



Raadsvergadering	
Volgnummer	34-2017
Onderwerp	Herinrichting Stationsstraat/busstation/Stationsplein
Programmanummer	10 Stadsontwikkeling
Registratienummer	2017-13506
Collegevergadering	02-05-2017
Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	M Terpstra Telefoonnummer: 043-350 4412 marijke.terpstra@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1 Raadsbesluit bijlage 2 Rapport "Ontwerpproces busstation en Stationsstraat Maastricht"

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

Bij de besluitvorming tot de bouw van de ondergrondse fietsenstalling in 2014 is afgesproken dat de mogelijkheden tot herinrichting van de Stationsstraat en het Stationsplein onderzocht zouden worden. De uitvoering hiervan zou bij voorkeur gelijktijdig met de bouw van de fietsenstalling plaatsvinden zodat slechts 1 keer overlast ondervonden zou worden. De bouw van de fietsenstalling is in volle gang en zal eind dit jaar gereed zijn.

Een eventuele verandering in de lijnvoering van de bus in Wyck wordt niet op korte termijn uitgevoerd. Dat betekent dat de bus na bouw van de fietsenstalling weer de route via de Stationsstraat en de Sint Maartenslaan zal volgen.

Ten aanzien van de herinrichting van de Stationsstraat wordt gekozen voor het opheffen van het parkeren langsrij en het parkeren op de middenberm. Daarmee ontstaan bredere trottoirs met mogelijkheden voor gevelterrassen.



Ten aanzien van de herinrichting van het Stationsplein/busplein wordt de situatie uit het verleden (1 stadsbusstation en 1 streekbusstation) niet meer hersteld. Er wordt één perron gemaakt waardoor er enerzijds een overzichtelijker en gebruiksvriendelijker busstation en anderzijds een ruimer voorplein ontstaat. Het is overigens niet zo dat hierbij al rekening is gehouden met de invulling van het plein met bankjes, bomen en dergelijke. Een volledige herinrichting van het Stationsplein zal in de toekomst, samen met belanghebbenden, verder onderzocht worden.

Beslispunten

1. Het opheffen van parkeren langsrij en het parkeren in de middenberm in de Stationsstraat (tussen stationsgebouw en Wilhelminasingel) waardoor bredere trottoirs gerealiseerd worden met als gevolg daarvan mogelijkheden voor een gevelterras;
2. Het combineren van de voormalige twee busstations tot 1 busstation waardoor een groter voorplein ontstaat;
3. De kosten onder 1 en 2 integraal af te wegen in de kaderbrief 2017.
4. Het college opdracht te geven de kosten onder 3) te onderzoeken op mogelijkheden voor co financiering.
5. De resultaten van 4) integraal af te wegen in de kaderbrief 2017.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Aanleiding

Inleiding

Bij de besluitvorming tot de bouw van de ondergrondse fietsenstalling in 2014 is afgesproken dat de mogelijkheden tot herinrichting van de Stationsstraat onderzocht zouden worden. De uitvoering hiervan zou bij voorkeur gelijktijdig met de bouw van de fietsenstalling plaatsvinden zodat slechts 1 keer overlast ondervonden zou worden. Tevens is gesteld dat vanuit het project fietsenstalling gekeken zou worden naar de mogelijkheden om binnen de financiële middelen een gehele of gedeeltelijke herinrichting van het Stationsplein op te pakken.



Busroute

De afgelopen twee jaren is hierover samen met ondernemers en bewoners van Wyck, Sint Maartenspoort, het centrummanagement, ondernemend Wijck, de Stichting Behoud Leefkwaliteit Sint Maartenslaan e.o., provincie Limburg, Veolia/Arriva, NS en de Fietzersbond gesproken. Tijdens deze overleggen bleek al snel dat een mogelijke verlegging van de route van de bus onderzocht moest worden. De route van de bus is namelijk sterk bepalend voor de herinrichtingsmogelijkheden van de Stationsstraat en het Stationsplein. Het eventueel verplaatsen van de bussen uit de Stationsstraat heeft namelijk consequenties voor de omliggende straten. Eventuele overlast en herinrichting van deze straten (oa. Sint Maartenslaan, Parallelweg, Spoorweglaan, Antoniuslaan), dient daarvoor goed te worden onderzocht. Dit onderzoek neemt de nodige tijd in beslag en moet in samenhang met mogelijke toekomstige plannen in de stationsomgeving (een verbinding tussen oost en west onder of boven de sporen, de invulling van het stationsgebouw, de herinrichting van de oostzijde van het station etc.) bekeken worden. In de stadronde van 29 november 2016 is afgesproken dat het een eventuele verandering in de lijnvoering van de bus in Wyck niet op korte termijn wordt uitgevoerd. Dat betekent dat de bus na bouw van de fietsenstalling (eind 2017) weer de oude route via de Stationsstraat en de Sint Maartenslaan zal volgen.

In deze fase is het belangrijk om een principe-uitspraak te doen over de herinrichting van de Stationsstraat na afronding van de aanleg van de ondergrondse fietsenstalling. Het verder busvrij/busluw maken van de Stationsstraat is een wens voor de toekomst. Om hier een goede afweging in te kunnen maken is een zorgvuldig traject noodzakelijk. Zo dienen er bijvoorbeeld onderzoeken uitgevoerd te worden op het gebied van geluid en trillingen. Uiteraard is ook betrokkenheid van belanghebbenden daartoe van groot belang. Daarom stelt het college voor om een proces op gang te brengen dit nader te onderzoeken. Een proces en tijdlijn zullen hier voor uitgestippeld worden

Herinrichting Stationsstraat

Om aan de afspraken ten aanzien de herinrichtingsmogelijkheden van de Stationsstraat te voldoen, zijn een aantal ontwerpen uitgewerkt. In deze ontwerpen wordt uitgegaan van het feit dat de bus aan beide zijden van de Stationsstraat rijdt.



Herinrichting busstation/Stationsplein

Voor bouw van de fietsenstalling bestond het busstation uit een tweetal busstations; het stadbusstation en het streekbusstation. Tijdens de bouw van de stalling moest het stadbusstation worden gesloopt en worden alle bussen via het streekbusstation afgewikkeld. De bouwput van de fietsenstalling zal medio dit jaar worden dichtgemaakt. De vraag is nu of het weer dichtmaken betekent dat de oude situatie met de twee busstations weer terugkomt of dat er een kwaliteitsverbetering te realiseren is. In deze nota zijn hiervoor een aantal ontwerpen uitgewerkt.

Toekomstvast

Belangrijk uitgangspunt bij voorliggende ontwerpen is dat alle toekomstige plannen realiseerbaar blijven en er in deze fase geen onomkeerbare zaken worden uitgevoerd.

Context

- Raadsbesluit Verkeer- en parkeerstructuur Wijck 17 september 2002

Er is sprake van de navolgende uitgangspunten:

- De Rechtstraat, Stationsstraat (gedeelte Wilhelminasingel-Wyckbrugstraat) en de Wyckerbrugstraat worden herbestaat;
- De inrichting wordt stoep-straat-stoep, waarbij in de Stationsstraat (gedeelte Wilhelminasingel-Wyckbrugstraat) en de Wyckerbrugstraat sprake is van niveauverschil en in de Rechtstraat van één niveau. De profielen zijn hierbij vastgesteld conform het Convenant Integrale Aanpak Kernwinkelgebied.

In het raadsbesluit is besloten:

1. Tijdelijk wordt kortparkeren voor bezoekers in de Wyckerbrugstraat, Rechtstraat en Stationsstraat geïncorporeerd. Dit zoveel als mogelijk overeenkomstig de huidige situatie.
2. Deze tijdelijke parkeerplaatsen in de Wyckerbrugstraat, Rechtstraat en Stationsstraat worden uiterlijk 31-12-2004 geschrapt. E.e.a. met dien verstande dat in het westelijke gedeelte van Wyck vervangende tijdelijke parkeerplaatsen zijn aangelegd, zodat de parkeerbalans met circa 400 bezoekersparkeerplaatsen is gegarandeerd.



3. De vervangende parkeerruimte onder 2) werd voorzien in het Palace project met parkeergarage. Mede vanwege de hoge kosten van de parkeergarage, is op dit project vertraging ontstaan. Daarom is besloten de koppeling met Palace los te laten. Er is aan de raadscommissie SMM in oktober 2013 gemeld dat de bovenstaande opgave door zou gaan, in overleg met de buurt. Het besluit uit 2002 is hiermee nog steeds vigerend. Compensatie in west wordt feitelijk geboden door de parkeergarages Colonel en uitbreiding P+R Parallelweg.

Herinrichting van het overige stuk Stationsstraat (tussen station en Wilhelminasingel) sluit bij voorkeur aan op bovenstaande.

- Kaderbrief 2016

In de Kaderbrief 2016 is de verkenning van alternatieven voor de inrichting van de Stationsstraat benoemd. Ook zijn het verbeteren van het busstation voor regionale mobiliteit en het verbeteren van de kwaliteit van het station als entree van de stad als ambitie benoemd.

- Raadsbesluit 8 november 2014

Herinrichting Stationsstraat

Bij de besluitvorming fietsenstalling is afgesproken dat er een haalbaarheidstudie voor de herinrichting van de gehele Stationsstraat zou worden opgesteld.

Herinrichting busstation/Stationsplein

Tevens is gesteld dat vanuit het project fietsenstalling gekeken zou worden naar de mogelijkheden om binnen de financiële middelen een gehele of gedeeltelijke herinrichting van het Stationsplein op te pakken.

- Coalitieakkoord “Wij Maastricht” 2014-2018

In het coalitieakkoord “Wij Maastricht” 2014-2018 is voor 2018 de realisatie van een ondergrondse fiets/scooterstalling benoemd met een veilig ingerichte stationsomgeving.

- Structuurvisie “ruimte voor ontmoeting”.



In de structuurvisie Maastricht 2030 is vastgesteld dat het centraal station wordt ontwikkeld als belangrijkste openbaar vervoer knooppunt.

De inzet is verder de attractiviteit van de Stationsstraat voor voetgangers te verhogen.

De opgave voor de langere termijn is om het monumentale stationsgebouw tot een schakel tussen binnenstad en het oostelijk stadsdeel te maken. Daarvoor is een openbare, bij voorkeur fietsbare, nieuwe passerelle gewenst, hetzij ondergronds of bovengronds. Op de langere termijn ligt aan de oostzijde, waar deze passerelle uitmondt, de opgave om een tweede stationsplein te maken.

Bevoegdheden

De financiële gevolgen voor herinrichting van de Stationsstraat en het busstation/Stationsplein worden integraal afgewogen in de Kaderbrief 2017. Dit is een bevoegdheid van de raad.

2. Gewenste situatie.

Herinrichting Stationsstraat

Bij het maken van de ontwerpen zijn een aantal uitgangspunten gehanteerd. Deze zijn hieronder benoemd.

-autoparkeren

Er is in de stationsomgeving een parkeerdruk meting uitgevoerd in september 2015. Op basis van die metingen zijn tijdens de bouw van de fietsenstalling (mei 2016) ca. 56 parkeerplaatsen permanent opgeheven. 19 parkeerplaatsen zijn tijdelijk opgeheven en komen na bouw fietsenstalling weer terug.

In het collegebesluit hiertoe (2016) is vermeld dat het vervallen van deze parkeerplaatsen geen gevolgen had voor het aantal abonnementen. Financiële gevolgen met betrekking tot het abonnementsparkeren zijn daarmee niet aan de orde geweest. Wat betreft de inkomsten uit betaald parkeren zijn er mogelijk wel effecten geweest. Maar het effect zal beperkt blijven. Weliswaar zullen de inkomsten uit enkele automaten minder zijn of zijn komen te vervallen, maar het lijkt niet waarschijnlijk dat dit zal leiden tot evenredig minder bezoekers aan Wyck of de binnenstad. Een deel



van de parkeerders zal naar de nabijgelegen parkeergarages van Q-Park zijn uitgeweken en een deel naar straatparkeerplaatsen op een andere locatie in Wyck. De parkeer dichtheden van het straatparkeren in Wyck laten extra gebruik daar toe. Op die plekken zullen de parkeerinkomsten van de automaten dus stijgen.

Indien bij de voorliggende ontwerpen, parkeren uit de middenberm of langsparkeren in de Stationsstraat wordt opgeheven, zal dat elders in de directe omgeving gecompenseerd moeten worden. Financieel geldt daar dezelfde redenering als tijdens de bouw van de fietsenstalling.

Het aantal te compenseren plekken moet overeenkomen met de gemiddelde parkeerdruk op het drukste moment in de Stationsstraat.

Daarnaast wordt voorgesteld om de parkeerduur voor het parkeren in de hele Stationsstraat ten oosten van de Wilhelminasingel van twee uur naar een uur te wijzigen. Dit is nu ook al het geval in het deel tussen de Alexander Battalaan en Stationsplein. De doorloop verbetert hierdoor aanzienlijk en er zijn nu goede ervaringen mee opgedaan. Financiële effecten van het verkorten van de parkeerduur van de resterende parkeerplaatsen in en nabij de Stationsstraat zijn niet of nauwelijks te verwachten.

-route ingang fietsenstalling

Na de bouw van de fietsenstalling (eind 2017) zal de bus weer door de Stationsstraat gaan rijden. Het is vanuit verkeersveiligheid van groot belang dat de fietser op een logische en veilige manier de fietsenstalling bereikt. De meest geschikte locatie hiervoor is de kruising Stationsstraat met de Alexander Battalaan, Er moet voorkomen worden dat de fietser die naar of van de stalling komt op willekeurige plaatsen de Stationsstraat oversteekt. Met de bus weer terug in de Stationsstraat zou dat onveilige situaties opleveren. In de voorliggende ontwerpen wordt hier rekening mee gehouden

-wens voor terrassen

Er kunnen vanwege het busverkeer en daarmee de verkeersveiligheid geen terrassen op de middenberm gerealiseerd worden.

Op de stoep dient er een vrije doorloopruimte van 2,4 meter te zijn. Indien er meer ruimte beschikbaar is, kan deze worden ingezet voor terrassen aan de gevel.



-materiaalgebruik

Het gedeelte tussen Wilhelminasingel-Servaasbrug is op basis van het raadsbesluit Verkeers- en parkeerstructuur Wyck uit 2002 opnieuw bestraat en van een nieuw profiel voorzien. Hierbij werd qua materiaalgebruik voorgesorteerd op het voornemen dit deel in de toekomst autoluw te maken. Het oostelijk gelegen gedeelte van de Stationsstraat, tussen Wilhelminasingel en het stationsgebouw, zou hier qua inrichting en materiaalgebruik beter op moeten aansluiten. Het onderzoek heeft zich dan ook geconcentreerd op het gedeelte Stationsstraat tussen de Wilhelminasingel en het stationsgebouw.

-route bus

De bus gaat na de bouw van de fietsenstalling weer door de Stationsstraat naar de Wilhelminasingel rijden. Een herinrichting met de kleine steentjes op de rijbaan (zoals in het westelijke gedeelte tussen Wilhelminasingel en Servaasbrug) is daarbij niet mogelijk vanwege het feit dat de bussen deze kapot rijden en er geluidsoverlast en trilling door ontstaan. Het huidige asfalt moet blijven liggen.

-mogelijkheden voor laden en lossen

Binnen het programma van Maastricht Bereikbaar, programma onderdeel Slim Vervoeren, zijn initiatieven gaande met betrekking tot het verminderen van laad en losverkeer in Wijk. Concreet gaat het om een pilot op het gebied van pakketbezorging, horeca bevoorrading en collectieve afvalinzameling.

Optie voor de Stationsstraat zou kunnen zijn om parkeervakken deels 's morgens te bestemmen voor laden en lossen (tot 12 uur bijv.) en daarna voor parkeren of terras.

-terugkeer antiekmarkt in Wijk

Voor start bouw fietsenstalling is met de antiekhouders die op de zaterdag in de middenberm van de Stationsstraat stonden, overeengekomen dat zij tijdelijk naar de Markt zouden gaan. Bij de ontwerpen moet rekening gehouden worden met een terugkeer van deze antiekmarkt. Het is overigens wel zo dat de antiekmarkt voorheen verdeeld stond over de twee middenbermen tussen station en Wilhelminasingel. Na bouw van de fietsenstalling zal slechts 1 middenberm meer beschikbaar zijn voor de antiekmarkt, de andere middenberm is de fietsroute naar de stalling. Dat is



niet wenselijk. Mogelijk kan ook het Stationsplein of een andere locatie in Wijk worden ingezet voor de antiekmarkt. Komende maanden wordt dit in overleg met de antiekhouders besproken.

Herinrichting busstation/Stationsplein

Het zou een optie kunnen zijn om het stadbusstation niet meer te laten terugkomen en alle bussen op het streekbusstation af te wikkelen. Tijdens de bouw van de fietsenstalling is dat nu ook het geval. Het verschil is wel dat de bus na de bouw van de fietsenstalling (gereed eind 2017) weer door de Stationsstraat gaat rijden.

Er ligt nu een kans om na de bouw van de fietsenstalling het busstation overzichtelijker, gebruiksvriendelijker en efficiënter in te richten. Doordat de half verdiepte fietsenstalling (die nu nog tussen het busstation ligt) na bouw van de ondergrondse fietsenstalling verdwijnt, kan het streekbusstation gebruiksvriendelijker worden ingericht. Deze ruimte komt ten goede aan de gebruiksvriendelijkheid voor de busreiziger en de ruimte voor de loopstromen tussen P&R Parallelweg en station. Ook de indeling van de perrons kan geoptimaliseerd worden. Het streekbusstation kan heringericht en verlengd worden waarmee een logischer “busplein” ontstaat.

Indien er een groter Stationsplein gemaakt kan worden, zal dat ten goede komen aan het verblijfsklimaat op het Stationsplein en daarmee de kwaliteit van de entree van de stad. Hierdoor ontstaan ook weer mogelijkheden voor een invulling van het stationsgebouw.

Bij de ontwerpen vormen een verkeersveilige en toekomstvaste busafwikkeling, een gebruiksvriendelijk en overzichtelijk busstation en de bevoorrading van het stationsgebouw belangrijke aandachtspunten. Ook een verbeterde aansluiting tussen trein en bus onderling en de aansluiting op de hoofdingang van het stationsgebouw zijn van belang.

Het is overigens niet zo dat in deze ontwerpen ook rekening is gehouden met een herinrichting van het Stationsplein met bankjes, bomen en allerlei andere invullingen. Het gaat nu om de kans om het bouwgat van de fietsenstalling op een andere kwalitatief betere manier als voorheen dicht te maken en dat er geen desinvestering plaatsvindt. Het gaat dan hoofdzakelijk om het aanbrengen van het juiste bestratingsmateriaal op de juiste locatie (waar is de rijbaan voor de bus en waar is een verkeersluw voorplein). Een volledige herinrichting van het Stationsplein zal in de toekomst, samen



met de stakeholders omwonenden, ondernemers, belanghebbenden, NS, Prorail, Provincie en het Ministerie verder onderzocht worden. Ook zal er een ruimte gezocht moeten worden voor de terugkeer van de kebabwagen van Musti.

3. Argumenten.

Herinrichting Stationsstraat

Er zijn een drietal ontwerpen uitgewerkt en begroot. De richting van deze ontwerpen is afgestemd met belanghebbenden en de raad tijdens de stadronde op 29 november 2016. Op basis van onderstaande argumenten wordt voorgesteld de keuze te maken voor het opheffen van het langsparkeren zodat er bredere trottoirs ontstaan. Dit is variant 1 in het bijgevoegde rapport “Ontwerpproces Busstation Stationsstraat Maastricht” van Royal Haskoning/DHV.

De rijbaan blijft even breed als in de huidige situatie (4,5 meter) en daarmee geschikt voor het busverkeer dat na de bouw van de fietsenstalling weer door de Stationsstraat zal gaan.

In dit ontwerp worden de stoepen 4,0 meter breed. Daarmee ontstaat er ruimte van 1,6 meter voor het eventueel terras aan de gevelzijde.

De kwaliteit van de entree van de stad verbetert aanzienlijk door meer ruimte te geven aan de voetganger. Door bij de materiaalkeuze aan te sluiten op het westelijk gedeelte van de Stationsstraat wordt een geheel van de Stationsstraat gemaakt.

1.1 Het laden en lossen blijft mogelijk in de Stationsstraat, hiervoor zijn een viertal locaties aangewezen. Deze locaties bevinden zich op de stoep en worden hiervoor als zodanig ingericht.

1.2 In deze variant verdwijnen er 23 parkeerplaatsen die in de directe omgeving (Wilheminasingel en Alexander Battalaan) goed kunnen worden opgevangen.

Herinrichting busstation/Stationsplein

De richting voor de herinrichting van het busstation/Stationsplein is afgestemd met belanghebbenden en de raad tijdens de stadronde op 29 november 2016. In samenspraak met Arriva, provincie en NS zijn een viertal ontwerpen verder uitgewerkt. Het is een zeer krappe ruimte die voor vele functies ingevuld moet worden. Dat heeft ook geleid tot compromissen zowel aan de zijde van Arriva, NS als de gemeente. Slechts twee ontwerpen zijn ruimtelijk inpasbaar gebleken waarvan alle partijen



duidelijk de onderstaande voorkeur uitspreken. Dit is variant 4 in het bijgevoegde rapport “Ontwerpproces Busstation Stationsstraat Maastricht” van Royal Haskoning/DHV.

Er wordt één perron gemaakt waarbij een combinatie ontstaat van een zogenaamd zaagtand en langsperron opstelling van de bussen. De streekbussen maken gebruik van een zaagtandopstelling en de stadsbussen van een langsperronopstelling

2.1 Door de vormgeving met 1 perron ontstaan er duidelijke looproutes. Gebruiksvriendelijk voor de buspassagier en de buschauffeur.

2.2 Hiermee kan de meeste ruimte worden gewonnen voor het voorplein. Dat verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de stadsentree aanzienlijk en geeft ook meer mogelijkheden voor de invulling van het stationsgebouw.

Alternatieven.

Herinrichting Stationsstraat

De twee mogelijke alternatieven voor de herinrichting van de Stationsstraat worden hieronder benoemd.

Langsparkeren in middenberm realiseren

1.1. De rijbaan wordt versmald tot 4,0 meter en is daarmee minder geschikt voor het busverkeer dat na de bouw van de fietsenstalling weer door de Stationsstraat zal gaan.

1.2 In dit ontwerp worden de stoepen 3,5 meter breed. Daarmee blijft er te weinig ruimte over voor een eventueel terras aan de gevelzijde.

1.3 De kwaliteit van de entree van de stad verbetert aanzienlijk door meer ruimte te geven aan de voetganger. Door bij de materiaalkeuze aan te sluiten op het westelijk gedeelte van de Stationsstraat wordt een geheel van de Stationsstraat gemaakt. Het verschil met de voorkeursvariant is dat ook de middenberm opnieuw wordt ingericht. Waar voorheen schuin werd ingeparkeerd worden in dit ontwerp langspaarkeerplaatsen tussen de bomen gerealiseerd. Er kunnen geen terrassen worden



gemaakt op de middenberm en de verblijfskwaliteit van de middenberm is niet hoog vanwege de geparkeerde auto's.

1.4 Voor het laden en lossen zijn een tweetal locaties aangewezen. Dat is minder dan in de voorkeursvariant.

1.5 In deze variant verdwijnen er 15 parkeerplaatsen die in de directe omgeving (Wilheminasingel en Alexander Battalaan) goed kunnen worden opgevangen.

Opheffen parkeren langsrij en middenberm parkeren

1.1 De rijbaan blijft even breed als in de huidige situatie (4,5 meter) en daarmee geschikt voor het busverkeer dat na de bouw van de fietsenstalling weer door de Stationsstraat zal gaan.

1.2 In dit ontwerp worden de stoepen 4,0 meter breed. Daarmee ontstaat er ruimte van 1,6 meter voor het eventueel terras aan de gevelzijde.

1.3 De kwaliteit van de entree van de stad verbetert aanzienlijk door meer ruimte te geven aan de voetganger. Door bij de materiaalkeuze aan te sluiten op het westelijk gedeelte van de Stationsstraat wordt een geheel van de Stationsstraat gemaakt. Het verschil met de voorkeursvariant is dat ook de middenberm autovrij wordt ingericht. Er kunnen echter geen terrassen worden gemaakt maar er kan wel een verblijfsgebied van gemaakt worden (bijvoorbeeld met bankjes).

1.4 Het laden en lossen blijft mogelijk in de Stationsstraat, hiervoor zijn een viertal locaties aangewezen. Deze locaties bevinden zich op de stoep en worden hiervoor als zodanig ingericht.

1.5 In deze variant verdwijnen er 37 parkeerplaatsen die in de directe omgeving (Wilheminasingel en Alexander Battalaan) zouden kunnen worden opgevangen

Herinrichting busstation/Stationsplein

Een mogelijk alternatief voor de herinrichting van het busstation/Stationsplein betreft de optimalisatie van de oorspronkelijke situatie met twee busstations (voor bouw van de fietsenstalling). Het streekbusstation wordt een zaagtandperron en wordt aangevuld met een kort langsperron daar waar het stadsbusstation (voor de realisatie van de fietsenstalling) lag. Dit korte perron is kleiner vormgegeven dan het oorspronkelijke stadsbusstation. Hiermee kan ruimte gegeven worden aan het voorplein.



2.1 Hiermee kan enige ruimte worden gewonnen voor het voorplein maar dat is aanzienlijk minder als bij de voorkeursvariant

2.2 Door de vormgeving met twee gescheiden perrons krijg je complexe looproutes.

4. Financiën.

Herinrichting Stationsstraat

Vanuit het project van de fietsenstalling stalling is een eerste begin gemaakt met de haalbaarheidsstudie naar de herinrichting van de Stationsstraat. Het ontwerp van de toegang tot de stalling moest namelijk ook passen binnen het de totale herinrichtingvisie van de Stationsstraat. De voorliggende ontwerpen zijn vervolgens buiten de financiën van het project van de fietsenstalling om uitgewerkt. Deze projecten zijn duidelijk gescheiden van elkaar uitgevoerd om uitbreiding van de opdracht en daarmee de financiële en procedurele uitvoerbaarheid van de stalling niet in gevaar te laten komen.

Het heeft de voorkeur naast het opheffen van het autoparkeren langsij (ten gunste van bredere stoepen en daarmee de mogelijkheid voor gevelterrassen) ook de middenberm van de Stationsstraat parkeervrij te maken. Royal Haskoning/DHV heeft geraamd dat deze variant afgerond € 1,2 miljoen excl. BTW zal kosten.

Herinrichting busstation/Stationsplein

In de financiën van de fietsenstalling is 2 ton opgenomen voor de herinrichting van het Stationsplein onder de voorwaarde dat dit zou passen binnen het totale projectbudget. Het gaat dan om het gedeelte van het Stations/busplein dat binnen de bouwput van de fietsenstalling valt. Het overig gedeelte valt niet binnen de financiën van het project van de fietsenstalling.

Het blijkt niet mogelijk om met een relatief eenvoudige herinrichting van het streekbusstation te volstaan. Tijdens overleggen met Arriva, provincie en NS is een nieuwe ontwerpvariant naar voren gekomen. Dit nieuw ontwerp wordt zowel door Arriva, NS als de gemeente gezien als een sterke verbetering voor zowel het busstation (qua gebruiksvriendelijkheid en overzichtelijkheid) als ook voor de kwaliteit van de stadsentree (een verruiming van het plein). Het nieuwe ontwerp gaat uit van een



gecombineerd zaagtand en langsperron. Dat brengt kosten met zich mee die niet eerder waren begroot. Royal Haskoning/DHV heeft geraamd dat deze variant totaal circa € 1,2 miljoen excl. BTW zal kosten.

Conclusie

De kosten voor de totale herinrichting van de stationsomgeving (Stationsstraat en busstation/Stationsplein) worden geraamd op € 2,4 miljoen excl. BTW. De fiscaliteit is volledig compensabel aangezien het investeringen betreffen in de openbare infrastructuur. De fiscaliteit is volledig compensabel aangezien het investeringen betreffen in de openbare infrastructuur.

Eind 2016 is een subsidie aanvraag ingediend bij de provincie door de regio Maastricht/Heuvelland waarin onder het programma “OV Overstappunten” het project stationsomgeving is benoemd. Deze aanvraag is besproken in het bestuurlijk Regionaal Mobiliteits Overleg (RMO) en akkoord bevonden. De provinciale beschikking volgt naar verwachting in mei 2017.

Resumerend:

De totale projectkosten bedragen € 2,4 miljoen.

De dekking is als volgt opgebouwd:

Provincie € 1,2 miljoen

Bijdrage uit project Fietsenstalling Stationsstraat € 0,2 miljoen

Bijdrage uit MJIP € 1 miljoen

5. Vervolg.

Na een positief besluit van uw raad voor instemming met de ontwerpen, zal het ontwerp worden vertaald naar een bestek en zal de aanbesteding worden opgestart. Uitvoering is voorzien eind 2017.

6. Participatie

In de Stadsronde van 29 november 2016 zijn alle mogelijke varianten toegelicht. De meningen en opmerkingen van aanwezige burgers en raadsleden zijn meegenomen bij de uitwerking van de ontwerpen.



Tijdens een rondleiding in de stationsomgeving voor raadsleden op 4 maart 2017 zijn de plannen mondeling toegelicht.

Op dinsdag 18 april en woensdag 19 april zijn inloop ochtenden georganiseerd voor de belanghebbenden. Deze ochtenden zijn goed bezocht en men deelde de voorkeur voor de varianten zoals in deze nota benoemd.

In de stadronde van 16 mei 2017 zullen de uitgewerkte ontwerpen en begrotingen aan de stad worden voorgelegd. Hiervoor zijn alle belangengroeperingen eerder dit jaar al ingelicht.

Op de internetsite van de fietsenstalling is onder het kopje “projecten in de stationsomgeving-herinrichting stationsomgeving” informatie over dit project te lezen.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,
P.J. Buijtels.

De Burgemeester,
J.M. Penn-te Strake.

Raadsvoorstel



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 2 mei 2017, organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2017-13506;

BESLUIT:

1. Het opheffen van parkeren langsrij en het parkeren in de middenberm in de Stationsstraat (tussen stationsgebouw en Wilhelminasingel) waardoor bredere trottoirs gerealiseerd worden met als gevolg daarvan mogelijkheden voor een gevelterras;
2. Het combineren van de voormalige twee busstations tot 1 busstation waardoor een groter voorplein ontstaat;
3. De kosten onder 1 en 2 integraal af te wegen in de kaderbrief 2017.
4. Het college opdracht te geven de kosten onder 3) te onderzoeken op mogelijkheden voor co financiering.
5. De resultaten van 4) integraal af te wegen in de kaderbrief 2017.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 6 juni 2017

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbesluit