en het kruispunt ten westen van de overweg Duitse Poort voor bussen gegarandeerd te worden. De doorstroming kan voor beide gevallen worden verbeterd door de overweg Duitse Poort af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Iets wat ook al vanuit spoorwegveiligheid als reële optie naar voren is gekomen. Het voordeel van een dergelijk afsluiting is ook dat Sphinxlunet ondanks de bussen met een lagere verkeersdruk te maken krijgt. De bussen van en naar oostelijk Maastricht rijden via de Sint Maartenslaan. Het aantal bussen in de Sint Maartenslaan neemt toe van 52 naar 74 bussen per uur (beide richtingen samen). Dit is een substantiële toename. De extra overlast die dit met zich meebrengt wordt echter (deels) gecompenseerd door de hiervoor geschetste autonome ontwikkelingen.
- In variant 3 wordt de Stationsstraat niet busvrij. Bussen worden zoveel als mogelijk verspreid over de verschillende routes. Hierdoor biedt deze variant niet de beoogde ruimte voor voetgangers- en fietsers in de Stationsstraat, terwijl dit wel de aanleiding van de discussie was. Ook in de overige straten Sphinxlunet (28 bussen per uur), Sint Maartenslaan (46 bussen per uur) en St Antoniuslaan (6 bussen per uur) zal door de aanwezigheid van bussen (in beide richtingen) het minder eenvoudig worden om verbeteringen in het verblijfs- en leefklimaat te realiseren. Juist omdat de overlast van bussen autonoom afneemt, is het spreiden van de overlast, met alle nadelen van dien, geen voor de hand liggende keuze.
- Ook variant 4 is in 2016 naar voren gekomen naar aanleiding van de gevoerde discussies. Hierbij wordt de Stationsstraat alleen in 1-richting gebruikt. Voordeel van deze variant is dat er ruimte ontstaat in de Stationsstraat voor voetgangers en fietsers zonder dat alle bussen naar Sint Maartenslaan worden verplaatst. Een nadeel van deze variant is dat bij het busstation keerbewegingen ter hoogte van de voetgangersoversteek trein – bus ontstaan. Ook blijft er een conflict bestaan tussen fietsers en bussen nabij de Alexander Battalaan. Er zijn meerdere subvarianten denkbaar. Hier is uitgegaan van de variant met de kleinste stijging van het aantal bussen in de Sint Maartenslaan, waarbij ook het aantal keerbewegingen beperkt blijft. Ook in Sphinxlunet gaat het aantal bussen van 0 naar 28 bussen per uur (beide richtingen samen). Voor deze variant geldt ook dat de doorstroming voor bussen op de Spoorweglaan nabij De Colonel en het kruispunt ten westen van de overweg Duitse Poort gewaarborgd moet zijn.

BUSROUTES

Arriva bevestigt dat de genoemde varianten uitgevoerd kunnen worden, maar onderstreept ook haar voorkeur voor behoud van de huidige situatie vanuit oogpunt van robuustheid, rijtijden en duidelijkheid voor reizigers.

Uit de consultatieronde in het voorjaar van 2018 is geen eenduidige voorkeur voor een van de vier varianten naar voren gekomen. Vanuit de straten met op dit moment veel busverkeer (waaronder Sint Maartenslaan) klinkt de roep om te spreiden, vooral vanuit oogpunt van minder overlast in de vorm van trillingen, geluid en luchtvervuiling. Vanuit straten als de Sint Antoniuslaan klinkt de wens om een 30km regime te effectueren door een definitieve verkeersknip, waarmee de klassieke voornamelijk op de auto ingerichte straat kan transformeren naar een leefstraat met shared space inrichting. In het Sphinxlunet ervaart men groeiende verkeersoverlast en kan het idee om daar bussen aan toe te voegen op weinig enthousiasme rekenen. Vanuit ondernemers klinkt geen eenduidig beeld, maar wenst het overgrote deel minder bussen in de Stationsstraat, waardoor een beter verblijfsklimaat en ruimte voor ondernemen ontstaat op deze centrale as. De varianten kunnen uiteraard ook verder gecombineerd worden (bijvoorbeeld variant 3 met 4). Dat leidt echter niet eerder tot consensus zo is de verwachting.

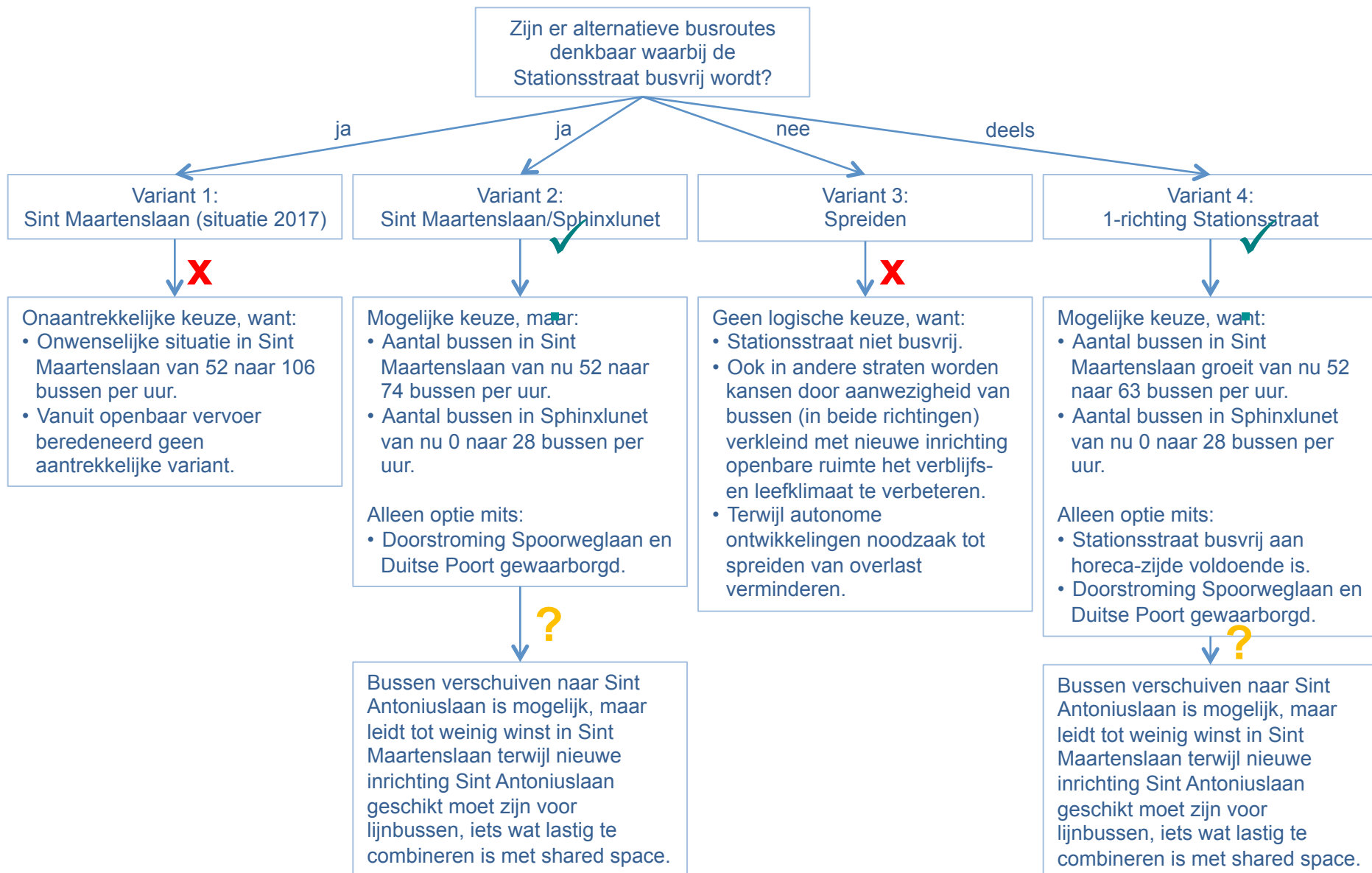
BUSROUTES

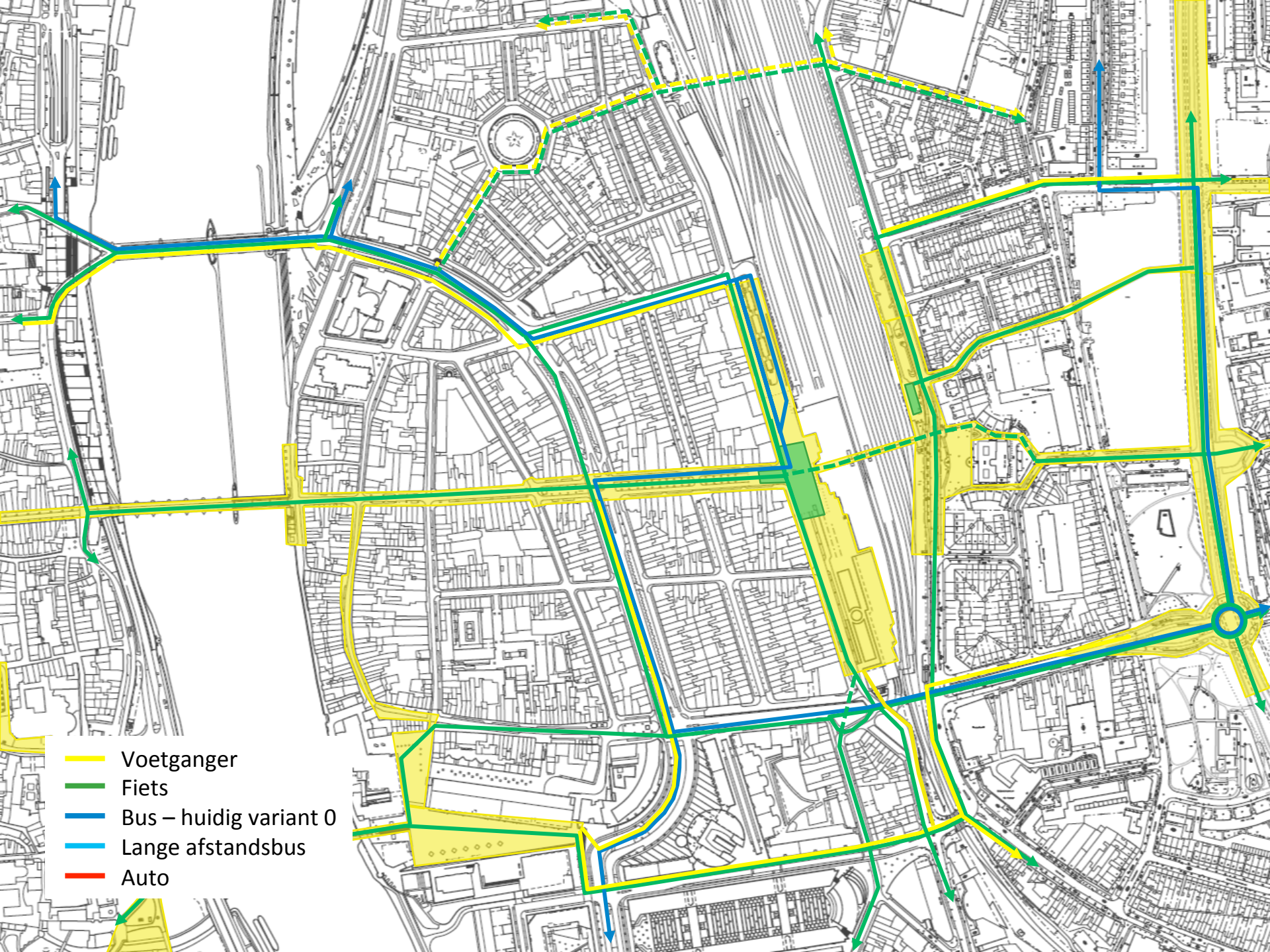


Concept ontwerp busstation dat in 2018 gebouwd wordt. In de basis halteren de stadslijnen aan het rechte deel van het perron en de streeklijnen aan het zaagtanddeel. Hiernaast staat een mogelijke indeling van de buslijnen aan de verschillende perrons. Er is ruimte om alle buslijnen een plek te geven. Gezien de krappe ruimte, is het niet/nauwelijks mogelijk om de stadslijnen met dezelfde kleur (corridors) op één plaats toe te wijzen.

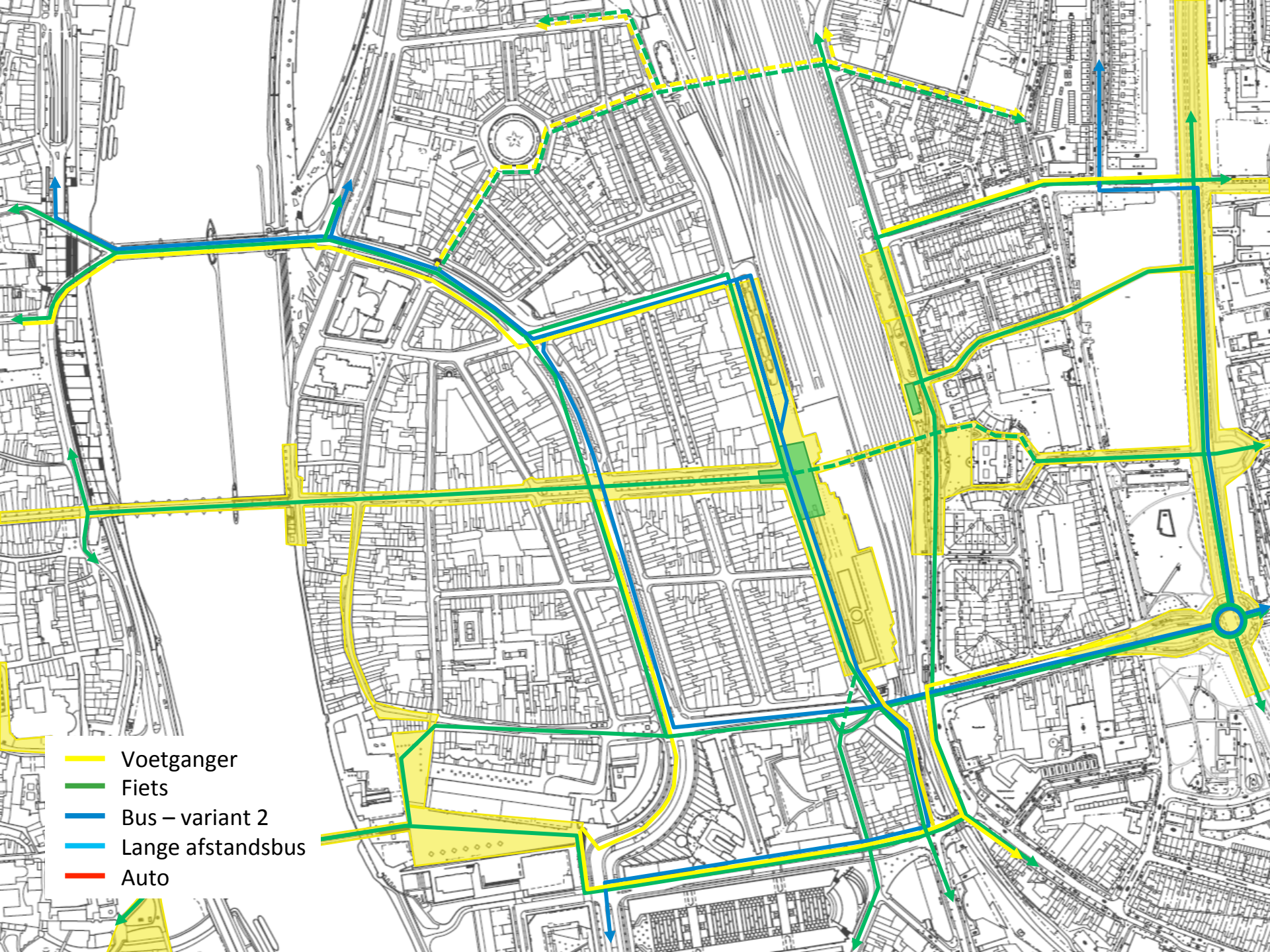
In varianten en scenario's waarbij buslijnen zowel heen- als terug via de de Sint Maartenslaan rijden, keren deze buslijnen door een ronde rond het busstation en over de oversteekplaats naar het station te rijden. Het aantal busbewegingen op de oversteekplaats in die situaties is hoger dan wanneer van/naar het zuiden of oosten de Stationsstraat of Spoorweglaan gebruikt wordt.

BESLISBOOM BUSROUTES

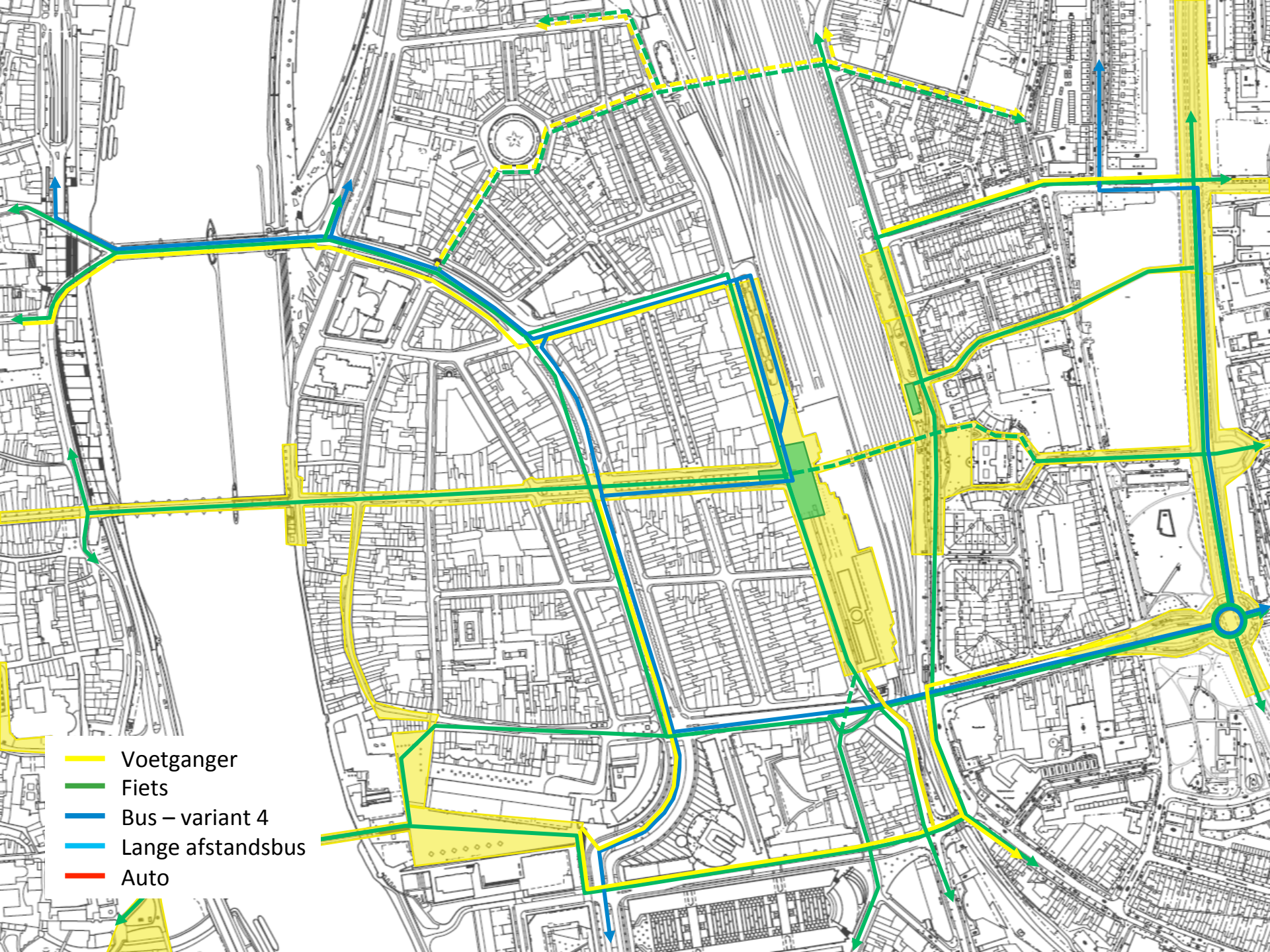




- Voetganger
- Fiets
- Bus – huidig variant 0
- Lange afstandsbus
- Auto



- Voetganger
- Fiets
- Bus – variant 2
- Lange afstandsbus
- Auto



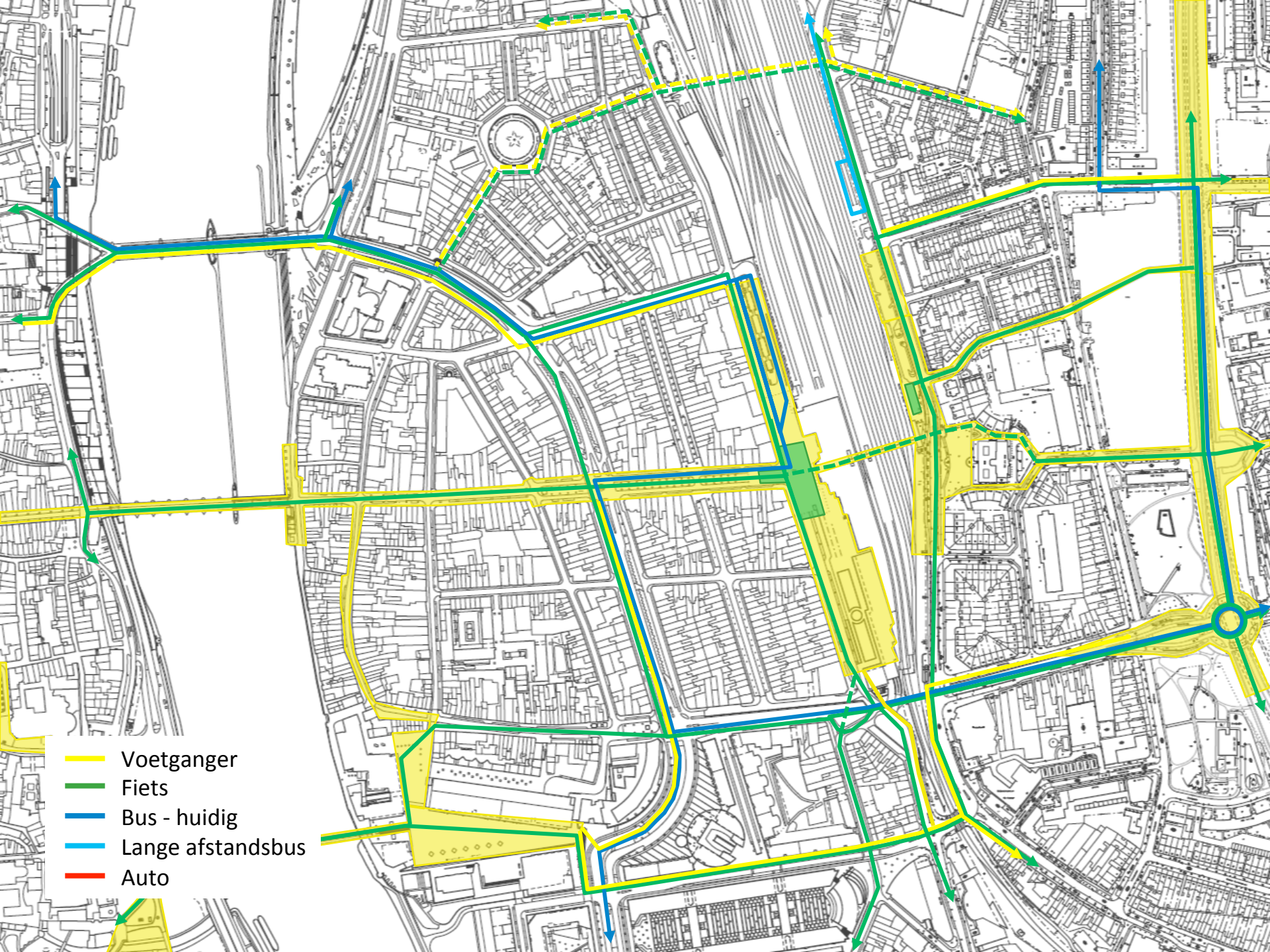
- Voetganger
- Fiets
- Bus – variant 4
- Lange afstandsbus
- Auto

LANGE AFSTANDSBUSSEN



Belangrijkste conclusies haltevoorziening:

- Juridisch geen middelen om gebruik busstation of stationsplein te verbieden.
- Bovendien biedt een halte bij station Maastricht vervoerkundig meerwaarde.
- Westzijde biedt onvoldoende ruimte, samengebruik met Arriva onwenselijk vanwege afwijkend haltepatroon
- Oostzijde is logisch alternatief, mits veilig vormgegeven en bij voorkeur zo ver mogelijk van gevels woningen af en zo dicht mogelijk bij passerelle.



- Voetganger
- Fiets
- Bus - huidig
- Lange afstandsbus
- Auto

AUTO: DE PRINCIPES

Verkennen mogelijkheden om autoverkeer in centraal stedelijk gebied zoveel mogelijk te laten rijden via hoofdstructuur, zodat:

- Autoverkeer zonder herkomst of bestemming niet ‘sluip’ door centraal stedelijk gebied.
- Autoverkeer met herkomst of bestemming zo kort mogelijk rijdt in centraal stedelijk gebied door via de kortste route naar de hoofdstructuur te rijden.
- Hierdoor lopen en fietsen de primaire vervoerswijzen worden voor stedelijk verplaatsingen.

Gedacht kan worden aan:

- Doorgaande autoroutes die geen onderdeel zijn van de hoofdwegenstructuur ‘hard’ of ‘zacht’ te knippen.
- Goede inrichting van openbare ruimte zodat auto te gast is en gepast rijgedrag af wordt gedwongen.

Uitgangspunt:

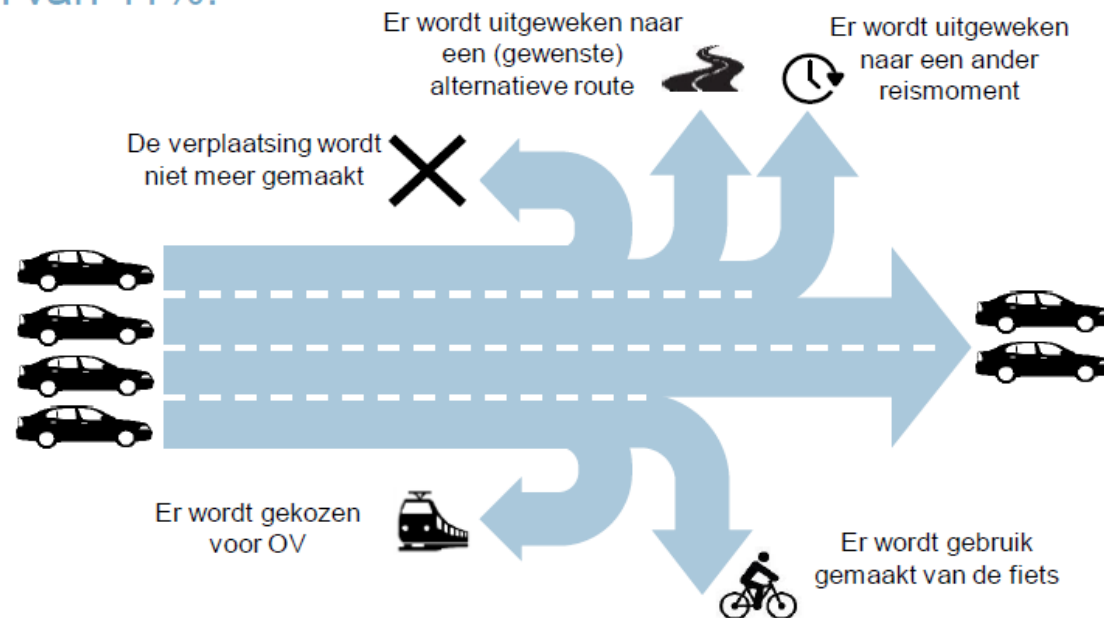
- Woningen, bedrijven en parkeerfaciliteiten blijven bereikbaar

Goed om te realiseren:

- Verkeer zoekt vanwege grote bouwwerkzaamheden gedurende 2018 nog naar ideale routes. Zo is de Parklaan (Groene Loper) in juni 2018 geopend voor verkeer.
- Drukke op parallelle routes vormen communicerende vaten. Zo zijn de verkeersintensiteiten op de Meerssenerweg, Parklaan (Groene Loper), Koning Clovisstraat en Vijverdalseweg aan elkaar gerelateerd. Wordt rijden via een van de routes onmogelijk, dan neemt de druk op de andere routes toe.
- Mogelijk verdwijnt er ook autoverkeer na een andere weginrichting, zo blijkt uit een TNO-onderzoek van concrete projecten in Europa (zie volgende sheet)!

AUTO:GEVOLG ANDERE WEGINRICHTING

- › Uit internationaal onderzoek blijkt dat er **verkeer verdwijnt**.
- › Een internationale studie laat zien dat er **gemiddeld 22%** verkeer verdwijnt met een **mediaan van 11%**.



AUTOSTRUCTUUR

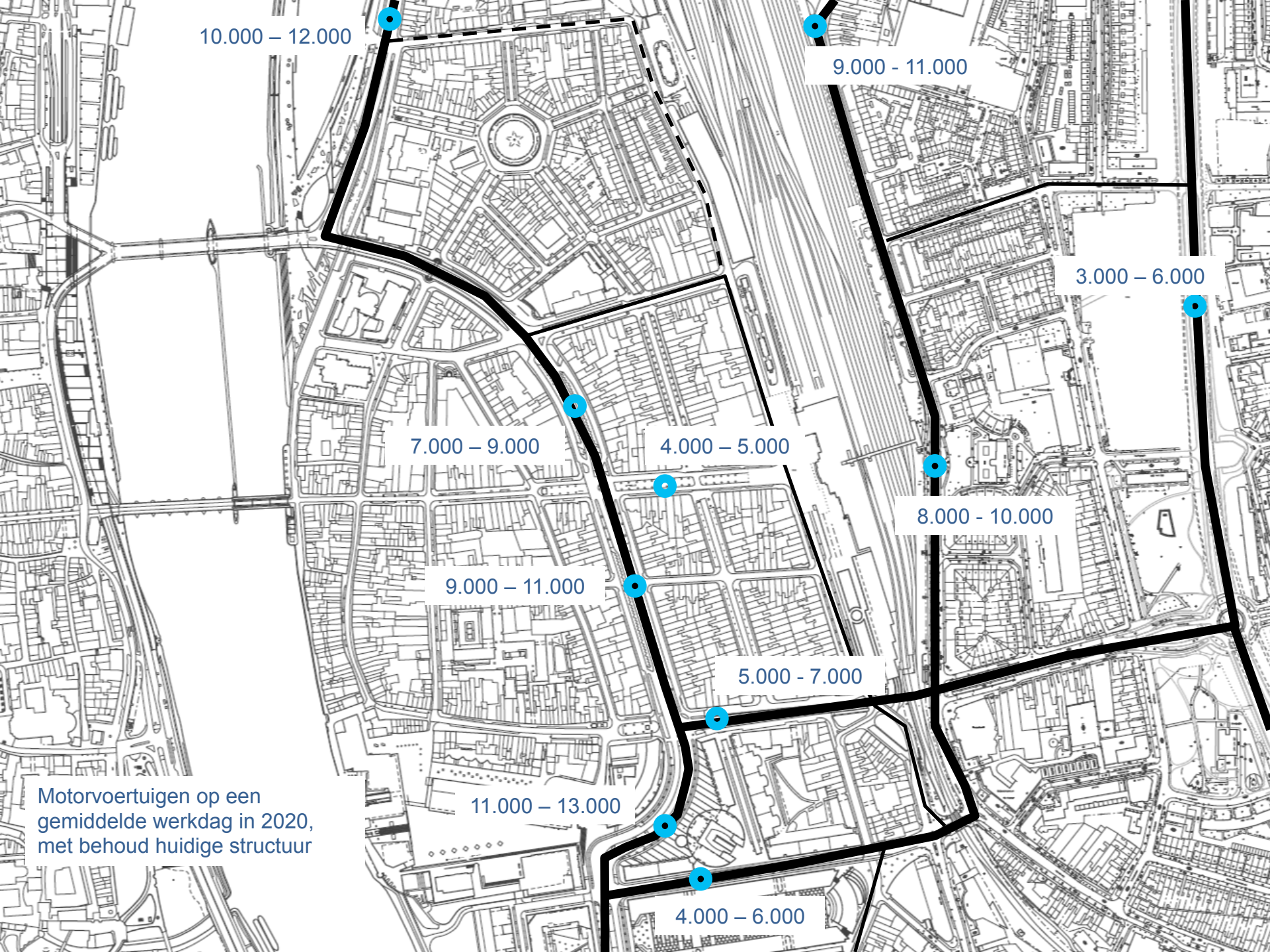
Huidige structuur

Het autoverkeer in het stationsgebied met herkomst of bestemming rijdt via ontsluitingswegen in noord-zuidelijke richting van en naar het Kennedybrugtracé of het Noorderbrugtracé. Ten westen van het spoor vormt de route Franciscus Romanusweg - Wilhelminasingel - Avenue Ceramique de ontsluitingsroute. Ten oosten van het spoor is dit de Meerssenerweg en meer oostelijk de Parklaan (Groene Loper). De verbinding tussen het westelijk deel en het oostelijk deel vormt de Akerstraat via de Scharnertunnel. Alle overige straten vormen erftoegangswegen bestemd voor uitsluitend bestemmingsverkeer. Enige uitzondering hierop vormen de straten die onderdeel zijn van de busroutes. Deze straten (bijvoorbeeld de Stationsstraat, Parallelweg en St. Maartenslaan) vormen een tussencategorie tussen de ontsluitende wegen en erftoegangswegen omdat de doorstroming voor bussen moet worden gewaarborgd.

Als gevolg van de al geruime tijd bestaande éénrichtingsstraten in Wyck (zoals de Rechtstraat en Wycker Grachtstraat) en de afsluiting van de Sint Antoniuslaan functioneert de wegenstructuur in Wyck op dit moment zoals hiervoor beschreven. Wel zijn er nog verbeterpunten qua structuur. De belangrijkste zijn de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers van de Wilhelminasingel ter hoogte van de Stationsstraat en de verkeersveiligheid op de kruispunten Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan en Wilhelminasingel – Franciscus Romanusweg. Daarnaast zijn er niet zozeer op structuurniveau maar op inrichtingsniveau diverse straten waar de huidige inrichting niet aansluit bij de wensen en ambities ten aanzien van verkeersveiligheid, het STOP-principe, parkeren, maar ook nieuwe vraagstukken zoals waterberging en hittestress.

Ten oosten van het spoor is de autostructuur als gevolg van de aanleg van de A2-tunnel de afgelopen jaren sterk gewijzigd. Op dit moment vormt de Meerssenerweg een belangrijke invalsroute in noord-zuidrichting voor bestemmingen in Wyckerpoort. De route wordt ook gebruikt om via de overweg Duitse Poort en Sphinxlunet van en naar de Avenue Ceramique te rijden. De Parklaan is in het voorjaar van 2018 geopend. Mogelijk dat er nog autoverkeer van de Meerssenerweg verschuift naar de Parklaan, ook omdat die toegang geeft op de belangrijkste oost-westverbinding via de Scharnertunnel. Daarnaast zal de verkeersdruk op de Parklaan nog toenemen na realisatie van het vastgoed langs de Groene Loper.

De verkeersdruk op de Meerssenerweg is na opening van de A2-tunnel niet gedaald, zo lijkt het op basis van de eerste inzichten. Dit vormt een aandachtspunt voor de toekomst, te meer deze stroom behalve voor aanwonende ook leidt tot een mindere oversteekbaarheid van de Meerssenerweg ter hoogte van het station, te veel verkeersdruk op de overweg Duitse Poort en het Sphinxlunet.



Motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag in 2020, met behoud huidige structuur

AUTOSTRUCTUUR

Opties voor de toekomst

De verkeersdruk in het stationsgebied is vooral gerelateerd aan alle bewoners, werkplekken, voorzieningen en winkels in het gebied zelf. Gelet op de ontwikkelingen in Wyck en rondom de Groene Loper zal die verkeersdruk eerder toenemen dan afnemen. Door te blijven investeren in looproutes, fietsvoorzieningen en goed openbaar vervoer zoals geschetst in de Ontwerp-Ambitienota 'Over het Spoor' wordt er voor gezorgd dat zoveel mogelijk verplaatsingen worden verricht met een alternatief voor de auto.

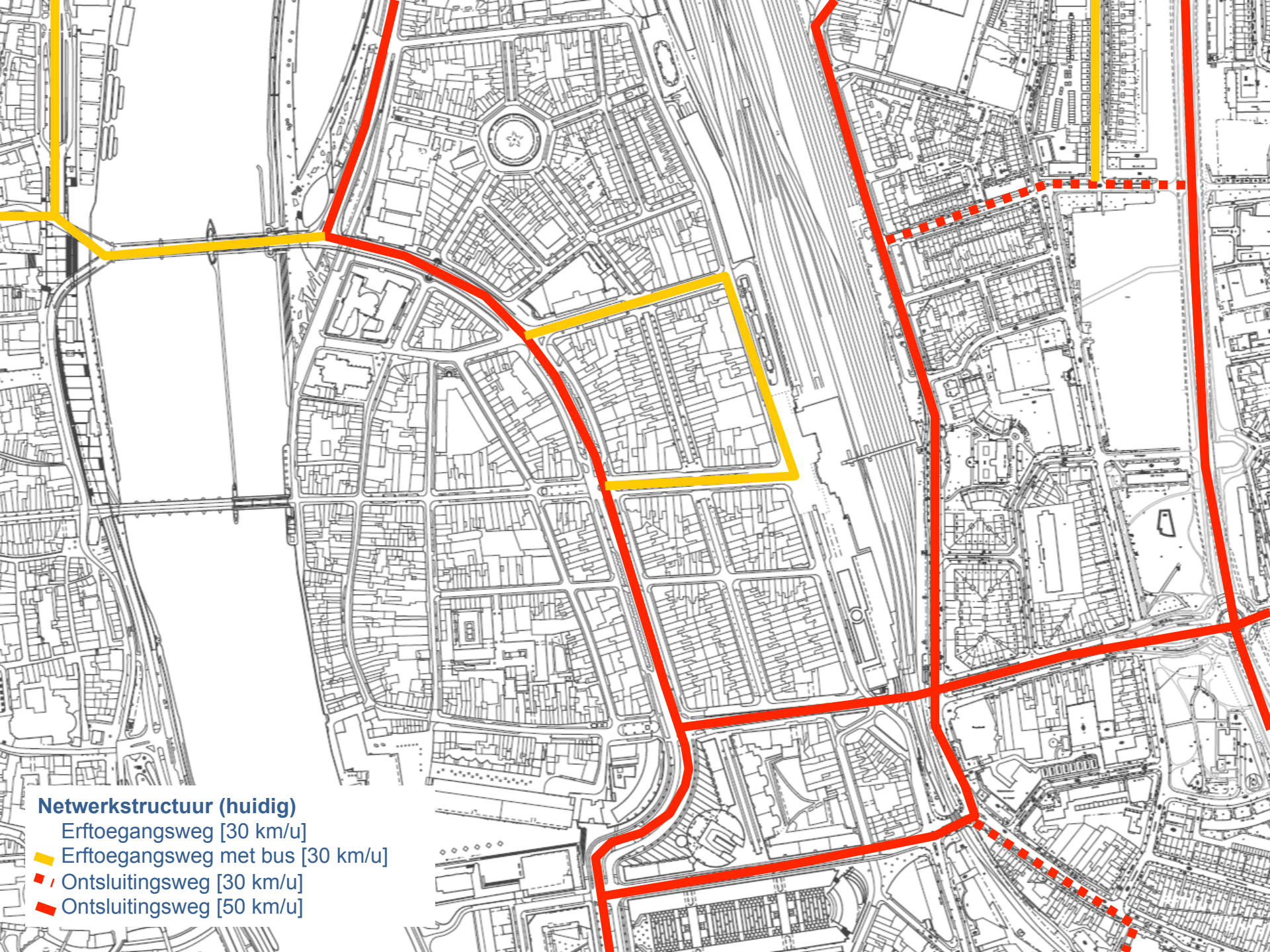
Naast het herkomst- en bestemmingsverkeer is er ook autoverkeer met doorgaand karakter zonder herkomst of bestemming in het gebied zelf. Dit verkeer lijkt niet overal te zijn afgenomen na opening van de A2-tunnel en kan verder terug worden gedrongen door de structuur aan te passen.

Door het beperken van de noord-zuidrelaties wordt het autoverkeer zonder herkomst of bestemming in het centraal stedelijk gebied gedwongen gebruik te maken van de hoofdstructuur (Viaductweg, N2 tunnel en John F. Kennedysingel). Ook het autoverkeer met herkomst of bestemming wordt zo gedwongen via de kortste route naar de hoofdstructuur te rijden.




Voorbeelden hiervan zijn:

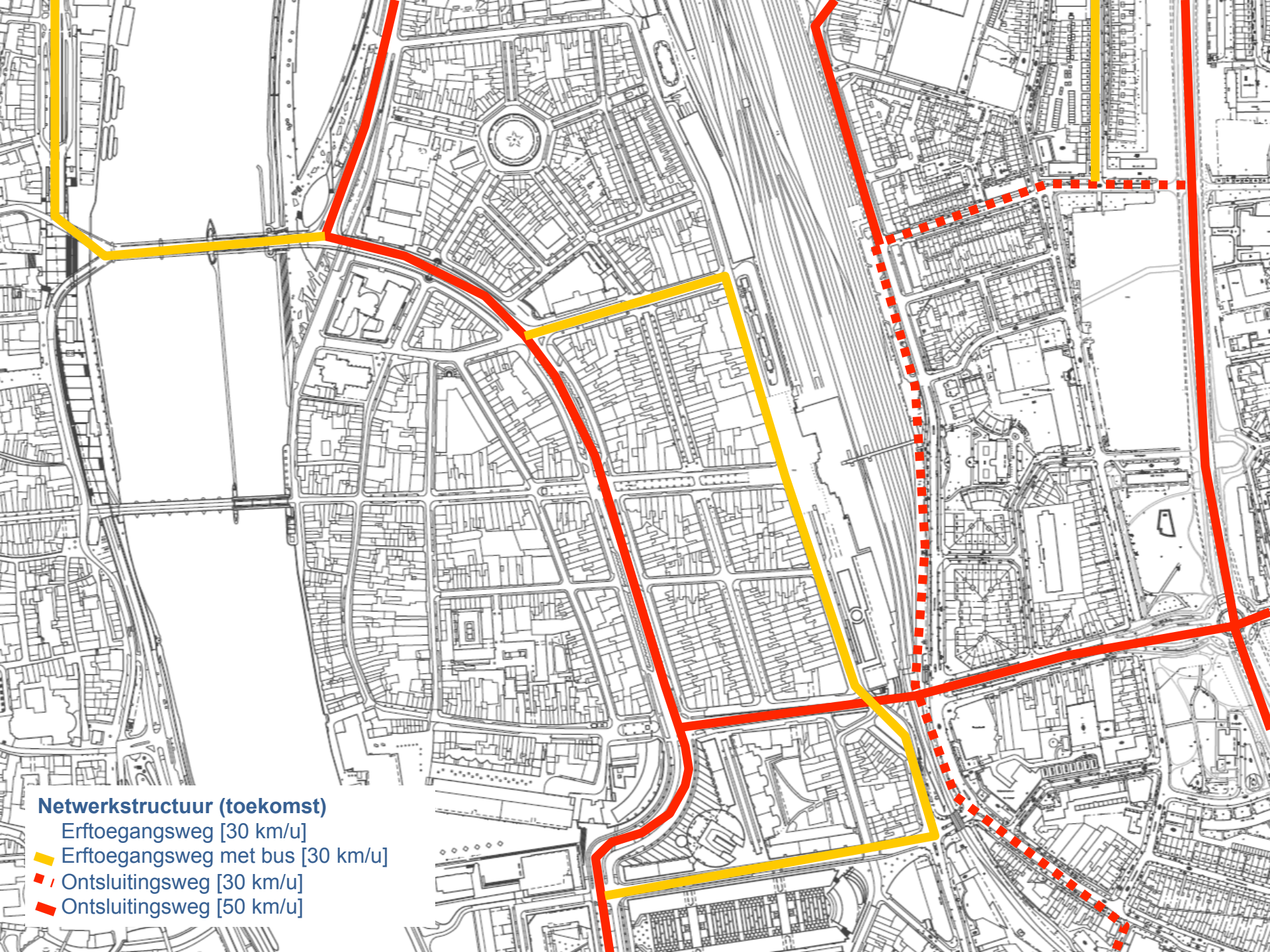
- Iemand rijdt nu van Rothem naar de Limburglaan via de Meerssenerweg, Duitse Poort, Sphinxlunet en Avenue Ceramique. Dat wordt mogelijk in de toekomst Meerssenerweg, Viaductweg, N2-tunnel, John F. Kennedysingel en Avenue Ceramique.
- Of iemand rijdt van Heugem via de Hoge Weerd, Avenue Ceramique, Wilhelminasingel, Franciscus Romanusweg naar de Beatrixhaven. Dat wordt mogelijk in de toekomst Oeslingerbaan, N2-tunnel, A2 afrit 52 en Nieuwe Limmelderweg.

Ergens ligt het omslagpunt waarbij de omrijroute onacceptabel groot wordt vanwege extra rijtijd, maar ook vanwege de extra overlast en uitstoot die met de langere autorit wordt veroorzaakt. Iemand die bijvoorbeeld rijdt van Wyck naar Wyckerpoort laten rijden via de hoofdstructuur lijkt te omslachtig. Ook speelt dat langs de John F. Kennedysingel ook overlast van verkeer wordt ervaren. Het verschil is dat het Kennedytracé tot de hoofdstructuur behoort in de gekozen ribbenstructuur. Aan de andere kant is voor dit soort verplaatsingen lopen en fietsen ideaal en wordt voor die actieve vervoerswijzen ruimte gecreëerd. Een wezenlijke keuze hierbij is of je parkeerroute via de Wilhelminasingel (P De Griend, P +R Parallelweg, P De Colonel en P Bonnefanten) in tact laat.



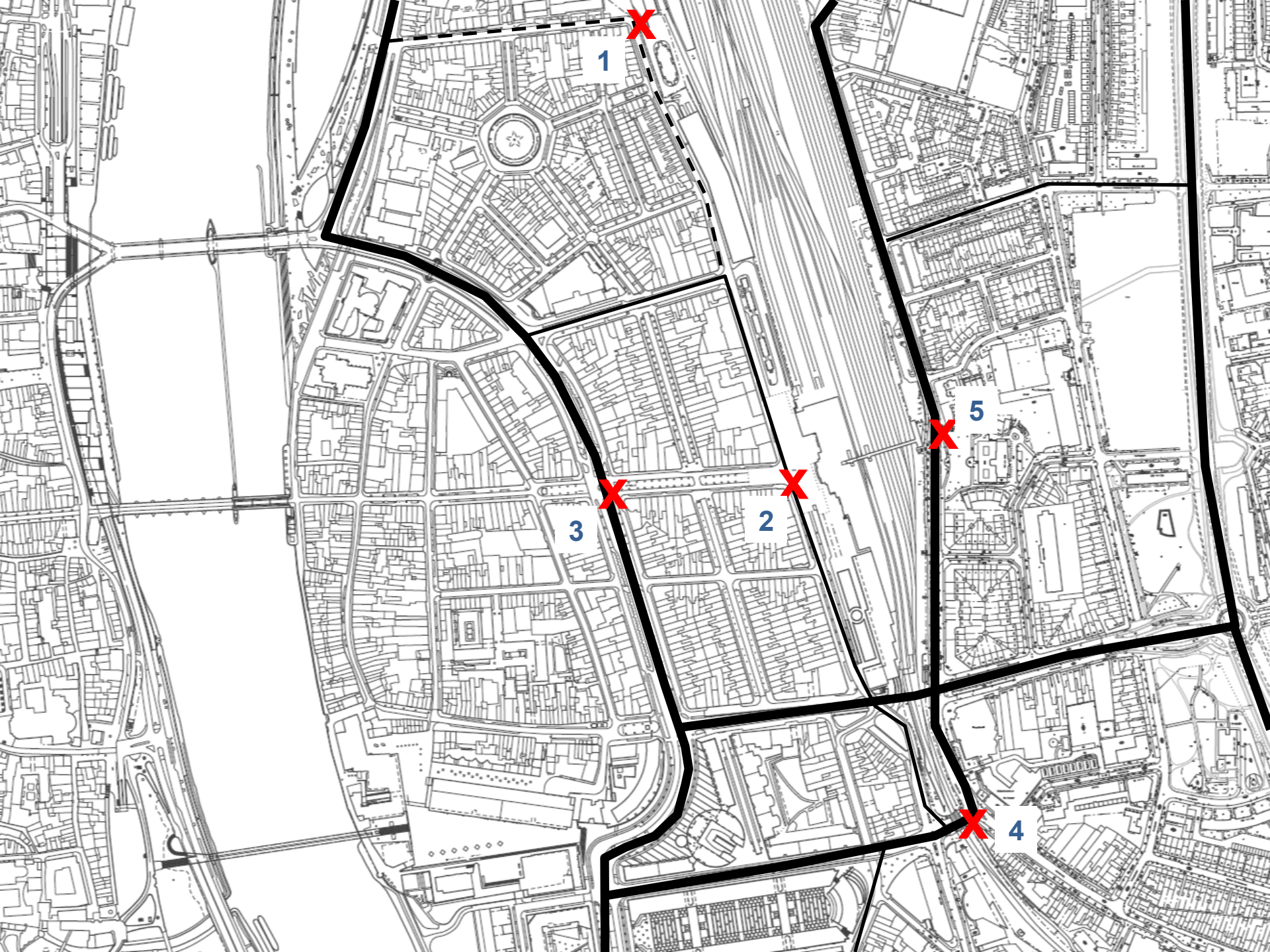
Netwerkstructuur (huidig)

- Erftoegangsweg [30 km/u]
-  Erftoegangsweg met bus [30 km/u]
-  Ontsluitingsweg [30 km/u]
-  Ontsluitingsweg [50 km/u]



Netwerkstructuur (toekomst)

- Erftoegangsweg [30 km/u]
- Erftoegangsweg met bus [30 km/u]
- Ontsluitingsweg [30 km/u]
- Ontsluitingsweg [50 km/u]



1



3



2



5



4



AUTOSTRUCTUUR: DE OPTIES (ZIE VORIGE SHEET)

1) Bestendigen knip Sint Antoniuslaan

Voorafgaand aan de besluitvorming over de uitbreiding van de P+R-voorziening aan de Parallelweg is besloten om de Sint Antoniuslaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer (zie verkeersbesluit 2014-26800). Tot de afsluiting in de Sint Antoniuslaan is overgegaan om de leefbaarheid van de buurt die al enige tijd onder druk stond te verbeteren. Sinds de knip – in tijdelijke vorm – is gerealiseerd is de verkeersdruk afgenomen. De situatie kan verder verbeterd worden door de linksafstrook op de Franciscus Romanusweg te verwijderen en ook de straat zelf in te richten als 30-km gebied / shared space. Dit voorkomt dat autoverkeer toch gaat proberen door de wijk Sint Maartenspoort te rijden.

Tijdens diverse overleggen in 2018 zijn vragen gesteld over deze afsluiting. Bewoners van de Sint Antoniuslaan vragen om een permanente uitvoering van de afsluiting. Bewoners en ondernemers elders in Wyck vragen of het niet mogelijk is de afsluiting terug te draaien. Dit zou in hun ogen meer ‘lucht’ bieden voor de overige straten, waarbij de overlast van gemotoriseerd verkeer en specifiek de bussen eerlijker wordt verdeeld.

Via de Sint Antoniuslaan reed voor de afsluiting in 2014 meer verkeer dan wenselijk. Het betrof in veel gevallen verkeer zonder herkomst of bestemming in Wyck. Als gevolg van de afsluiting is dit verkeer andere routes gaan zoeken. Vervolgens zijn ook de Parallelweg en Spoorweglaan tijdens de bouw van de ondergrondse fietsstalling afgesloten geweest en is de A2-tunnel geopend. Nu (eind 2018), ruim een half jaar nadat de fietsstalling is geopend, is de verkeersdruk op Parallelweg en Spoorweglaan niet terug op het oude niveau en is het aantal personenauto's zelfs gering te noemen. Het is aannemelijk dat een aanzienlijke deel van het verkeer dat vroeger gebruik maakte van de Sint Antoniuslaan vooral de filedruk op en rondom de A2 vermeerde en hier nu geen aanleiding meer toe heeft. Te meer het aantal personenauto's op de wegen van en naar het station is afgenomen, is de aanleiding om de Sint Antoniuslaan als een soort ventiel voor de buurt open te stellen voor gemotoriseerd verkeer feitelijk verdwenen. Het terugdraaien van de afsluiting in de Sint Antoniuslaan heeft derhalve meer nadelen dan voordelen.

2) Knip of 1-richtingsverkeer in Parallelweg / Spoorweglaan

Tijdens de bouw van de ondergrondse fietsstalling was de route voor het stationsgebouw langs in feite geknipt. Dit heeft niet geleid tot problemen voor het autoverkeer of onwenselijke situaties op andere plekken. Uiteraard was wel sprake van extra belasting op de Sint Maartenslaan als gevolg van de tijdelijke busrouting. Ook was sprake van extra belasting in de Alexander Battalaan, maar die had vooral betrekking op fietsers en brommers/scooters. Na gereedkomen van de fietsstalling is de verkeersdruk op de Parallelweg en Spoorweglaan beperkt gebleven (zie hiervoor). Een directe aanleiding voor een extra knip op deze plek is er hierdoor niet. Het instellen van 1-richtingsverkeer, bijvoorbeeld in zuidelijke richting, is ook een optie. Omdat in de overgebleven busvarianten de bus in twee richtingen voor het station rijdt, en het fietsverkeer ook in beide richtingen gewenst blijft, levert 1-richtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer geen voordelen qua oversteekbaarheid van de Parallelweg en Spoorweglaan. Geconcludeerd wordt daarom af te zien van een dergelijke knip of 1-richtingsverkeer.

AUTOSTRUCTUUR: DE OPTIES

3) Knip in Wilhelminasingel

De aanleiding hiertoe is om de voor fietsers en voetgangers belangrijke oost-west relatie te verbeteren door de Wilhelminasingel beter oversteekbaar te maken. Dit kan door de verkeersstroom ter hoogte van de Stationsstraat te knippen. Een dergelijke maatregel zou betekenen dat er geen ontsluitende noord-zuidroute meer in Wyck beschikbaar is. Dit biedt voordelen, maar zorgt vanwege de omvang van de huidige verkeersstroom ook voor veel routeaanpassingen van het wegverkeer.

Zonder aanvullende maatregelen zorgt een dergelijk knip voor veel drukte op alternatieve routes in Wyck (Sint Maartenslaan, Parallelweg, Rechtstraat en Wycker Grachtstraat), hetgeen onwenselijk is. Dit kan worden voorkomen door op die alternatieve routes ook maatregelen te nemen in de vorm van een knip of éénrichtingsverkeer. Na implementatie van dit pakket zal verkeer ten noorden van de knip het gebied in en uit moeten rijden via de Franciscus Romanusweg. Ten zuiden van de knip vormt de Akerstraat en de Avenue Ceramique de in- en uitvalsroutes. Op zich zelf zorgt dit niet voor meer verkeer op die in- en uitvalroutes omdat de totale hoeveelheid herkomst- en bestemmingsverkeer gelijk blijft en het doorgaande verkeer verdwijnt. Het doorgaande verkeer zal andere routes zoeken, waardoor de knip op de Wilhelminasingel uitstralingseffecten zal hebben. Zo wordt het drukker op de hoofdwegstructuur (Noorderbrugtracé, N2-tunnelbuizen en Kennedybrugtracé) en vermoedelijk ook op parallelle ontsluitende noordzuidverbindingen in de stad zoals de Meerssenerweg, de Parklaan en mogelijk zelfs de route Boschstraat en Maasboulevard.

Een ander aspect is de keerlussen of -routes die nodig zijn voor het verkeer dat het gebied in en uit rijdt zoals bewoners, bezoekers en bevoorrading. Dat verkeer dient nog wel overal te kunnen komen. Er mag aan de andere kant geen lek ontstaan in de knip. Met in acht name van deze voorwaarden zijn er geen logische routes aan te wijzen in Wyck zonder dat het onwenselijk druk wordt op in straten die idealiter alleen als erftoegangsweg dienen. Geconcludeerd kan worden dat een knip in de Wilhelminasingel te veel nadelen kent en dus niet realiseerbaar is.

Een ‘zachte’ knip lijkt wel een goede optie. Hierbij wordt de inrichting van de Wilhelminasingel ter hoogte van de Stationsstraat aangepast zodat de oversteekbaarheid daar sterk verbetert. In combinatie met busroutevariant (2) ‘Bussen via Sint Maartenslaan en Sphinxlunet’ is het mogelijk om het kruispunt Stationsstraat – Wilhelminasingel steriel te maken met – afgezien van het bevoorradingsverkeer en bestemmingsverkeer - uitsluitend doorgaand verkeer. De afslaan bewegingen van de bussen zijn daarmee verdwenen wat ten goede komt aan de overzichtelijkheid en doorstroming. Het is dan mogelijk om met een bredere middenberm en smallere rijbanen de oversteekbaarheid sterk te vergroten, zonder dat de intensiteiten van het wegverkeer sterk dalen. Voorgesteld wordt dit concept verder uit te werken.

AUTOSTRUCTUUR: DE OPTIES

4) Knip overweg Duitse Poort

De overweg Duitse Poort is vaak en relatief lang gesloten door passerende treinen. De wachtrijen die als gevolg hiervan ontstaan zijn onoverzichtelijk en daardoor onveilig. De situatie kan worden verbeterd door de aanmeldtijd van treinen in te korten zodat de duur van de sluiting en dus de lengte van de wachtrijen afneemt. Daarnaast kan worden overwogen om het gemotoriseerd verkeer niet langer toe te laten op de overweg. Dit heeft als voordeel dat:

- De overzichtelijkheid op de aangelegen kruispunten verbetert en dus de verkeersveiligheid toeneemt.
- De verkeersbelasting op de Meerssenerweg afneemt omdat het geen doorgaande route meer is tussen Wyckerpoort en Ceramique. De Scharnertunnel blijft beschikbaar voor verkeer tussen Wyck en Wyckerpoort.
- Een lagere verkeersintensiteit op de Meerssenerweg vergroot tevens de oversteekbaarheid van de Meerssenerweg ter hoogte van het station.

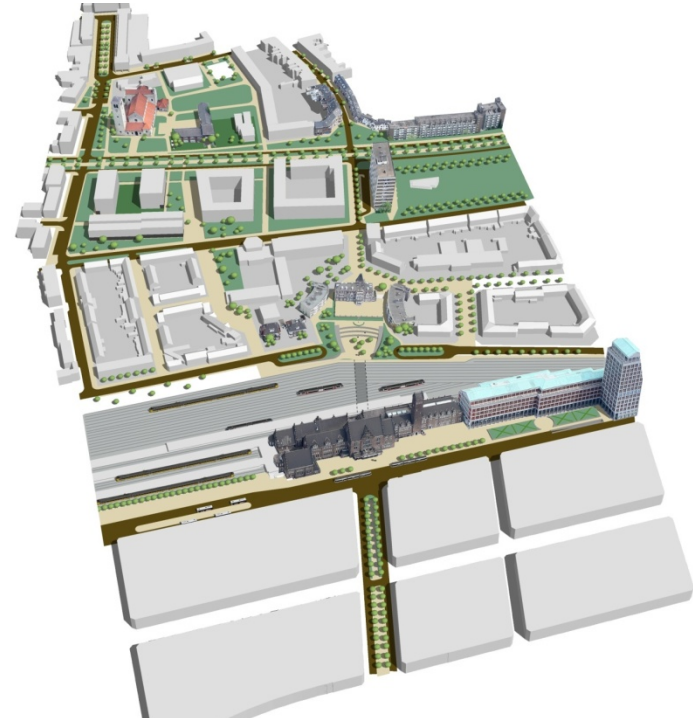
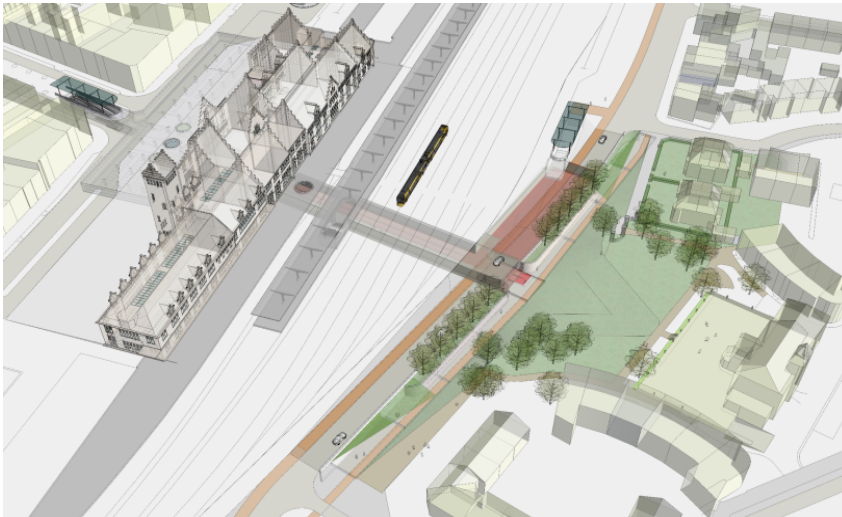
Op basis van een verkeerstelling in september 2017 (op dat moment was de Parklaan nog gesloten voor verkeer) is de inschatting dat ongeveer 30% van het verkeer op de Meerssenerweg doorgaand verkeer is dat bij een knip bij de overweg een andere route moet kiezen. De routes die hiervoor gebruikt zullen worden zijn 1) Franciscus Romanusweg - Wilhelminasingel - Avenue Ceramique, 2) Parklaan – Scharnertunnel – Akerstraat en 3) Kennedybrugtracé – Limburglaan - Avenue Ceramique. Voorgesteld wordt dit principe verder uit te werken. Aandachtspunten daarbij zijn de te verwachten effecten qua verkeersdruk op de alternatieve routes.



AUTOSTRUCTUUR: DE OPTIES

5) Knip in Meerssenerweg

In het project Stad en Spoor is de ambitie uitgesproken om de huidige passerelle te vervangen en de oostelijke entree van het station op te waarderen. Hiervoor is waarschijnlijk meer ruimte nodig, die kan worden gecreëerd door een knip te maken in de Meerssenerweg ter hoogte van het station. Het effect van deze knip is vergelijkbaar met de knip voorgesteld bij de overweg Duitse Poort. Dezelfde doorgaande verkeersstromen worden geweerd. Wanneer de overweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer zal het effect van een knip in de Meerssenerweg daarbovenop dus niet tot wezenlijke verschuivingen leiden. Het is daarom zinvoller om de afweging hiervan in samenhang met de ontwikkeling van de spookruising bij het station (ter hoogte van de Passerelle) te maken. Een zachte knip waarbij de auto's te gast zijn in een op voetgangers ingericht plein behoort daarbij ook tot de opties.

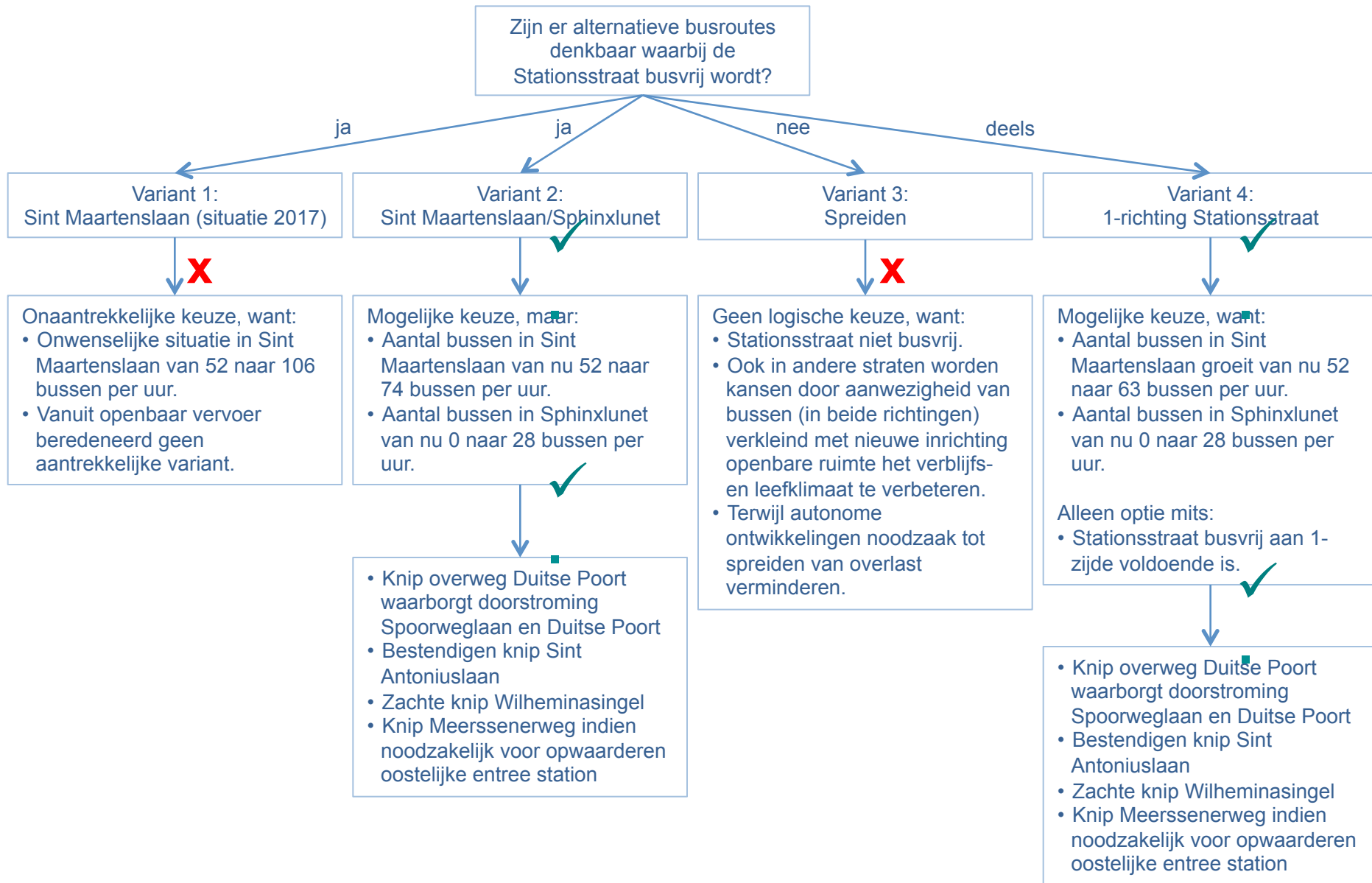


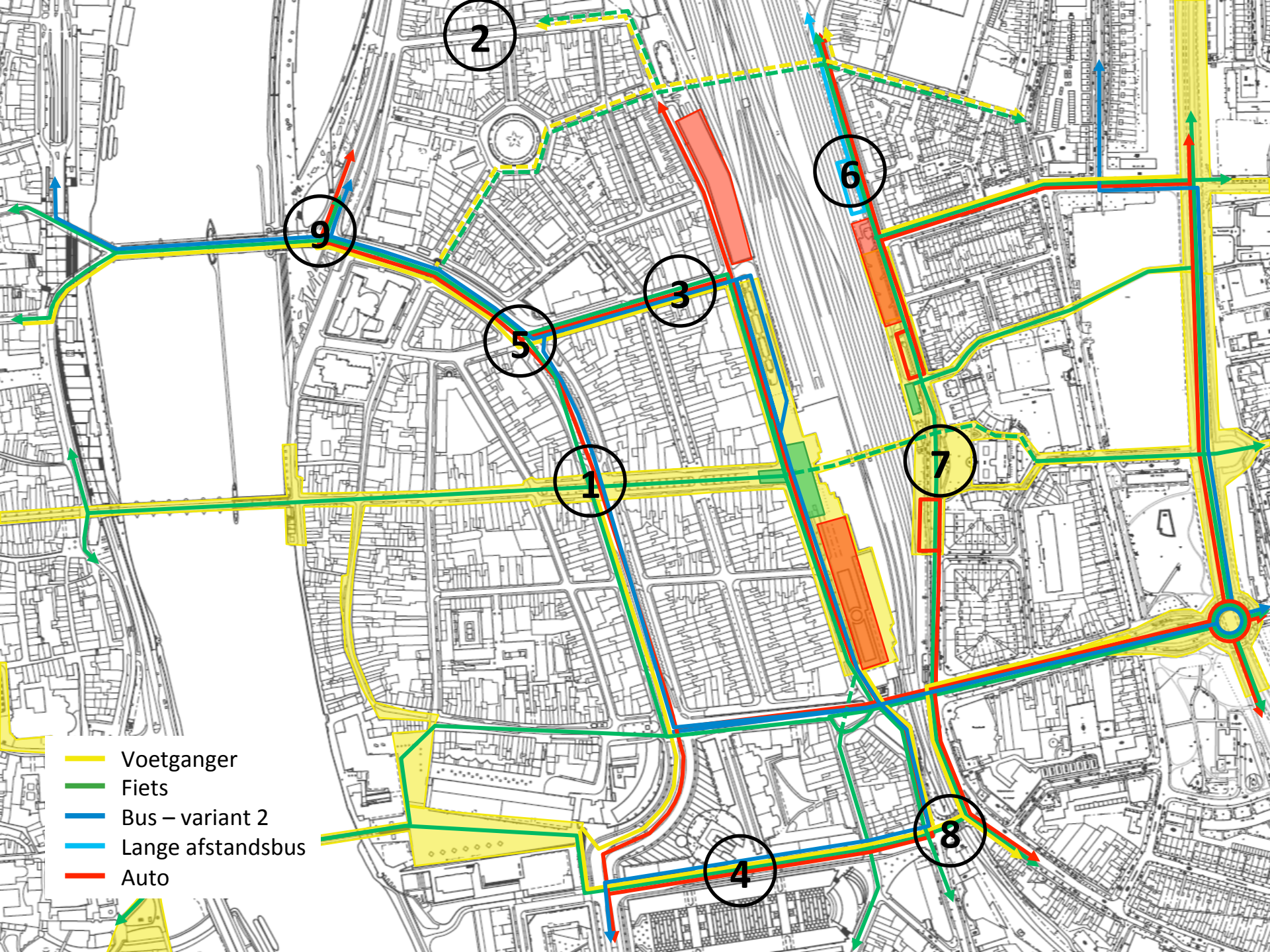
AUTOSTRUCTUUR: RESUMÉ

Deze analyse wijst uit dat de structuur en inrichting op verschillende plekken kan worden verbeterd:

- Het afsluiten van de overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer.
- Een 'zachte' knip in de Meerssenerweg in relatie tot de oostelijke stationsentree.
- Een 'zachte' knip in de Wilhelminasingel ter hoogte van de Stationsstraat.
- Het bestendigen van de afsluiting Sint Antoniuslaan.
- Het herinrichten van het kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan.
- Het herinrichten van de T-kruising Wilhelminasingel – Franciscus Romanusweg.
- Het herinrichting van de Sint Maartenslaan, Sphinxlunet en Antoniuslaan.

BESLISBOOM BUSROUTES & AUTOSTRUCTUUR





- Voetganger
- Fiets
- Bus – variant 2
- Lange afstandsbus
- Auto

VOORBEELDEN VOOR NIEUWE INRICHTING

1



2



VOORBEELDEN VOOR NIEUWE INRICHTING

3

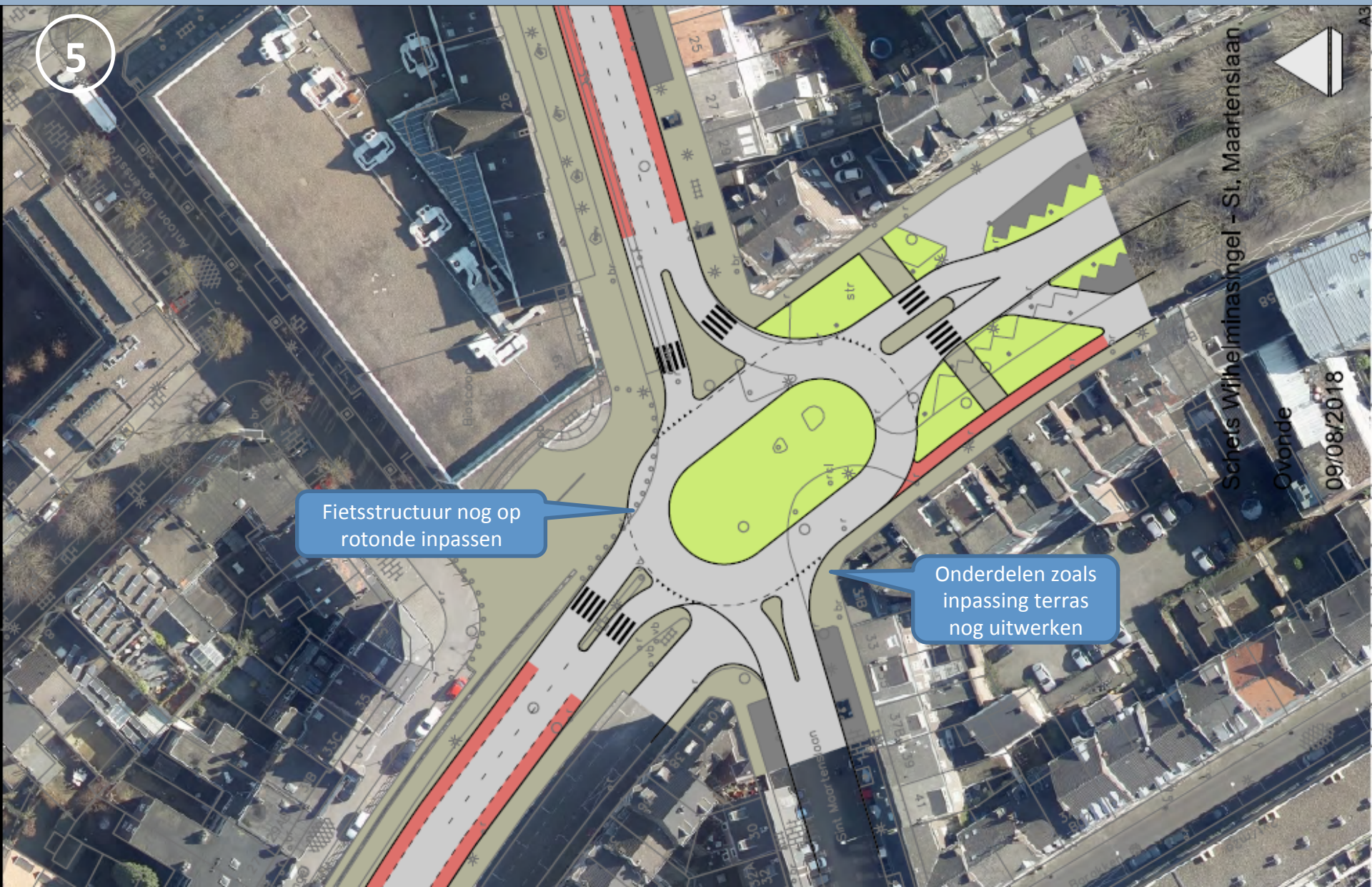


4



VOORBEELDEN VOOR NIEUWE INRICHTING

5



Fietsstructuur nog op rotonde inpassen

Onderdelen zoals inpassing terras nog uitwerken

Schets Wilhelmingsel - St. Maartenslaan

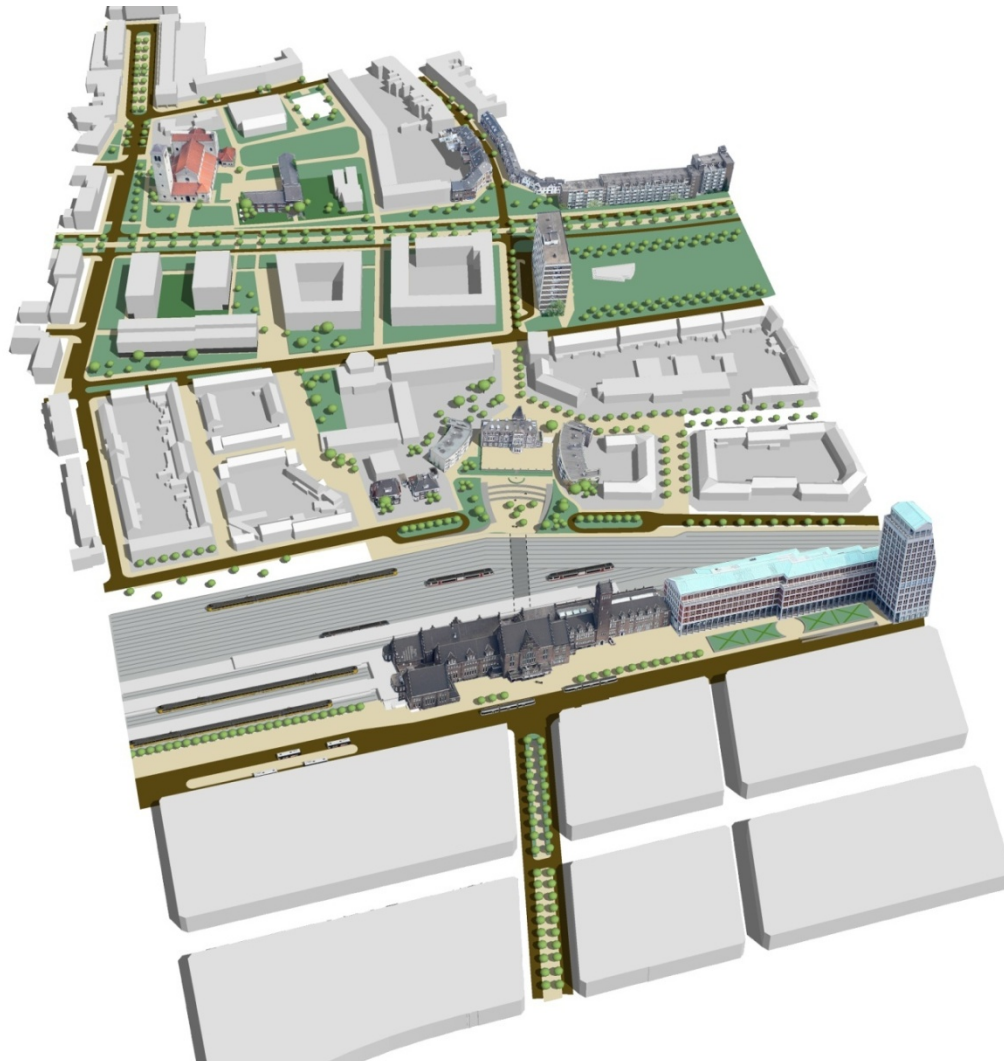
Ovonde

09/08/2018



VOORBEELDEN VOOR NIEUWE INRICHTING

7



VOORBEELDEN VOOR NIEUWE INRICHTING

8



Schets afsluiting Dulze Poort
25/07/2018

VOORGESTELD VERVOLG VERKEERSONDERZOEK

Vervolg in 2019 en 2020

Voorgesteld wordt een verdiepend onderzoek uit te voeren dat zich focust op de uitwerking van de busroutevariant waarbij bussen rijden via de Sint Maartenslaan en het Sphinxlunet (variant 2) en daarnaast op het afsluiten van de overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer. Te meer deze twee ingrepen onderling samenhangen en zeer bepalend zijn voor de verkeersstructuur.

Busvariant 4 (1 richting Stationsstraat) kent een aantal nadelen ten opzichte van busvariant 2 (Sint Maartenslaan/ Sphinxlunet) maar is zeker niet uit beeld.

Het onderzoek zal inzicht geven in de ruimtelijke impact, de ontwerpen, de kosten, de effecten op gebied van verkeersstromen, verkeersdruk op alternatieve routes, kruispuntbelastingen, verkeersveiligheid en verstoring (bijvoorbeeld effecten op gebied van geluid en lucht). Deze inzichten worden afgezet tegen de huidige situatie waarin busvariant 0 van toepassing is.

Verder wordt voorgesteld om de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer in de Sint Antoniuslaan te bestendigen.

Vervolgens kan, nadat keuzes ten aanzien van de structuur zijn gemaakt, worden verdiept op de mogelijkheden tot het herinrichten van de hiervoor genoemde kruisingpunten en straten.



GRAND HOTEL

Maasticht