

# Verkeersstudie

# Stationsomgeving

Technische

achtergrondrapportage



Gemeente Maastricht

# Inhoud

|   |    |
|---|----|
| Inhoud .....  | 2  |
| 1. Inleiding.....   | 4  |
| 1.1 De Omgevingsvisie Maastricht 2040 .....   | 4  |
| 1.2 De stationsomgeving in de Omgevingsvisie .....                                  | 5  |
| 1.3 Aanleiding verkeersonderzoek stationsomgeving.....                              | 6  |
| 1.4 Leeswijzer .....  | 8  |
| 2. Een toekomstbestendige stationsomgeving .....                                    | 9  |
| 2.1 Huidige situatie .....  | 9  |
| 2.2 Vijf gewenste ontwikkelingen .....  | 10 |
| 2.3 Onderzoeksvraagstelling .....   | 16 |
| 2.4 Beoordelingskader .....   | 16 |
| 3. Verkeersstructuur .....  | 18 |
| 3.1 Loop- en fietsstructuur.....  | 18 |
| 3.2 Busstructuur .....  | 19 |
| 3.3 Autostructuur .....   | 21 |
| 3.4 Gevolgen coronacrisis .....   | 25 |
| 4. Structuurvarianten .....   | 26 |
| 4.1 Maximumsnelheid Wilhelminasingel naar 30 km/u.....                              | 27 |
| 4.2 Maximumsnelheid Wilhelminasingel-volledige route naar 30 km/u .....             | 29 |
| 4.3 Maximumsnelheid stationsomgeving naar 30 km/u.....                              | 31 |
| 4.4 Maximumsnelheid Maastricht naar 30 km/u.....                                    | 33 |
| 4.5 Afsluiten overweg Duitsepoort .....   | 35 |
| 4.6 Afsluiten overweg Duitsepoort en Meerssenerweg, 1-richting Stationsstraat ..... | 38 |
| 4.7 Afsluiten overweg Duitsepoort en Meerssenerweg, Stationsstraat autovrij.....    | 40 |
| 4.8 Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel-noordzijde .....              | 42 |
| 4.9 Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel-midden .....                  | 45 |
| 4.10 Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel-zuidzijde.....               | 47 |
| 4.11 Afsluiten overweg Duitsepoort plus mitigerende maatregelen .....               | 49 |
| 4.12 Realisatie François de Veyelaan .....  | 51 |
| 4.13 Resumé.....  | 51 |
| 5. Inrichting op specifieke plekken.....  | 54 |
| 5.1 Stationsstraat-Oost .....   | 54 |

|  |     |
|--|-----|
| 5.2 Kruispunt Stationsstraat - Wilhelminasingel .....                          | 55  |
| 5.3 Wycker Brugstraat en Stationsstraat-West .....                             | 57  |
| 5.4 Wilhelminasingel .....   | 59  |
| 5.5 Kruispunt Wilhelminasingel - Sint Maartenslaan .....                       | 62  |
| 5.6 Sint Maartenslaan .....  | 68  |
| 5.7 Kruispunt Wilhelminabrug – Franciscus Romanusweg .....                     | 69  |
| 5.8 Sint Antoniuslaan .....  | 76  |
| 5.9 Duitsepoort en Heerderweg.....   | 77  |
| 5.10 Meerssenerweg.....  | 80  |
| 5.11 Sphinxlunet.....  | 81  |
| 5.12 Avenue Ceramique .....  | 82  |
| 5.13 Groene Loper.....   | 83  |
| 5.14 Heugemerveld .....  | 86  |
| 6. Conclusies en vervolg .....   | 88  |
| 6.1 Maatregelenpakket .....  | 88  |
| 6.2 Kosten.....  | 90  |
| 6.3 Is nietsdoen een optie? .....  | 90  |
| 6.4 Vervolg .....  | 91  |
| Bijlagen.....  | 92  |
| I Kosteninschatting.....   | 93  |
| II Verkeersveiligheid .....  | 95  |
| III Effect op geluidbelasting in stationsomgeving.....                         | 100 |
| IV Effect op luchtkwaliteit in stationsomgeving.....                           | 103 |
| V Bereikbaarheid en vindbaarheid winkels en bedrijven in stationsomgeving..... | 105 |
| VI Alternatieve routes voor treinvervangend busvervoer.....                    | 109 |

# 1. Inleiding

## 1.1 De Omgevingsvisie Maastricht 2040

In het nabije verleden speelde de auto een grote rol in de bereikbaarheid van Maastricht. In de vorige eeuw maakte de auto mensen namelijk mobieler en werd er ook over steeds langere afstanden met de auto gereisd. Maar al snel bleek het grote aantal auto's op straat ook te leiden tot nieuwe problemen zoals milieuhinder voor omwonenden, verkeersonveiligheid en ook een onwenselijk hoge parkeerdruk. De laatste jaren zien we dan ook de stedelijke mobiliteit en het gebruik van openbare ruimte veranderen in Maastricht. Dit gebeurt ook al in de grotere steden om ons heen. Er is steeds meer behoefte aan ruimte voor lopen, fietsen, verblijven en groen. We moeten zorgvuldig omgaan met de beperkte openbare ruimte. Dat dwingt ons om na te denken over de positie van de auto in onze stad.

In het najaar van 2020 is de Omgevingsvisie Maastricht 2040 vastgesteld. In deze Omgevingsvisie zit ook een visie op verkeer, de mobiliteitsvisie. In Maastricht gaan we slimmer en groener reizen. Dat doen we figuurlijk via STOP. De letters staan voor: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en Personenauto (liefst elektrisch). Hierbij hanteren we een prioriteitsvolgorde: eerst de voetgangers, dan de fietsen, het openbaar vervoer en als laatste de personenauto's. Hiermee wordt de openbare ruimte beweegvriendelijker hetgeen daarmee bijdraagt aan de gezondheid van de inwoners van Maastricht. Via dit STOP-principe kiezen we voor een gezonde, ontspannende, onthaastende manier om ons te verplaatsen. Een pad dat ons leidt naar een goed bereikbare, klimaatneutrale stad waar het prettig is om in te wonen, te werken, te bezoeken en te recreëren.

*Figuur 1: het STOP-principe*



De toepassing van dit principe vindt zijn uitwerking in verschillende deelplannen. Het autoverkeer wordt verleid gebruik te maken van de Noorderbrug, de Kennedybrug en de tunnelbuis om overlast in de woonwijken te voorkomen. Het gebruik van de fiets wordt sterk gestimuleerd op basis van het in 2020 vastgestelde fietsplan en fietsparkeerplan. Er is een parkeernota in de maak waarin het autoparkeren op afstand verder wordt vormgegeven. In 2025 treedt de Zero Emissie Stadslogistiek in werking hetgeen zal bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit. De openbare ruimte zal meer en meer worden ingevuld met meer groen en water om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. De binnenstad wordt aantrekkelijker om in te wonen en te verblijven en de voetganger en fietser staan hierin centraal. Noodzakelijk bestemmingsverkeer met de auto blijft zeker mogelijk, ook voor mensen die zich niet met de fiets of te voet kunnen bewegen. Maar ook voor de bevoorrading en het verlenen van zorg blijft ruimte. Maar dat zal niet altijd meer via de meest korte route zijn. Deze uitgangspunten zijn in dit verkeersonderzoek meegenomen.

## 1.2 De stationsomgeving in de Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 wordt de stationsomgeving nadrukkelijk benoemd als een toekomstig dynamisch centrum. Het streven is namelijk om de dynamiek van het stadshart uit te breiden naar de stationsomgeving door de intensiteit en diversiteit aan functies te verhogen. De stationsomgeving leent zich met een optimale multimodale bereikbaarheid en als knooppunt voor openbaar vervoer voor meer functies met een (Eu)regionale betekenis en aantrekkingskracht. Het stationsgebouw krijgt meer publieksgerichte functies en de Stationsstraat ontwikkelt zich tot een levendige promenade en entree van de stad. Aan de oostzijde krijgt het stationsgebouw een volwaardige tweede entree, met een aangenamer verblijfsklimaat voor wandelaars en fietsers en goede aansluiting bij Centrum Oost: het 'hart' van de Groene Loper.

*Figuur 2: Stationsomgeving vanuit de lucht*



Foto: Aron Nijs

De stationsomgeving is daarmee een belangrijk gebied in Maastricht. Er komen veel stedelijke functies bij elkaar. Het treinstation biedt met treinverbindingen toegang naar Eindhoven en de Randstad, maar ook via Aachen en Liège naar Europa. De stationsomgeving is voor veel bezoekers de entree tot de stad. Ondanks die dynamiek is het ook een stadsdeel waar mensen wonen in relatieve rust. Ook dat laatste moet gekoesterd worden, het gaat om een goede balans.

### 1.3 Aanleiding verkeersonderzoek stationsomgeving

Er zijn een aantal aanleidingen te benoemen voor het verkeersonderzoek in de stationsomgeving. Deze worden hieronder in tijdsvolgorde benoemd.

#### **Bouw ondergrondse fietsenstalling 2016-2017**

Tijdens de bouw van de ondergrondse fietsenstalling in de periode 2016-2017 was een gedeelte van de stationsomgeving afgesloten voor doorgaand verkeer. Deze situatie duurde 1,5 jaar en hierbij ontstond er gaandeweg de vraag of dit na de bouwfase niet zo kon blijven bestaan. Er werd een motie ingediend op 7 juli 2017 door D66, GroenLinks, PvdA en SP. In deze motie werd gevraagd om zo snel als mogelijk de verkeerscirculatie rondom het station te onderzoeken. En om daarbij te streven naar een verbetering van de hele verkeerstructuur en het mogelijk vermijden van sluipverkeer en doorgaand verkeer waar dat niet gewenst is.

*Figuur 3: Impressie van een beoogde Stationsstraat met een levendige middenberm*



Afbeelding: Centrum Maastricht Maastricht

## Ambitienota 'Over het Spoor' 2018

Parallel aan de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling is de Ambitienota 'Over het Spoor' tot stand gekomen. De nota omvat een drietal strategische ambities voor het stationsgebied.<sup>1</sup>

1. Van kopstation naar internationaal knooppunt: Met deze ambitie groeit Maastricht verder uit tot een hoogwaardig (inter)nationaal en euregionaal knooppunt van openbaar vervoer en klimaatvriendelijk voor- en natransport. Er komen nieuwe of betere grensoverschrijdende verbindingen met Aken, Luik en Hasselt en met de verschillende campussen. Dit 'onbegrensde' Maastricht vormt een belangrijke schakel in de ontwikkeling tot concurrerende stedelijke regio op landelijke, Europese en wereldschaal, met snelle en efficiënte (door)verbindingen met de Randstad en de regio Eindhoven en met Brussel, Keulen, Parijs, en Londen.
2. Van barrière naar beleving: De historisch gegroeide barrière van anderhalve kilometer is te doorbreken met nieuwe verbindingen, door de kwaliteit van de bestaande verbindingen te verhogen en door in het hele centraal stedelijke gebied prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers. Betere openbaar vervoerverbindingen verduurzamen het regionale en stedelijke mobiliteitssysteem. Het station en de directe omgeving transformeren daarbij in een aangename, levendige ontmoetings- en verblijfplek. Op die manier is de oversteek van het spoor een beleving voor voetgangers en fietsers.
3. Van achterkant naar (tweede) voorkant: Het station van Maastricht verdient na de ondertunneling van de snelweg aan de oostkant een tweede voorkant. De goede bereikbaarheid per spoor stimuleert op die manier een mix van wonen en werken, van actieve levendigheid en (kleinschalige) economische dynamiek. Dit wordt versterkt door goede verbindingen met de Groene Loper en de doorontwikkeling van een levendig centrum voor Maastricht-Oost. Dit biedt kansen om de werkgelegenheid, de veiligheid, de gezondheid, het onderwijs en de sociaalmaatschappelijke status van bewoners van de buurten rond de Groene Loper een impuls te geven.

## Raadsbesluit 26-2-2019

Maar het verkeersonderzoek bleek niet zo eenvoudig. Ingrepen in de verkeerstructuur op de ene locatie leiden onvermijdelijk tot effecten op een andere locatie. Het onderzoek moest dan ook worden verdiept en uitgebreid qua studiegebied. Op 26 februari 2019 heeft de gemeenteraad besloten om hier nog verdiepend onderzoek naar te doen. Wat zijn de effecten op andere plekken en kosten van een eventuele aanpassing van de verkeerstructuur? De verkeerseffecten als gevolg van een eventuele nieuwe structuur dienden nauwkeurig in beeld gebracht te worden om zo uiteindelijk een weloverwogen besluit te kunnen nemen. De scope van het onderzoek moest zodanig gekozen worden dat alle verkeerseffecten inzichtelijke werden tot waar ze relevant zijn.

Op basis van dit raadsbesluit kreeg het verdiepende onderzoek de volgende uitgangspunten mee:

- Het onderzoek diende zich te focussen op de uitwerking van de busroutevarianten. Het gaat er dan om de bestaande situatie waarbij de bussen via de Stationsstraat en de Sint Maartenslaan rijden af te zetten tegen andere varianten waarbij de Stationsstraat geheel of gedeeltelijk busvrij wordt. Daarbij is ook aangegeven dat de eerder onderzochte routevarianten 'Alle bussen via Sint Maartenslaan' en 'Spreiden over Sint Antoniuslaan, Sint Maartenslaan, Stationsstraat en Sphinxlunet' niet meer aan de orde zijn.
- Het afsluiten van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer.
- Het bestendigen van de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer in de Sint Antoniuslaan.

---

<sup>1</sup> Ambitienota 'Over het spoor' (Regiegroep Stad en Spoor, 2018) zie:

[https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showpt/item=15439/Raadsvoorstel\\_138-2018 - Bijlage 1 - Ontwerp Ambitienota Over het spoor.pdf](https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showpt/item=15439/Raadsvoorstel_138-2018_-_Bijlage_1_-_Ontwerp_Ambitienota_Over_het_spoor.pdf)

## 1.4 Leeswijzer

Deze studie gaat over de verkeerstructuur in de stationsomgeving en de kansen die er zijn voor een toekomstbestendige inrichting van dit gebied. Deze rapportage bestaat uit een zestal hoofdstukken.

In hoofdstuk 1 kunt u lezen wat de aanleiding van dit onderzoek is en welke visies en beleidsstukken hieraan ten grondslag liggen.

In hoofdstuk 2 zijn de vijf gewenste ontwikkelingen in de stationsomgeving uitgeschreven en is toegelicht waarom aanpassingen in de verkeerstructuur en inrichting gewenst zijn.

In hoofdstuk 3 wordt de huidige verkeerstructuur van de stad met daarin specifiek het stationsgebied beschreven.

In hoofdstuk 4 zijn alle suggesties en ideeën die eerder zijn verzameld vertaald naar 12 structuurvarianten. De structuurvarianten zijn beschreven en op een kwalitatieve wijze beoordeeld aan de hand van de vijf gewenste ontwikkelingen zoals benoemd in hoofdstuk 2. Gekeken is in hoeverre ze bijdragen aan de doelstellingen.

In hoofdstuk 5 zijn op basis van deze beoordeling en de hieruit voortkomende voorkeuren voor 14 specifieke plekken in de stationsomgeving inrichtingsvoorstellen gemaakt.

In hoofdstuk 6 wordt een voorstel gedaan voor het uit te voeren maatregelenpakket, zijn de kosten berekend en is het vervolgproces beschreven.

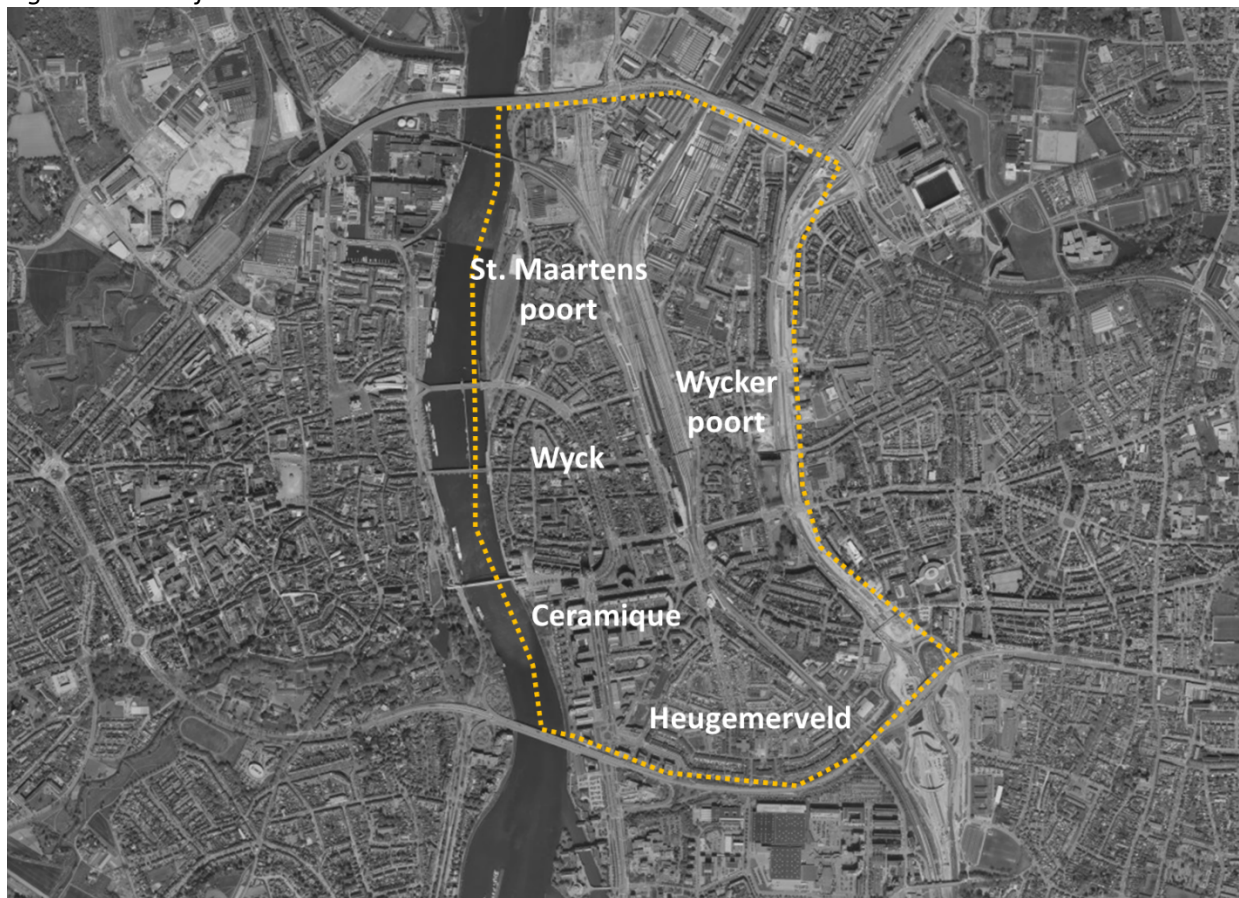


## 2. Een toekomstbestendige stationsomgeving

### 2.1 Huidige situatie

Toen het huidige monumentale stationsgebouw begin 1900 werd gebouwd lag het aan de rand van de stad. Inmiddels ligt het station inclusief een groot emplacement midden in de stad. Ongeveer een derde deel van de inwoners en stedelijke voorzieningen van Maastricht liggen nu aan de oostzijde van het spoor. Het stationsgebied is voor deze studie met het oog op samenhang van maatregelen en mogelijke effecten ruim gedefinieerd en bestaat behalve uit de spoorzone ook uit de omliggende buurten Sint Maartenspoort, Wyck, Wyckerpoort, Ceramique en Heugemerveld. In onderstaand figuur is het stationsgebied geel omkaderd.

*Figuur 4: Reikwijdte verkeersstudie*



Het gebied rondom de spoorzone kenmerkt zich door een rijke schakering aan uiteenlopende buurten, voorzieningen en functies. Zo bevinden zich wonen, winkels en horeca, onderwijs, kantoren, maar ook extensieve bedrijvigheid (zoals de treinwerkplaats, glasfabriek en Mosa) in een relatief kleine straal rondom het stationsgebouw. De stedelijke dynamiek aan de westzijde is groter dan aan de oostzijde, maar diezelfde oostzijde kenmerkt zich door volop ruimte voor stedelijke ontwikkeling. De Groene Loper vormt de oostgrens en ligt op loopafstand van het station.

In onderstaande tabel is, met focus op de thema's verblijfsklimaat, leefkwaliteit, economische vitaliteit, bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit, een sterkte/zwakte analyse voor het stationsgebied gemaakt. Deze opsomming is niet limitatief.

Tabel 1: sterkte/zwakte analyse stationsgebied

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Sterktes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrale ligging in de stad</li> <li>• Uitstekende bereikbaarheid per trein, bus, fiets, te voet of per auto</li> <li>• Grote diversiteit aan functies en voorzieningen</li> <li>• Wonen in relatieve rust met stedelijke dynamiek om de hoek</li> <li>• Station als bronpunt voor loopstromen</li> <li>• Renovatie van het stationsgebouw en toekomstige invulling van het plein met meer groen</li> <li>• De fraaie historische Percée bestaande uit de Stationsstraat, Wycker Brugstraat en het Cörversplein</li> <li>• Markante gebouwen zoals Koepelkerk, Gemeenteflat, het stationsgebouw, Villa Wyckerveld en de Technische School</li> <li>• Aanwezigheid parkeergarages De Griend, Plein 1992, de Colonel en de P&amp;R Parallelweg</li> <li>• De Groene Loper als grens van het gebied met ruimte voor de fiets, de voetganger en horeca. Het doorgaand verkeer bevindt zich (idealiter) in de tunnelbuizen.</li> </ul> | <p><b>Zwaktes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Te veel doorgaand verkeer in de woonwijken</li> <li>• De beperkte kwaliteit van de loop- en fietsverbindingen dwars op het spoor</li> <li>• Nog te weinig fietsparkeergelegenheid</li> <li>• Verkeersonveiligheid op enkele drukke kruispunten en de spoorwegovergang Duitsepoort</li> <li>• Beperkte oriëntatie en vindbaarheid Wyck voor bezoekers en toeristen</li> <li>• Magere verblijfskwaliteit ingang oostzijde station, huidige Passerelle is sterk verouderd</li> <li>• Versnippering van enkele wijken door verkeersbarrières en/of industrie- en bedrijvenstroken</li> </ul> |
| <p><b>Kansen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het verminderen van doorgaand verkeer in de woonwijken</li> <li>• Stedelijke verdichting rondom het station</li> <li>• Mobiliteitstransitie naar lopen en fietsen</li> <li>• Ontwikkelingen in deelmobiliteit gepaard met een afname parkeerdruk</li> <li>• Onderzoek naar een verbeterde fiets- en voetgangersverbinding dwars op het spoor met ProRail.</li> <li>• Stationsgebouw als ontmoetingsplek</li> <li>• Connectiviteit met Europa via Aachen hbf en Liège-Guillemins</li> </ul>  | <p><b>Bedreigingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toerisme en stedelijke druk krijgen de overhand ten opzichte van de relatieve rust om te wonen</li> <li>• Vermindering van het aantal bezoekers als gevolg van internetverkoop en daardoor leegstand van panden</li> <li>• Te drukke en daarmee onveilige wegen of omgekeerd te rustige wegen en daarmee de doodsteek voor de levendigheid</li> </ul>   |

## 2.2 Vijf gewenste ontwikkelingen

Op basis van de in hoofdstuk 1 benoemde beleidstukken en de hierboven beschreven sterkte/zwakte analyse, zijn de volgende thema's van primair belang bij het definiëren van de gewenste ontwikkelingen en ambities in de stationsomgeving:

1. Verbeteren verkeersveiligheid
2. Stimuleren lopen en fietsen
3. De juiste randvoorwaarden realiseren voor economische vitaliteit
4. Koesteren en verbeteren van leefbaarheid en woonklimaat
5. Ruimte bieden aan de doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal'

## 1. Verbeteren verkeersveiligheid

Op veel plekken in de stationsomgeving bepaalt het gemotoriseerd verkeer het straatbeeld. Dat heeft nadelige invloed op de verkeersveiligheid en ook worden mensen door onveiligheid beperkt in hun doen en laten. Het is gewenst dat het gemotoriseerd verkeer in de stationsomgeving substantieel afneemt qua intensiteit (motorvoertuigen per etmaal), maar ook qua rijsnelheid. Minder auto's verkleint de kans op ongevallen en een lagere snelheid vermindert de ernst van ongevallen.

*Figuur 5: Een verkeersveilige en beweegvriendelijke omgeving in Coclersstraat (Sint Maartenspoort)*



Foto: Jonathan Vos

Het thema verkeersveiligheid staat ook op de agenda van de Rijksoverheid. In oktober 2020 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een motie om de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur.<sup>2</sup> Het doel van deze maatregel is een daling van het aantal verkeersdoden. De Minister heeft toegezegd om medio 2021 met een plan te komen. Met deze ontwikkeling in het achterhoofd zullen we moeten verkennen of het wenselijk is om op het volledige wegennet in de stationsomgeving een maximumsnelheid in te stellen van 30 kilometer per uur. Belangrijk daarbij is dat zo'n snelheidsverlaging gepaard gaat met een daarbij passende inrichting zodat het gemotoriseerd verkeer ook daadwerkelijk met de bedoelde snelheid door het gebied zal rijden.

De veiligheid rondom een aantal specifieke plekken verdient expliciet de aandacht. Zo is de inrichting bij de overweg Duitsepoort niet optimaal. De spoorwegovergang ligt in drukke periodes lang en veel dicht, waardoor er lange wachtrijen ontstaan en aanliggende kruispunten ontoegankelijk en onoverzichtelijk worden. Ook zijn verbeteringen aan o.a. de kruispunten Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan en Wilhelminasingel – Wilhelminabrug – Franciscus Romanusweg gewenst. Deze kruispunten zijn relatief druk en niet overzichtelijk genoeg. Verder geven bewoners op meerdere locaties aan dat er veel te hard gereden wordt in hun straten. Het terugdringen van de grote snelheidsverschillen tussen verschillende weggebruikers is van groot belang voor de verkeersveiligheid.

<sup>2</sup> <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/35285/motie-aangenomen-30-kilometer-per-uur-wordt-het-nieuwe-50/>

## **2. Stimuleren lopen en fietsen**

Maastricht is een compacte stad met alle bestemmingen binnen fietsafstand. Wonen in het stationsgebied heeft door de centrale ligging als voordeel dat naast fietsen ook te voet veel voorzieningen goed bereikbaar zijn. In combinatie met goede trein- en busverbindingen is het stationsgebied uitstekend geschikt voor huishoudens zonder auto. En ook de voorzieningen en werkgelegenheid in het gebied zijn goed bereikbaar met gezonde en duurzame alternatieve vervoerwijzen voor de auto.

De loop- en fietsverbindingen in de stationsomgeving kunnen desondanks toch nog sterk verbeterd worden. Denk daarbij aan met name de verbindingen in oost-westelijke richting over of onder het spoor. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid en routing naar de oostzijde van het station en de oversteekbaarheid van bijvoorbeeld de Wilhelminasingel en Meerssenerweg. Verbeteringen van de loop- en fietsverbindingen in het stationsgebied hebben een positieve uitwerking op veel stedelijke relaties in het geheel stedelijk gebied van Maastricht. De routes moeten logisch aansluiten op de diverse bruggen over de Maas naar west en op de wegenstructuur aan de oostzijde. Het stationsgebied functioneert als een draaischijf voor veel fietsrelaties in de stad tussen west en oost.

Idealiter wordt ook de openbare ruimte in de stationsomgeving aangepast op meer lopen en fietsen. Aan de hand van het STOP-principe (met als prioriteitsvolgorde voetgangers, fietsen, openbaar vervoer en personenauto's) wordt bij herinrichting van de verkeersinfrastructuur prioriteit gegeven aan lopen en fietsen. Hiermee wordt de openbare ruimte fijnmaziger, beweegvriendelijker en inclusiever hetgeen allemaal bijdraagt aan het welbevinden en de gezondheid van de inwoners van Maastricht.

## **3. De juiste randvoorwaarden realiseren voor economische vitaliteit**

In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is als ambitie opgenomen dat de binnenstad van Maastricht begint bij het station. Hiermee wordt beoogd de verwachte toename van het aantal bezoekers naar Maastricht, beter te spreiden. Het station vormt een belangrijk bronpunt. Er maken dagelijks zo'n 30.000 openbaarvervoerreizigers gebruik van de knoop, waaronder forenzen, studenten en ook veel bezoekers. We zien de Stationsstraat en Wycker Brugstraat als een levendige route tussen dit bronpunt, het station, en het kernwinkelgebied en andere centrale functies op de westoever van de Maas. Langs deze route, maar ook langs uitlopers als de Rechtstraat en het Cörversplein, concentreren zich commerciële activiteiten, dynamiek en levendigheid. De route richt zich in de toekomst, meer dan nu, op verblijven zodat het een volwaardige aanvulling wordt op het kernwinkelgebied in west. Idealiter krijgt dit stedelijk lint door Wyck de ruimte om door te groeien tot een verblijfsgebied, waarbij de huidige aantrekkingskracht en uniek sfeer behouden blijven.

De economische vitaliteit van detailhandel in Nederland staat onder druk, de winkels in Wyck zijn hierin geen uitzondering, zo geeft de ondernemersvereniging ook aan. Dit heeft te maken met landelijke trends waarbij authentieke speciaalzaken marktaandeel verliezen door internet en supermarkten. Wyck is bij uitstek zo'n winkelgebied met speciaalzaken. Een transformatie van de buitenruimte naar meer verblijven, zal mogelijkerwijs de 'loop' door de Stationsstraat, Wycker Brugstraat en de Rechtstraat versterken. Dat is goed voor de vitaliteit van de detailhandel in Wyck. In figuur 6 is de beoogde uitbreiding van het dynamisch centrum met Wyck weergegeven.

*Figuur 6: Uitbreiding van het dynamisch centrum en levendig gebied*



Bron: Omgevingsvisie Maastricht 2040

Het voorgaande betekent niet dat Wyck onbereikbaar wordt per auto. De grotere parkeervoorzieningen zoals De Colonel, Plein 1992, De Griend en P+R Parallelweg blijven bereikbaar. Ook willen we het boodschappen doen met de auto niet onmogelijk maken, evenals het laden en lossen en bijvoorbeeld het zorgverkeer met de auto. Maar de voetganger, fietser en het openbaar vervoer krijgen wel een hogere prioriteit. Daarbij is van belang dat een eventuele nieuwe verkeersstructuur logisch is en de vindbaarheid van genoemde wijken en winkels goed is.

#### **4. Koesteren en verbeteren van leefbaarheid en woonklimaat**

In het stationsgebied zijn ook straten en buurten waar de woonfunctie dominant is. Hier is het prettig en relatief rustig wonen met dynamiek en levendigheid om de hoek. Dit soort plekken komen op Zuid-Limburgse schaal niet veel voor, terwijl juist sprake is van een groeiende behoefte hieraan. Het is belangrijk om de balans te houden tussen enerzijds het aantrekken van meer toeristen en anderzijds de woonkwaliteit van de inwoners. Hierbij hoort meer ruimte voor groen, meer ruimte om elkaar te ontmoeten en daarmee sociale cohesie. Het terugdringen van de hoeveelheid geparkeerde auto's - het blik op straat - is eveneens een doelstelling zodat er meer ruimte is om te spelen en te verblijven.

Aan de Groene Loper worden ruim duizend woningen gebouwd en de bestaande buurten Wyckerpoort, Witte Vrouwenveld en Scharn zijn beter verbonden. Doordat de auto's grotendeels onder de grond zijn verdwenen, zijn er veel meer mogelijkheden tot sociale interactie. Bovendien vindt die interactie en ontmoeting veel meer dan vroeger plaats in de openbare ruimte, iets wat blijkt uit de horecagelegenheden die rondom de rotonde Scharnerweg en de Frankenstraat zijn gestart in de afgelopen jaren. Op die manier breidt de levendigheid zich uit over het spoor langs de stedelijke linten richting Voltastraat, Frankenstraat en Scharnerweg. Deze levendigheid moeten we blijven koesteren en er dient voorkomen te worden dat het autoverkeer op de Groene Loper te veel gaat groeien om dit te behouden.

*Figuur 7: Een ongeremde toename van de verkeersdruk op de Groene Loper is ongewenst*



Foto: Jonathan Vos

Met het terugdringen van het gemotoriseerd verkeer in de stationsomgeving neemt de leefbaarheid toe. Voorkomen moet worden dat verkeershinder wordt verplaatst, bijvoorbeeld dat door gewijzigde verkeersstromen nieuwe knelpunten ontstaan op het gebied van lucht- en geluidshinder. Met aanpassingen aan de verkeersstructuur beogen we de overlast van het gemotoriseerd verkeer te verminderen door enerzijds doorgaand verkeer via andere routes te laten rijden die minder overlast met zich meebrengen en anderzijds door zoveel mogelijk automobilisten, dus ook diverse bewoners, te verleiden gebruik te maken van duurzame alternatieven als lopen en fietsen.

Dit geldt ook voor ruimteclaims in de vorm van geparkeerde auto's, voorzieningen voor deelmobiliteit en fietsparkeren. Daar waar op de dynamische plekken in de stationsomgeving prioriteit gegeven wordt aan de voetganger, mag de ruimtedruk in de omliggende woonstraten niet in onbalans raken en dient de leefbaarheid en het woonklimaat gekoesterd te worden.

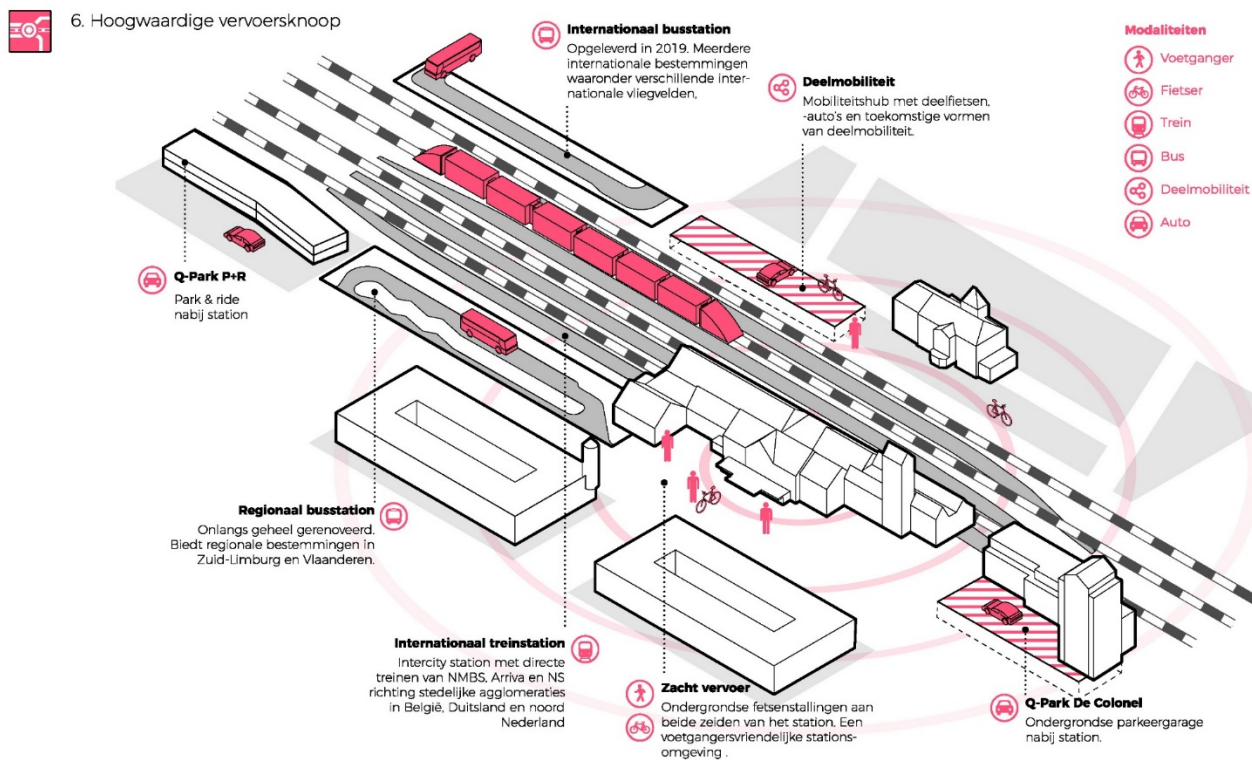
### **5. Ruimte bieden aan de doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal'**

Station Maastricht is een belangrijk openbaarvervoerknooppunt met circa 30.000 reizigers per dag. Hiervandaan zijn er intercityverbindingen naar de rest van Limburg, Eindhoven en de Randstad, diverse stads- en streeklijnen, een drielandentrein naar Aachen Hbf en in de toekomst Liège Guillemins en diverse internationale lange afstandsbusverbindingen. Het is daarmee een essentieel onderdeel van de bereikbaarheid en connectiviteit van Maastricht en de regio. De verkeersknoop draagt sterk bij aan het vestigingsklimaat van Maastricht en biedt een duurzaam alternatief voor vliegen en autorijden.

Het knooppunt krijgt de ruimte om ontwikkelingen die bijdragen aan de kwaliteit hiervan een plek te geven. Denk daarbij aan de ontwikkeling van deelmobiliteit (elektrische voertuigen, MaaS, Mobility hub), ruimte voor een ruimere en meer aantrekkelijke fiets- en voetgangerspasserelle over het spoor, een aantrekkelijk en levendig stationsgebouw met plein, extra fietsstallingsmogelijkheden aan de oostzijde, betere internationale treinverbindingen met eventueel een extra eilandperron en mogelijk een tot het station doorgetrokken tram komende uit Hasselt. Ook een toekomstvast inpassing van spoorgerelateerde functies als treinparkeerruimte op het emplacement, een wasstraat en een goed functionerende onderhoudswerkplaats horen daarbij.

Dat geldt ook voor het stedelijk en regionaal busvervoer. Dit busvervoer is een relevante aanvulling op het openbaarvervoernetwerk. De busroutes van en naar het busstation aan de Parallelweg moeten van voldoende kwaliteit zijn, zodat een punctuele en aantrekkelijke dienstregeling mogelijk blijven.

**Figuur 8: Maastricht Internationaal, een multimodale en hoogwaardige vervoersknoop**



Afbeelding: Bureau Buur

Volgens de laatste stand van zaken, kunnen we waarschijnlijk vanaf 2024 per sneltram reizen tussen Maastricht en Hasselt. Naar verwachting zullen duizenden reizigers dagelijks met de tram de grens overgaan. We verwachten dat zodra de tramverbinding een succes is, het doortrekken tot het station Maastricht opnieuw op de agenda komt. Doortrekken van het tracé is kostbaar, er zijn bijvoorbeeld aanpassingen nodig aan de Wilhelminabrug. Hoewel er dus op dit moment geen sprake van is, willen we het doortrekken niet onmogelijk maken. We nemen als uitgangspunt voor deze verkeersstudie dat, mocht de tram ooit wordt doorgetrokken tot aan het station, dit gebeurt van de huidige eindhalte Mosae Forum via de Wilhelminabrug, Sint Maartenslaan, Parallelweg naar het meest westelijke treinspoor. Dit zal dan inclusief een uithaalspoor richting het noorden zijn.

Figuur 9: Het stationsgebouw dat de afgelopen jaren door eigenaar NS is verbouwd, oktober 2020



Foto: Fred Berghmans

## 2.3 Onderzoeksvraagstelling

De hiervoor genoemde ontwikkelingen resulteren in de volgende onderzoeksvragen ten aanzien van de uit te voeren verkeersstudie.

1. Hoe de binnenstad te laten beginnen bij het station?
2. Hoe de veiligheid van de spoorwegovergang Duitsepoort te verbeteren?
3. Hoe de onveilige verkeerssituaties aan te pakken?
4. Is het verleggen van de route van de bus een optie?
5. Hoe onnodig doorgaand verkeer door de woonwijken tegen te gaan?
6. Hoe de rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer te verlagen?

## 2.4 Beoordelingskader

De varianten die tijdens het ontwerpproces zijn ontwikkeld, zijn beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader dat qua indeling aansluit op de vijf in paragraaf 2.2 beschreven ontwikkelingen en ambities. Deze tabel is niet limitatief.

| Criteria           | Aandachtspunten  |
|--------------------|--|
| Verkeersveiligheid | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De mate waarin de variant bijdraagt aan vermindering van doorgaand autoverkeer door de woonwijken.</li> <li>• De mate waarin de rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer daalt op verschillende wegen, liefst naar 30 km per uur.</li> <li>• De winst op verkeersveiligheid specifiek bij overweg Duitsepoort.</li> <li>• De winst op verkeersveiligheid specifiek bij kruispunt Wilhelminasingel – Franciscus Romanusweg.</li> <li>• De winst op verkeersveiligheid specifiek bij kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan</li> <li>• Verkeersveiligheid op overige wegen.</li> </ul> |



|  |  |
|--|--|
| Stimuleren lopen en fietsen                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De mate waarin de variant aansluit op de bestaande (en toekomstige) loop- en fietsstructuur over of onder het spoor en de Maasbruggen.</li> <li>• De mate van loop- en fietsvriendelijkheid en hoeveelheid extra ruimte voor lopen en fietsen met extra aandacht voor de route station-centrum.</li> <li>• Oversteekbaarheid wegen voor fietsers en voetgangers, zoals bijvoorbeeld op de Meerssenerweg en Wilhelminasingel maar ook op andere wegen.</li> </ul>  |
| Economische vitaliteit                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De mate waarin structuur de verblijfskwaliteit verbetert en ruimte creëert voor economische ontplooiing. Hierbij is er extra aandacht voor de centrale as tussen het station en het centrum: de Stationsstraat en de Wycker Brugstraat. Het centrum begint bij het station.</li> <li>• De mate waarin de variant bijdraagt aan vindbaarheid van winkels en ondernemingen (bereikbaarheid parkeergarages, laad- en losmogelijkheden etc).</li> <li>• De mate waarin de variant bijdraagt aan het functioneren van het station als bronpunt. De mate waarin de variant bijdraagt aan goede autoparkeeroplossing bezoekers.</li> </ul>   |
| Leefbaarheid en woonklimaat                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De mate waarin de variant bijdraagt aan het woon- en leefklimaat.</li> <li>• De mate waarin de variant bijdraagt aan vermindering van overlast door doorgaand verkeer in de vorm van geluid, luchtkwaliteit en trillingshinder.</li> <li>• De mate waarin als gevolg van gewijzigde verkeersstromen overlast door verkeer verandert of wordt verplaatst.</li> <li>• De mogelijkheden voor vermindering van de parkeerdruk.</li> <li>• De mogelijkheden voor het vergroenen van de omgeving.</li> <li>• De mogelijkheden voor sociale cohesie en inclusiviteit.</li> </ul>   |
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De mate waarin de variant bijdraagt aan een robuust en punctueel busnetwerk.</li> <li>• Het effect van de variant op reizigersgemak (nabijheid en dekking bushaltes) en reistijden en –kosten.</li> <li>• De mate waarin de variant ruimte biedt aan (toekomstige) uitbreiding van mobiliteitsdiensten, aantrekkelijke loopstromen en verblijfskwaliteit op het westelijk en oostelijke stationsentree.</li> <li>• De mate waarin de variant ruimte biedt en aantrekkelijkheid toevoegt voor toekomstige ontwikkelingen een goede aanhaking aan de oostzijde van het station (deelmobiliteit, voorplein, gebiedsontwikkeling, fietsparkeren).</li> <li>• Mogelijkheden voor trein vervangend busvervoer (gepland en ongepland).</li> <li>• De mate waarin ambities m.b.t. de tram worden wel of niet worden geblokkeerd.</li> </ul> |
| Overig                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventuele significante verschillen in kosten (investering, exploitatie, beheer en onderhoud).</li> <li>• Eventuele significante verschillen in faseerbaarheid en toekomstvastheid.</li> </ul>   |

Daarbij is van een kwalitatieve schaal gebruik gemaakt, waarbij een kleur (plus score) correspondeert met een oordeel per criterium.

| Score | Oordeel  |
|-------|--|
| +2    | Positief effect op gewenste ontwikkeling                   |
| +1    | Overwegend positief effect op gewenste ontwikkeling        |
| 0     | Een zeer beperkte of geen invloed op gewenste ontwikkeling |
| -1    | Overwegend negatief effect op gewenste ontwikkeling        |
| -2    | Negatief effect op gewenste ontwikkeling                   |

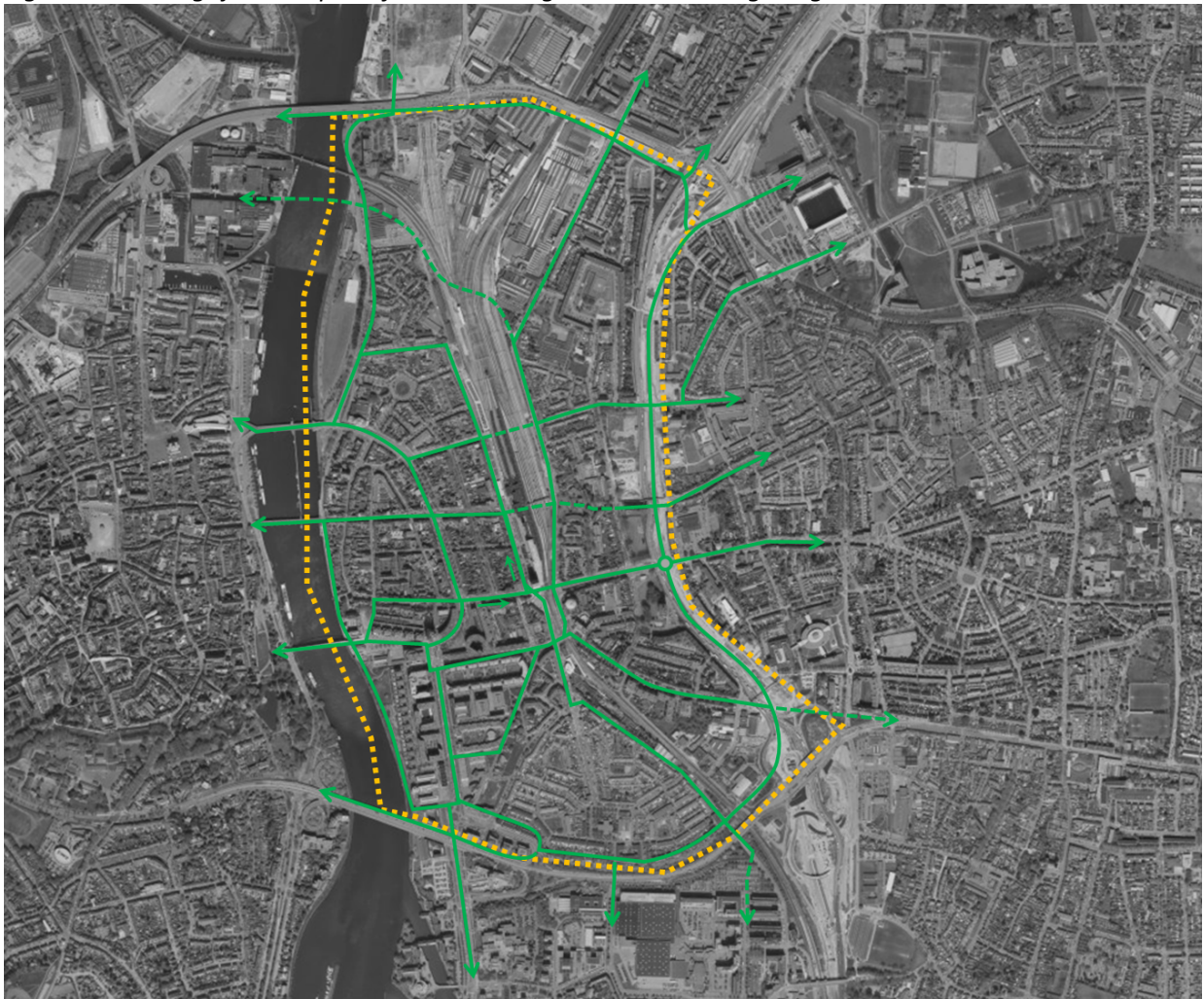
### 3. Verkeersstructuur

In dit hoofdstuk beschrijven we de huidige kenmerken, mogelijke verbeterpunten en toekomstige ontwikkelingen van de verkeersstructuur in de stationsomgeving. We hanteren daarbij de prioriteitsvolgorde van het STOP-principe.

#### 3.1 Loop- en fietsstructuur

In het figuur 10 is in groen het stedelijk loop- en fietsnetwerk weergegeven zoals dat is gedefinieerd in het Actieplan Fietsen in Maastricht. De gestippelde routes zijn gewenste toevoegingen, die op dit moment nog ontbreken.

*Figuur 10: Belangrijkste loop- en fietsverbindingen in stationsomgeving*



In deze verkeersstudie focussen we – gelet op de gewenste ontwikkelingen zoals verwoord in hoofdstuk 2 – op een aantal specifieke plekken en routes.

Voor de voetganger is er behoefte aan:

- Meer ruimte voor lopen op de Percée (station – Sint Servaasbrug) ook in relatie tot de toekomstige opwaardering van de passerelle over het spoor.
- Comfortabelere oversteek Stationsstraat – Wilhelminasingel.
- Comfortabelere oversteek Meerssenerweg achter het station.
- Een overzichtelijkere en veiliger oversteek van de overweg Duitsepoort.

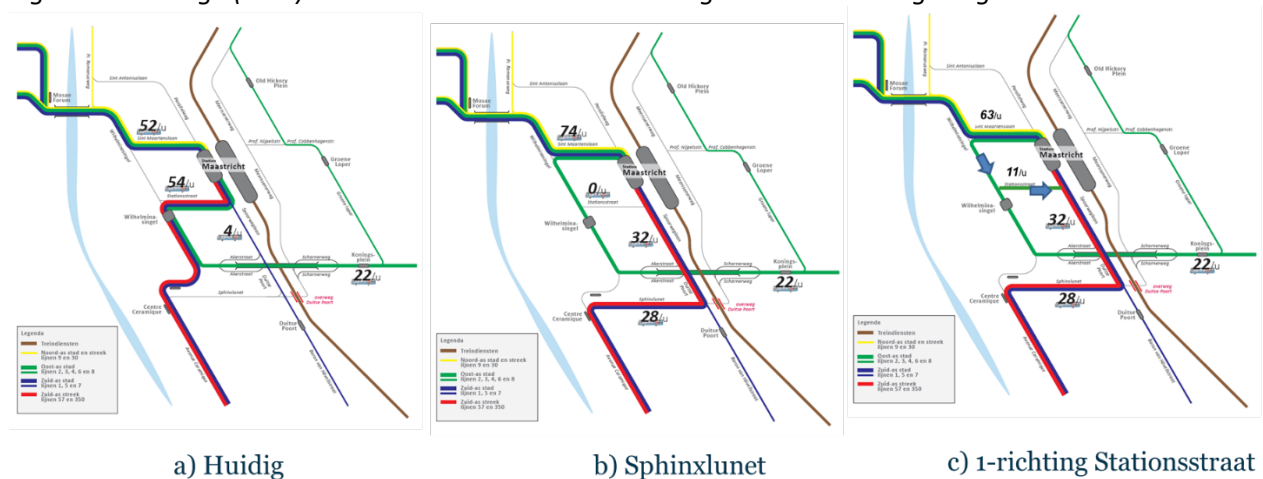
Voor de fietser is er behoefte aan aantrekkelijkere en veiligere fietsvoorzieningen op de routes:

- Stations – Sint Servaasbrug, ook in relatie tot de toekomstige opwaardering van de passerelle over het spoor.
- Avenue Borgharen – Fr. Romanusweg – Wilhelminasingel – Avenue Ceramique – Limburglaan, ook in relatie tot integrale gebiedsvisie Trega.
- Markt - Wilhelminabrug – Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan – Professor Nijpelsstraat, deze hangt sterk samen met toekomstplannen voor een extra fietsbrug over het spoor.
- Heerderweg – overweg Duitsepoort - Duitsepoort – Spoorweglaan.
- Spoorweglaan – Duitsepoort – Bloemenweg – Randwyck.
- Meerssenerweg (snelle fietsroute Sittard, verbindingssas Valkenburg a/d Geul) – Heerderweg.

### 3.2 Busstructuur

Met als vertrekpunt de ambitie om de Stationsstraat meer het domein van voetgangers en fietsers te maken, hebben we in een eerder stadium al onderzocht of het mogelijk is om de lijnbussen via een andere routes van en naar het busstation aan de Parallelweg te laten rijden. Bij het vaststellen van de Ambitienota Over het Spoor is het aantal resterende opties teruggebracht tot de huidige situatie en twee alternatieve routeringen, zie figuur 11.

Figuur 11: Huidige (links) en twee alternatieve busrouteringen in stationsomgeving



Dit pakt wat betreft het aantal busbewegingen (uitsluitend de bussen van Arriva) als volgt uit:

| Bussen per etmaal<br>(reguliere werkdag) | a) Huidig | b) Sphinxlunet | c) 1-richting<br>Stationsstraat |
|--|-----------|----------------|---------------------------------|
| Sint Maartenslaan                        | 874       | 1.300          | 1.092                           |
| Stationsstraat                           | 870       | 0              | 217                             |
| Sphinxlunet                              | 0         | 435            | 435                             |
| Baron van Hövellstraat                   | 67        | 67             | 67                              |

Bron: Arriva

Alternatief c waarbij de bussen nog wel in oostelijke richting door de Stationsstraat rijden was in 2019 een soort tussenoplossing, waarbij de zonzijde van de Stationsstraat bus- en autoluw gemaakt kon worden. We denken echter dat het activeren van de middenstrook, waarbij bijvoorbeeld ook de middenstrook in gebruik wordt genomen met terrassen, alleen op een toekomst vaste en veilige manier kan wanneer de Stationsstraat volledig bus- en autoluw wordt. Daarmee blijft naast de huidige situatie als enig alternatief de Sphinxlunet-variant, variant b, over.<sup>3</sup>

Een belangrijke voorwaarde is wel dat ter hoogte van De Colonel en het kruispunt ten westen van de overweg Duitsepoort de doorstroming voor bussen gegarandeerd wordt. Dit kan gerealiseerd worden door de overweg Duitsepoort af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Iets wat ook al vanuit spoorwegveiligheid als reële optie naar voren is gekomen (zie hiervoor paragraaf 4.5). Als aan deze voorwaarde wordt voldaan dan kunnen de rijtijden via de alternatieve busroutering waarschijnlijk punctueel uitgevoerd worden. Een andere gewenste wijziging is het verplaatsen van de huidige bushalte op de Avenue Ceramique (in zuidelijke richting). Ook moet het mogelijk zijn om vanuit de Wilhelminasingel rechtsaf de Sint Maartenslaan in te slaan. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op deze eisen aan de inrichting.

De belangrijkste voor- en nadelen van de alternatieve busroutering ten opzichte van de huidige situatie zijn:

- Bij het alternatief zijn er geen linksafslaanende bussen op het kruispunt Wilhelminasingel – Stationsstraat waardoor het kruispunt kleiner kan worden ingericht en eenvoudiger worden geregeld, waardoor de wachttijd voor overstekende voetgangers en fietsers op de Stationsstraat sterk om laag gaat.
- Bij de alternatieve busroutering kan de Stationsstraat autoluw worden (veel minder auto's en bussen), waarmee ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers, fietsers, maar ook economische activiteiten op de middenstrook, zoals terrassen.
- Minder bussen in de Stationsstraat betekent meer bussen op andere routes zoals de Sint Maartenslaan (van 52 naar 74 bussen per uur) en de Spoorweglaan (van 4 naar 28 bussen per uur) en het Sphinxlunet (van 0 naar 28 bussen per uur). Dit heeft uiteraard gevolgen voor de straten waar dan meer bussen gaan rijden. Belangrijk wel is dat die overlast van grotendeels elektrische bussen veel geringer is dan de dieselbussen in het verleden. Ze zijn schoner en (bij lage snelheden) stiller. Voor het Sphinxlunet kan bovendien gelden dat de totale verkeersdruk (en overlast) afneemt als gevolg van de mogelijke afsluiting van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer (zie paragraaf 4.5).

<sup>3</sup> Tijdens de participatie is een variant benoemd waarin het fietsverkeer naar het midden wordt gebracht, direct aansluitend op de in- en uitrit van de fietskelder, gecombineerd met busverkeer in één richting naar het station toe, aan de zuidzijde van het fietspad, zodat de bus voor het station om de in- en uitrit van de fietskelder heen linksaf naar het busstation kan afbuigen. Op deze wijze kan extra terrasruimte langs de gevels worden gecreëerd, zodat bedienend personeel geen rijbaan hoeft over te steken of uitgiftepunten in de middenberm gebouwd moeten worden. Deze variant maakt een volledige herprofilering noodzakelijk en is ook niet symmetrisch van opbouw conform het historische profiel en is daarom niet verder onderzocht.

- De populaire halte bij de Wilhelminasingel (ruim 1.000 in- en uitstappers per etmaal) wordt door minder bussen aangedaan (van 50 naar 22 bussen per uur). Het gaat om buslijn lijn 1, 5, 57 en 350. Busreizigers die deze halte gebruiken kunnen op het busstation in- en uitstappen. Dat maakt in sommige gevallen de loopafstand langer. Het is de vraag of dat als een nadeel ervaren wordt gezien de loop via een levendige Stationsstraat.
- De alternatieve busroutering heeft een negatief effect op de exploitatie. De buslijnen naar Maastricht-Oost (lijn 2, 3, 4, 6, 7 en 8) moeten meer kilometers maken. Daarnaast neemt de rijtijd met 1 minuut per richting toe. Dat leidt op sommige lijnen tot problemen waardoor een extra bus moet worden ingezet. Beide gevolgen leiden tot hogere exploitatiekosten, waarvoor Arriva waarschuwt.

Openbaarvervoerbedrijf Arriva geeft aan geen voorstander te zijn van de alternatieve busroutering. Arriva hecht waarde aan de huidige routes met oog op rijtijden, kilometers en duidelijkheid voor reizigers. Zie hiervoor ook de participatiebijdrage van Arriva, behorende bij het raadstuk te besluitvorming in deze verkeerstudie.

Een verlegging van de route van de bus is ingrijpend en kent voor- en tegenstanders. Wie redeneert vanuit de verblijfskwaliteit van een van de belangrijkste entrees tot de stad, zal veel waarde hechten aan de genoemde voordelen van een busvrije en autoluwe Stationsstraat. Wie op basis van het STOP-principe een afweging maakt, kiest op deze belangrijke loop- en fietsas voor stappen en trappen en daarna pas openbaar vervoer. De horecaondernemer in de Stationsstraat zal eveneens blij zijn met de nieuwe kansen die een dergelijke wijziging met zich meebrengt voor terrassen in de middenberm. Maar de bewoner van de Sint Maartenslaan, Spoorweglaan en Sphinxlunet zal zeker niet blij zijn met de extra bussen voor de deur als gevolg van de routewijziging.

### 3.3 Autostructuur

#### **Ribbenstructuur**

Het wegennet van Maastricht is in de afgelopen jaren in sterke mate gewijzigd. Met het verleggen van het Noorderbrugtracé en de realisatie van de Koning Willem Alexandertunnel is een nieuwe opzet gerealiseerd, waarbij de autostructuur is getransformeerd van een ringstructuur naar een ribbenstructuur. Het wegennet van Maastricht vormt sinds 2017 een robuuste structuur met als ruggengraat de A2, waarbij het gemotoriseerd verkeer via de verschillende afritten (de 'ribben') van en naar de stad wordt geleid.

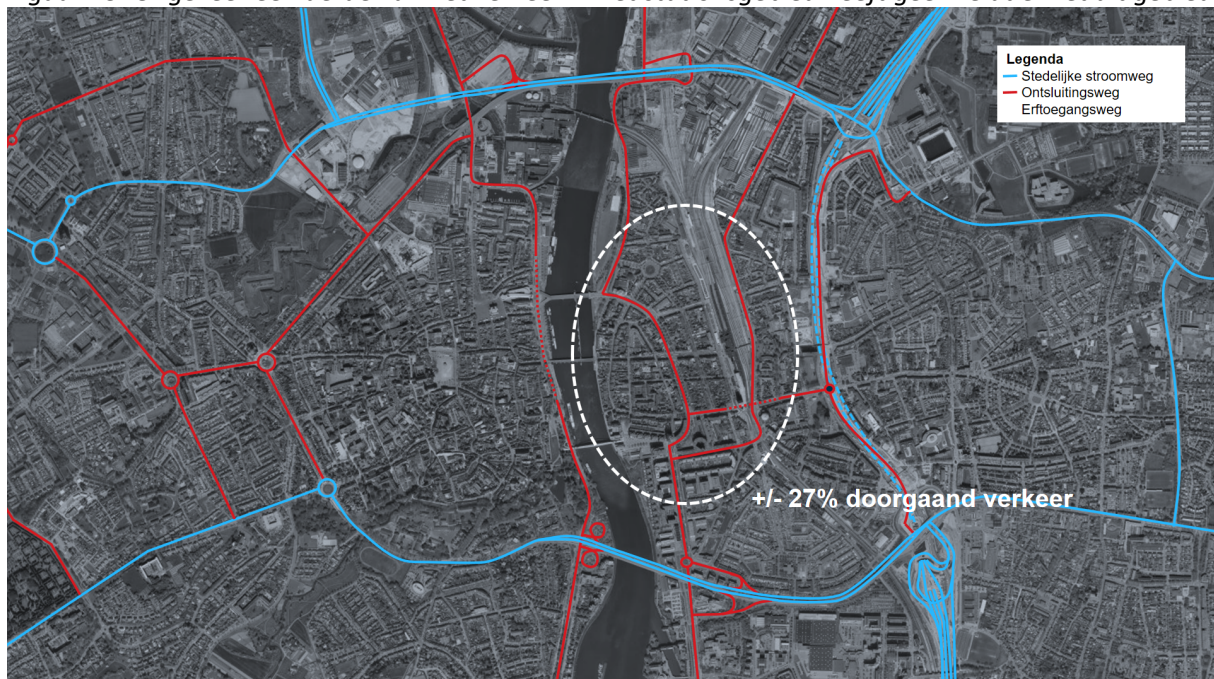
De ribbenstructuur is zo ingericht dat het gemotoriseerd verkeer van of naar ieder adres via de dichtstbijzijnde rib naar de ruggengraat, de A2 rijdt. Noord-zuid verkeer tussen de ribben wordt hierdoor (in theorie) geminimaliseerd. Dit ordenend principe schept ruimte voor lopen, fietsen en verblijven en zorgt ervoor dat de barrière die wegen nu vaak vormen, verminderd. Met de ondertunneling van de A2 is zo een grote slag geslagen.

*Figuur 12: Ringstructuur (links) en ribbenstructuur (rechts)*



Geconstateerd wordt echter dat de noord-zuidverbindingen in het stationsgebied, de Wilhelminasingel en de Meerssenerweg, ook na opening van de Koning Willem Alexandertunnel in december 2016, relatief druk zijn gebleven. Bovendien wijzen twee onderzoeken uit dat een derde van dit verkeer, zo'n 10.000 motorvoertuigen per etmaal, geen relatie heeft met de stationsomgeving.<sup>4</sup> Dit doorgaande verkeer rijdt dus niet via de dichtstbijzijnde rib naar de A2, maar gebruikt een (vaak kortere) route door de stad.

*Figuur 13: Ongeveer een derde van het verkeer in het stationsgebied heeft geen relatie met dit gebied*



<sup>4</sup> In 2017 wees een onderzoek op basis van bluetooth uit dat ongeveer 30% van het verkeer op de Meerssenerweg doorgaand verkeer betreft. In een kentekenonderzoek uit 2019 bleek dat ongeveer 27% van het verkeer in de stationsomgeving doorgaand verkeer is.

Figuur 14: Vier parallelle noord-zuid-routes in het stationsgebied



In het gebied zijn vier noord-zuid-routes. Naast de N2-tunnelbuizen zijn dit van west naar oost de Wilhelminasingel, Meerssenerweg en Groene Loper. Idealiter doen we ingrepen in de structuur zodat het 'doorgaande' verkeer op de Wilhelminasingel, Meerssenerweg en Groene Loper verplaatst naar de N2-tunnelbuizen. Hierbij kunnen we denken aan lagere rijsnelheden, terugdringen van de capaciteit of zelfs het 'knippen (geen doorgaand verkeer meer mogelijk)' van routes. Op die manier rijden er minder auto's in het stationsgebied en gaat de autostructuur nog meer dan nu functioneren conform de filosofie van de ribbenstructuur.

### Wegcategorisering

Het stedelijk wegennet bestaat, gezien door een verkeerskundige bril, uit zogenaamde stroomwegen, ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De hiërarchie is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2: hiërarchie stedelijk wegennet

| Type                 | Snelheid [km/u] | Aantal rijstroken | Intensiteit [mvt/etmaal] | Inrichtingskenmerken   |
|----------------------|-----------------|-------------------|--------------------------|--|
| Stedelijke stroomweg | 50/70           | 2 of meer         | >16.000                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Middenberm</li> <li>Ongelijkvloerse kruisingen</li> <li>Vrijliggende fietsvoorzieningen</li> </ul>                          |
| Hoofdontsluitingsweg | 50              | 2                 | > 8.000 en <16.000       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Geregelde oversteken</li> <li>Vrijliggende fietsvoorzieningen</li> </ul>  |
| Ontsluitingsweg      | 50/30           | 2                 | > 5.000 en <8.000        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Geregelde oversteken of in etappes</li> <li>Vrijliggende fietsvoorzieningen (voorkeur) of aanliggend fietsstrook</li> </ul> |
| Erftoegangsweg I     | 30              | 1,5               | > 2.000 en <5.000        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Geen middenberm</li> <li>Ongeregelde oversteken</li> <li>Geen fietsstroken, eventueel fietsstraat</li> </ul>                |
| Erftoegangsweg II    | 30              | 1,5               | <2.000                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>idem</li> </ul>   |

Op dit moment geldt – uitzonderingen daargelaten – alleen op erftoegangswegen een snelheidslimiet van 30 km/u. In oktober 2020 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een motie van GroenLinks en SGP om de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur. Het doel van deze ingreep is een daling van het aantal

verkeersdoden. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft toegezegd om medio 2021 samen met het SWOV met een plan te komen. Dit plan zal naar verwachting invloed hebben op bovenstaande hiërarchie. We gaan bij voorkeur toe naar een situatie waarin alle ontsluitingswegen in Maastricht naar 30 km/u gaan. Dit wordt een soort mengcategorie waarop we hogere intensiteiten (in de range 5.000 tot 8.000 motorvoertuigen/etmaal) en 30 km/uur steeds meer gaan combineren.

In deze Verkeersstudie Stationsomgeving kijken we vooruit op deze ontwikkeling. Voor het studiegebied betekent dit:

- De stroomwegen zoals de N2 tunnelbuis (80 km/u) blijven ongewijzigd
- Bij de ontsluitingswegen, route 1, 2 en 4 onderzoeken we of het mogelijk is de snelheidslimiet met een daarbij passende inrichting te verlagen van 50 naar 30 km/u. Dat betekent dus ook dat de intensiteit op deze routes bij voorkeur onder de 8.000 motorvoertuigen/etmaal komt/blijft.
- Voor de erftoegangswegen blijft de snelheidslimiet ongewijzigd 30 km/u. Daar waar sprake is van “achterstallige” situaties wordt de snelheid alsnog verlaagd 30 km/u of als dit op basis van de huidige inrichting niet verantwoord is, gebeurt dit gefaseerd gecombineerd met de planning van het onderhoud op deze wegen.

### **Waterbedeffect en verdwijnend verkeer**

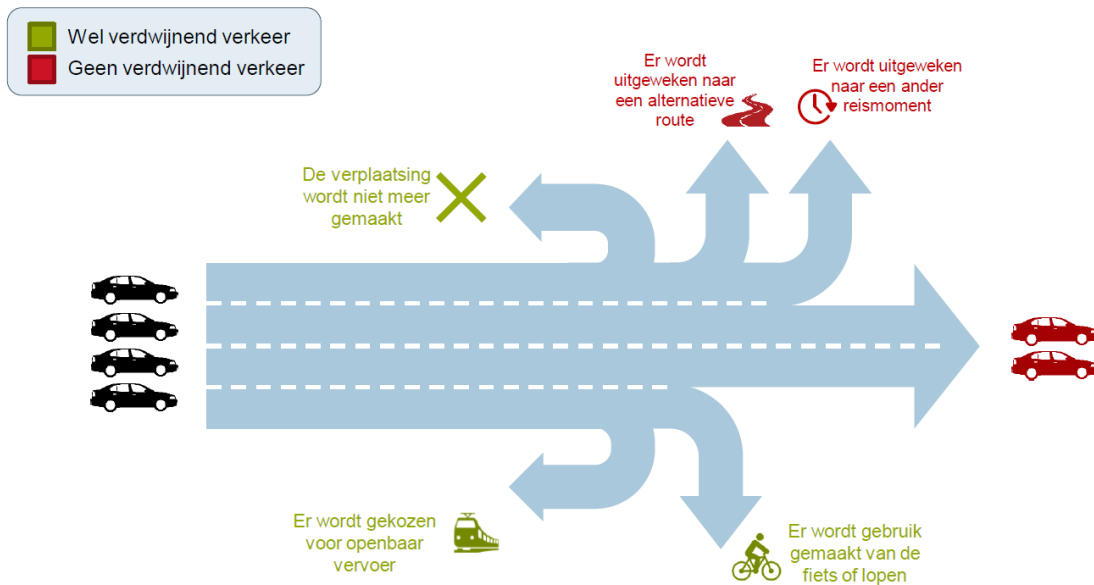
Een solitaire verkeersremmende maatregel, bijvoorbeeld op de Wilhelminasingel, leidt tot meer verkeer op de andere routes. Er is tot op zekere hoogte sprake van een waterbedeffect. Bovendien geldt hoe steviger die maatregel, hoe groter dit waterbedeffect. Dit maakt het wenselijk om de effecten van verkeersingrepen over een groter gebied te bekijken en op meerdere punten in te grijpen. Alleen een juiste mix van maatregelen zorgt ervoor dat het verkeer zoveel mogelijk verschuift naar de N2-tunnelbuizen.

Ingrepen in de autostructuur doen niet alleen autostromen verplaatsen, maar er wordt ook overgestapt van de auto naar lopen, fietsen of openbaar vervoer. Zeker als door de ingrepen in de autostructuur er meer ruimte voor lopen en fietsen ontstaat. Hierdoor verschuift niet alleen het verkeer, maar verdwijnt het ook. Het waterbed is met andere woorden lek. Er is empirisch bewijs voor verdwijnend verkeer in Europese steden waar ingrepen zijn gedaan in de verkeersstructuur en inrichting van wegen in het voordeel van de voetganger en fietser. Bij zeventig onderzochte casussen werd gemiddeld 22% van het oorspronkelijke gemotoriseerd verkeer niet teruggevonden op de alternatieve routes. De mediaan bedroeg 11%.

We hebben ook gekeken naar de situatie in Maastricht en specifiek de beoogde maatregelen in de stationsomgeving. Adviesbureau Goudappel concludeert dat in de praktijk circa 10 tot 30% verdwijnend verkeer kan optreden (van het autoverkeer dat door de maatregel wordt weggedrukt) door de voorgestelde maatregelen binnen deze verkeersstudie. Binnen deze bandbreedte is het aannemelijk dat het knippen (afsluiten) voor meer verdwijnend verkeer zal zorgen (bovenkant bandbreedte, circa 30%) en het knippen (snelheidsverlaging) in mindere mate (onderkant bandbreedte, circa 10%) voor verdwijnend verkeer zorgt. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de wetenschap dat dit sterk afhankelijk is van de geboden alternatieven (goede fiets- en OV-verbindingen en gedragscampagnes).



Figuur 15: Definitie van verdwijnend verkeer



Afbeelding: TNO

### 3.4 Gevolgen coronacrisis

De gebruikte verkeerscijfers sluiten aan op de situatie net voor corona. Het effect van de coronacrisis op het binnenstadbezoek en bijvoorbeeld het openbaarvervoergebruik was tijdens de 'lockdowns' in 2020 groot. Ook als we kijken naar de verkeersstromen in Maastricht in 2020 en die vergelijken met de periode voor corona dan zien we de gevolgen van landelijke maatregelen waarbij delen van het jaar winkels, horeca en culturele instellingen dicht waren en veel werd thuisgewerkt. In april 2020, tijdens de eerste lockdown, was de gemiddelde verkeersbelasting op de Noorderbrug met 40% gedaald ten opzichte van diezelfde maand in 2019.

We zagen echter ook dat op het moment dat maatregelen werden losgelaten de verkeersintensiteiten direct stegen. In de maand september in 2020 was het verschil met 2019 op de Noorderbrug nog slechts -5% ten opzichte van 2019.<sup>5</sup> Wat de lange termijneffecten zullen zijn is onzeker, maar de inschatting is dat het effect op de hoeveelheid auto's (rijdend en stilstaand) niet zodanig is dat conclusies in deze studie anders uitpakken.

Mocht in de toekomst het autogebruik in de stationsomgeving toenemen dan zijn de maatregelen die worden voorgesteld in deze studie eerder meer, dan minder gewenst. Mocht het gemotoriseerd verkeer in de toekomst afnemen dan wordt deze 'meevaller' omarmt en zijn de ingrepen ten gunste van voetgangers en fietsers nog steeds nuttig en gewenst.

<sup>5</sup> Zie: [Verkeersmonitor Maastricht 2020](#)

## 4. Structuurvarianten

Met de gewenste ontwikkelingen in het stationsgebied (hoofdstuk 2) en de analyse van het huidige verkeersstructuur (hoofdstuk 3) in het achterhoofd zijn verschillende structuurvarianten ontwikkeld. Deze varianten zijn doorgerekend met een verkeersmodel en vervolgens beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader uit paragraaf 2.6. De structuurvarianten zijn voorgelegd en besproken met belangstellenden, dit heeft tot een aantal extra varianten geleid.<sup>6</sup>

De doorrekening is gebeurd met het gemeentelijke verkeersmodel. Dit model bevat een actueel verkeersnetwerk en is gevalideerd op getelde verkeersstromen van 2019 (pre corona). Er is bij de modelberekening geen rekening gehouden met het verdwijnend verkeer. Het aantal autoritten is in iedere variant gelijk. De verschillen tussen de varianten ontstaan doordat het model nieuwe routes berekend voor gemotoriseerd verkeer op grond van de infrastructurele ingrepen die in iedere variant zijn doorgevoerd.

Vanwege het niet meenemen van verdwijnend verkeer in het verkeersmodel, is het de verwachting dat in de praktijk de effecten kleiner zijn. In werkelijkheid zal het verkeersvolume in totaliteit afnemen, waardoor ook de nadelige effecten van gemotoriseerd verkeer, zoals geluidhinder, luchtvervuiling of verkeersonveiligheid, lager zullen zijn dan waar in de studie van wordt uitgegaan.

Daarnaast constateren we dat het verkeersmodel de route-effecten van snelheidsverlagingen vrij hoog in schat. Het verkeersmodel berekent de routes op basis van rijtijd en kilometerkosten. In werkelijkheid spelen meer factoren een rol die automobilisten meewegen bij hun routekeuze, zoals gewoonte, rijcomfort, aantrekkelijkheid en de netwerkhiërarchie. Of sprake is van een overschatting valt echter niet te kwantificeren. En los van het feit dat in deze plaatjes en tabellen het effect van verdwijnend verkeer buiten beschouwing blijft en de route-effecten mogelijk worden overschat, biedt de doorrekening met het verkeersmodel interessante informatie op basis waarvan beleidskeuzes gemaakt kunnen worden.

De volgende varianten worden hierna een voor een behandeld:

1. Maximumsnelheid Wilhelminasingel naar 30 km/u
2. Maximumsnelheid Wilhelminasingel-volledige route naar 30 km/u
3. Maximumsnelheid stationsomgeving naar 30 km/u
4. Maximumsnelheid Maastricht naar 30 km/u
5. Afsluiten overweg Duitsepoort
6. Afsluiten overweg Duitsepoort en Meerssenerweg, 1-richting Stationsstraat
7. Afsluiten overweg Duitsepoort en Meerssenerweg, Stationsstraat autovrij
8. Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel – noordzijde
9. Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel – midden
10. Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel – zuidzijde
11. Afsluiten overweg Duitsepoort plus mitigerende maatregelen
12. Realisatie François de Veyelaan

### Toelichting bij de figuren

In onderstaande figuren zijn de effecten weergegeven per variant. In het linkerdeel van het figuur is telkens aangegeven hoe de verkeersstromen in absolute zin veranderen. De routes waarop het gemotoriseerd verkeer afneemt zijn **groen** weergegeven. De routes waar het verkeer toeneemt zijn

---

<sup>6</sup> Onder meer tijdens de informatieavond van 16 januari 2020 zijn door belangstellenden nieuwe varianten ingebracht.

**rood** afgebeeld. Hoe breder de lijn, hoe meer verkeer het betreft en dus hoe groter het effect van een variant.

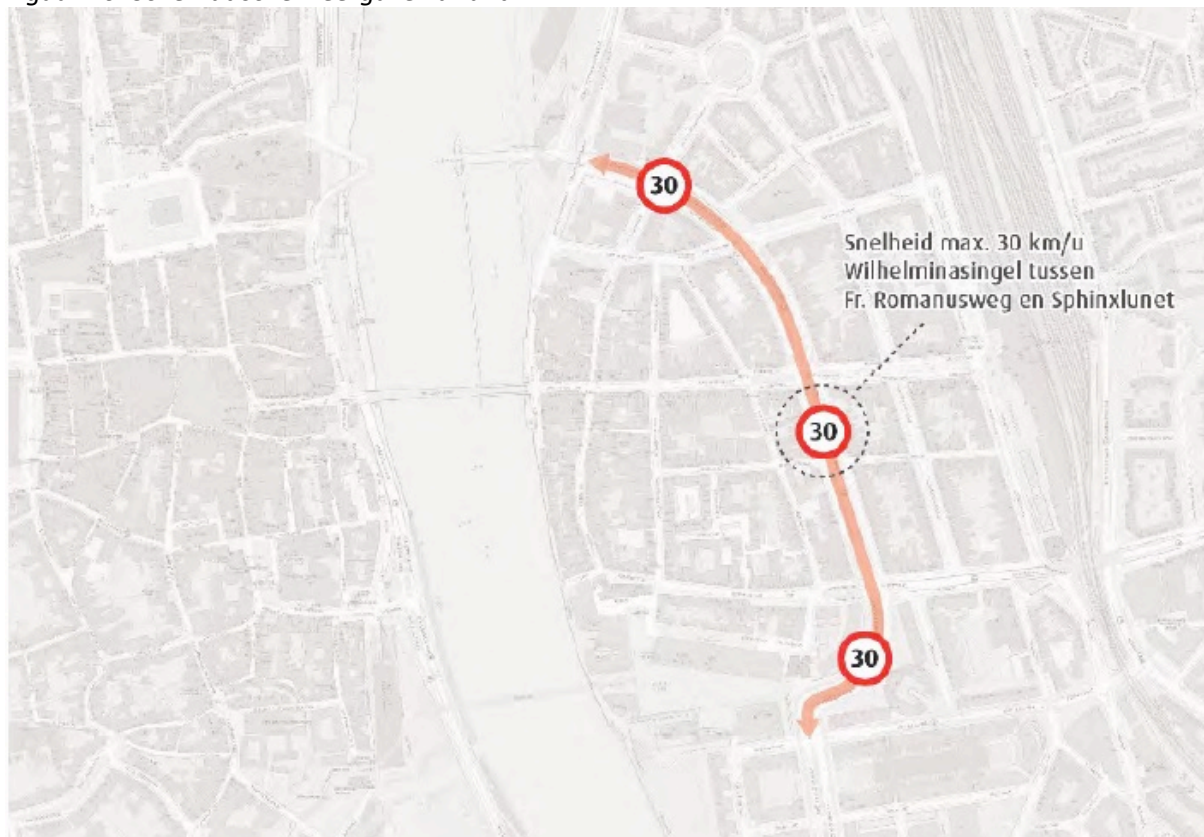
Zo'n absoluut effect zegt niet alles. Een toename van bijvoorbeeld 1.000 auto's per dag is op de Wilhelminasingel niet direct voor iedereen merkbaar, terwijl eenzelfde toename op de Bloemenweg waarschijnlijk wel merkbaar is voor omwonenden. Daarom is in het rechterdeel van ieder figuur aangegeven hoe de verkeersstromen in relatieve zin veranderen. De toe- of afname is daarbij gerelateerd aan de verkeersdruk in de huidige situatie. Op **groen** gemarkeerde routes daalt het verkeer dusdanig dat de nieuwe verkeersintensiteit past bij een lagere wegcategorie (conform de indeling van tabel 16). Op de **oranje** gemarkeerde routes stijgt de verkeersintensiteit zodanig dat de nieuwe verkeersintensiteit past bij een hogere wegcategorie. Oftewel, op de met een kleur gemarkeerde routes is het effect van de maatregel significant.

In de figuren is met een **rode** pijl ter hoogte van de Koning Willem Alexandertunnel ook aangegeven wat de toename is van het verkeer in de N2-tunnelbuizen. Hoe breder de pijl, hoe meer verkeer is verleid gebruik te maken van de N2-tunnelbuizen.

#### 4.1 Maximumsnelheid Wilhelminasingel naar 30 km/u

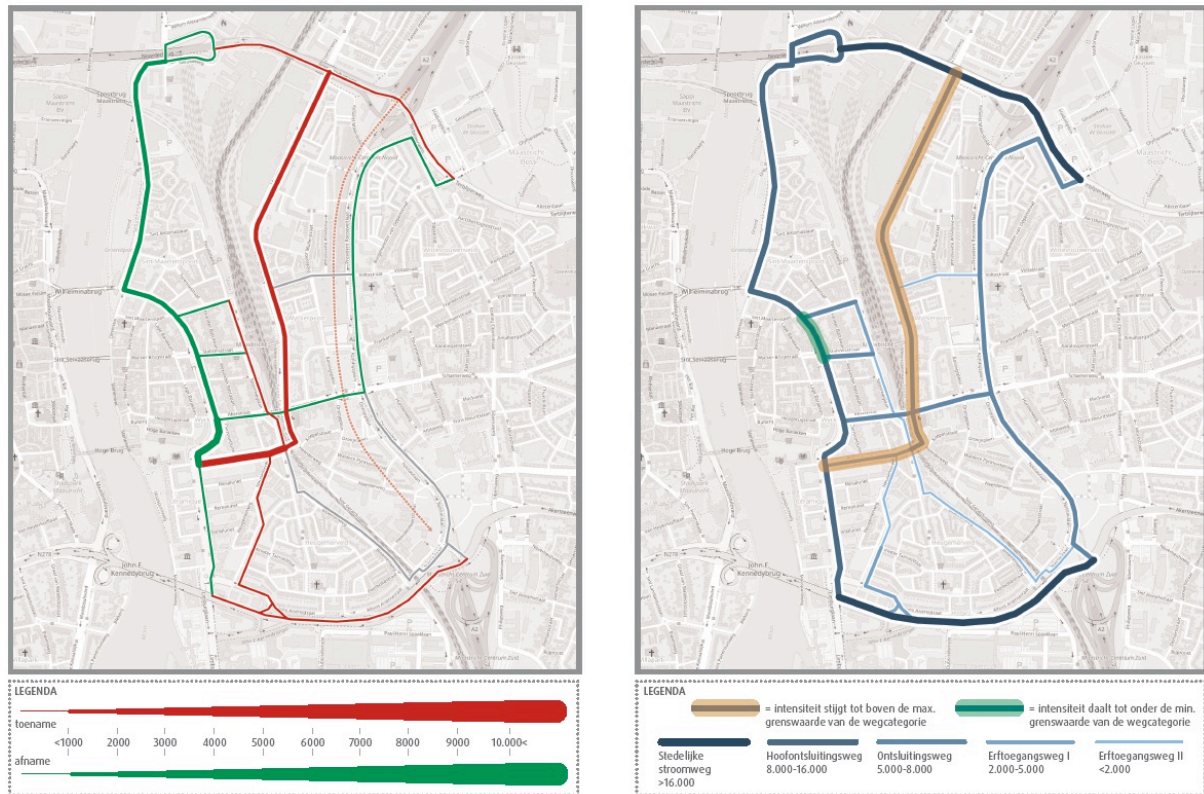
In de eerste variant brengen we de maximumsnelheid van de Wilhelminasingel, tussen de Franciscus Romanusweg en Sphinxlunet, terug naar 30 km/u. Daarmee worden de kruispunten veiliger en aantrekkelijker om over te steken. Als gevolg van de vertraging van het gemotoriseerd verkeer wordt de Wilhelminasingel minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in Wyck. We knijpen als het ware het gemotoriseerd verkeer.

*Figuur 16: Schematische weergave variant 1*



In onderstaande figuur is het effect van de maatregel weergegeven. We zien – conform verwachting – een afname van het verkeer op de Wilhelminasingel. Het gemotoriseerd verkeer is terug te zien op andere wegen in het gebied zoals de Meerssenerweg, Sphinxlunet en Jonkheer Ruysstraat (ongewenst effect) en de N2-tunnelbuizen (gewenst effect). Het extra verkeer op de Meerssenerweg en Sphinxlunet vormt een aandachtspunt omdat het een dusdanige omvang kent dat de wegen van kleur verschieten en dus in een andere wegcategorie terecht komen.

Figuur 17: Maximumsnelheid Wilhelminasingel naar 30 km/u (variant 1)



Afbeelding: Goudappel

| Criteria                                     | Variant 1   |
|--|---|
| Verkeersveiligheid                           | + Kleinere snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd en overig verkeer<br>+ Minder gemotoriseerd verkeer op de Wilhelminasingel ter hoogte van kruispunten met Stationsstraat, Franciscus Romanusweg en Sint Maartenslaan<br>- Meer gemotoriseerd verkeer op de Meerssenerweg, bij de overweg Duitsepoort, Sphinxlunet (significant effect) en ook Spoorweglaan en Heugemerveld (gering effect) |
| Stimuleren lopen en fietsen                  | + Minder kruisend verkeer op de Wilhelminasingel ter hoogte van oversteek Stationsstraat  |
| Economische vitaliteit                       | o Gezien de beperkte consequenties voor de bereikbaarheid gaan we ervanuit dat de economische effecten eveneens beperkt zijn  |
| Leefbaarheid en woonklimaat                  | + Lagere snelheden op de Wilhelminasingel leiden daar tot minder overlast door verkeer in de vorm van geluid, luchtkwaliteit en trillingshinder<br>- Verplaatsing van verkeersstromen en overlast naar Meerssenerweg en Sphinxlunet   |
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | o Geen effect verwacht  |
| Overig                                       | Geen aandachtspunten  |

## 4.2 Maximumsnelheid Wilhelminasingel-volledige route naar 30 km/u

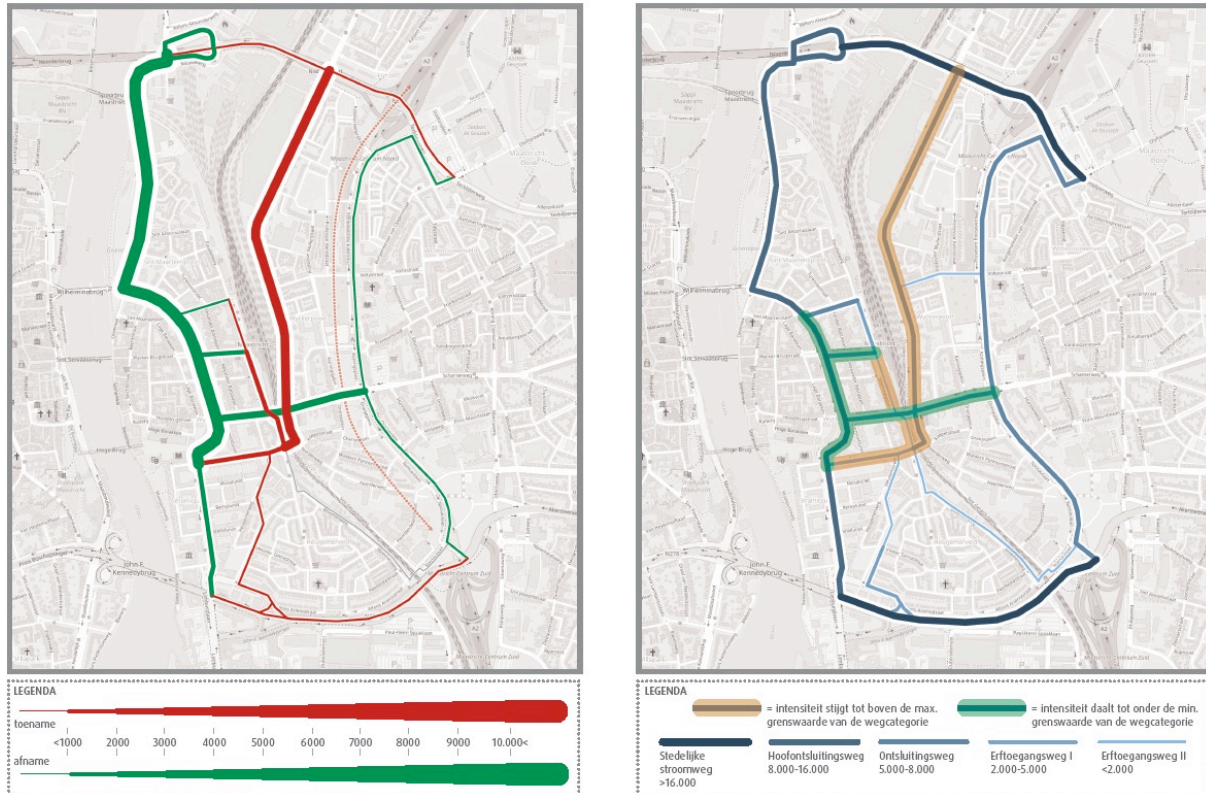
In variant 2 wordt op de volledige noord-zuid-route via de Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel en Avenue Ceramique de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/u. Daarmee worden de kruispunten veiliger en aantrekkelijker om over te steken.

Figuur 18: Schematische weergave variant 2



De effecten van deze variant zijn logischerwijze groter dan variant 1. In de onderstaande figuur is een verkeersafname op Wilhelminasingel zichtbaar. Als gevolg van de vertraging voor het gemotoriseerd verkeer wordt de volledige noord-zuid-route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. De N2-tunnelbuizen en ook de ribben, de Viaductweg en J.F. Kennedyingel, worden drukker. Dit is in lijn met de opzet van de verkeersstructuur en sluit aan bij de netwerkfilosofie, zoals beschreven in paragraaf 3.3 (beoogde effecten). Daarnaast wordt het drukker op de Meerssenerweg en in Heugemerveld (ongewenste effecten). Aandachtspunt hierbij is vooral de Meerssenerweg. Hier is de toename van het verkeer in absolute en relatieve zin significant. Ook de Spoorweglaan wordt drukker omdat de route voor het station langs aantrekkelijker wordt dan de Wilhelminasingel. Een deel van dat verkeer verkiest hierdoor ook Heugemerveld boven de Avenue Ceramique, al is de toename in relatieve zin gering.

Figuur 19: Maximumsnelheid naar 30 km/u (variant 2)



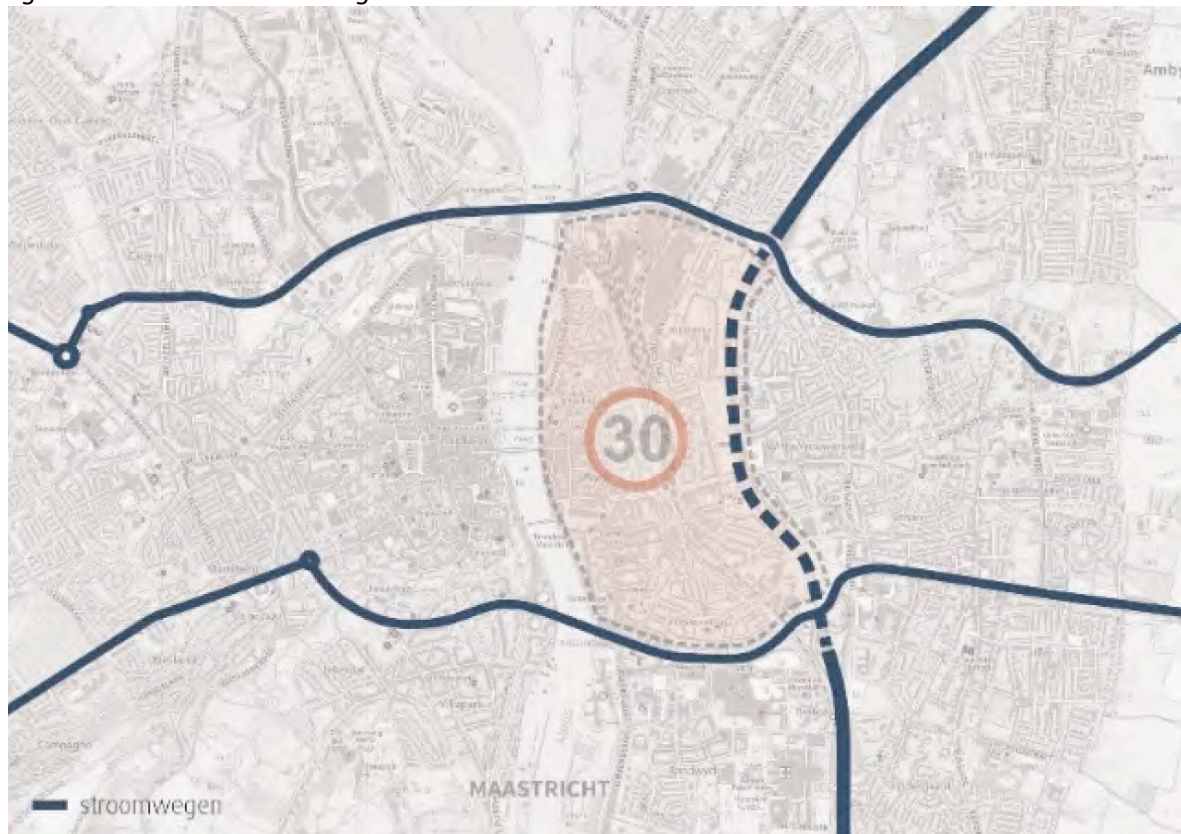
Afbeelding: Goudappel

| Criteria                                     | Variant 2   |
|--|---|
| Verkeersveiligheid                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Kleinere snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd en overig verkeer</li> <li>+ Minder gemotoriseerd verkeer op de Wilhelminasingel ter hoogte van kruispunten met Stationsstraat, Franciscus Romanusweg en Sint Maartenslaan</li> <li>- Meer gemotoriseerd verkeer op de Meerssenerweg, bij de overweg Duitsepoort, Sphinxlunet en Spoorweglaan (significant effect) en ook Heugemerveld (gering effect)</li> </ul> |
| Stimuleren lopen en fietsen                  | + Minder kruisend verkeer op de Wilhelminasingel ter hoogte van oversteek Stationsstraat  |
| Economische vitaliteit                       | o Gezien de beperkte consequenties voor de bereikbaarheid, gaan we ervanuit dat de economische effecten eveneens beperkt zijn   |
| Leefbaarheid en woonklimaat                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Lagere snelheden op de Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel en Avenue Ceramique leiden daar tot minder overlast door verkeer in de vorm van geluid, luchtkwaliteit en trillingshinder</li> <li>- Verplaatsing van verkeersstromen en overlast naar route Meerssenerweg, Sphinxlunet en Spoorweglaan</li> </ul>  |
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | o Geen effect verwacht  |
| Overig                                       | Geen aandachtspunten  |

### 4.3 Maximumsnelheid stationsomgeving naar 30 km/u

In lijn met de landelijke ontwikkeling brengen we in variant 3 de maximumsnelheid van alle wegen in de stationsomgeving naar 30 km/u. Uitzondering hierop vormen de stroomwegen, oftewel de ruggengraat (A2 en N2 tunnelbuizen) en de ribben (Viaductweg en J.F. Kennedysingel).

*Figuur 20: Schematische weergave variant 3*



In praktijk betekent dit dat de stroomwegen relatief gezien aantrekkelijker worden. De effecten van deze variant zijn relatief groot. Zichtbaar is een forse verkeersafname op Wilhelminasingel, Meerssenerweg en Groene Loper. De N2-tunnelbuizen en ook de ribben, de Viaductweg en J.F. Kennedysingel, worden drukker. Dit is in lijn met de opzet van de verkeersstructuur en sluit aan bij de netwerkfilosofie, zoals beschreven in paragraaf 3.3.

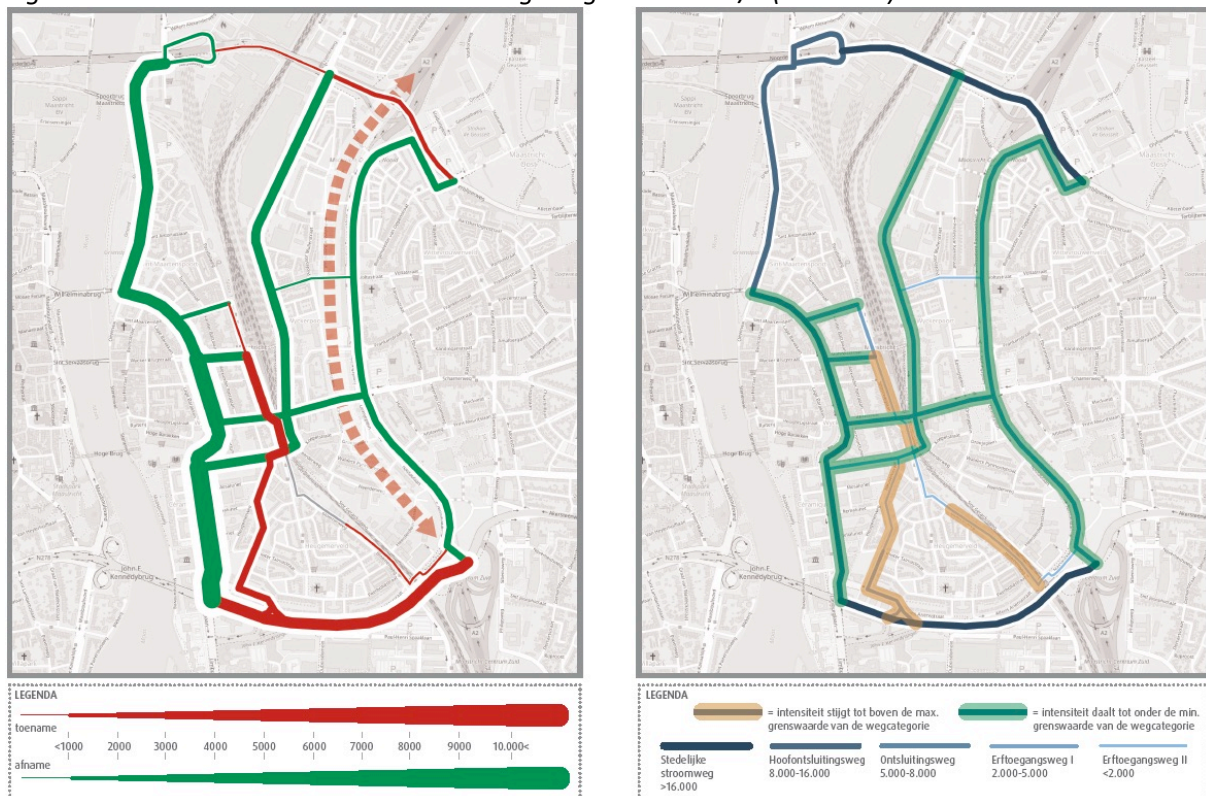
Het verkeersmodel voorspelt twee verschillende effecten:

- 1) Als gevolg van het instellen van 30 km/uur op alle wegen wordt het rijden van de kortste route naar de N2 aantrekkelijker. Ten eerste rijdt hierdoor bestemmingsverkeer in Heugemerveld niet meer via de Meerssenerweg, maar via de Jonkheer Ruysstraat of via de overweg in het verlengde Alfons Ariënsstraat richting de J. F. Kennedysingel. Deze 'omklapping' binnen de buurt zorgt niet voor meer verkeer door de buurt, maar bijvoorbeeld wel dat het zuidelijke deel van de Bloemenweg drukker wordt.
- 2) Een tweede effect is dat vanaf bijvoorbeeld het station niet via de Avenue Ceramique, maar via de Jonkheer Ruysstraat richting de J.F. Kennedysingel wordt gereden. Hierdoor neemt het verkeer in Heugemerveld toe, iets wat nadrukkelijk ongewenst is.

Zoals aangegeven aan het begin van dit hoofdstuk zijn de omrijdeffecten in werkelijkheid vermoedelijk geringer dan voorspeld door het verkeersmodel. Bovendien zijn extra maatregelen mogelijk om de ongewenste effecten te voorkomen. Denk hierbij aan het veranderen van rijrichtingen, het realiseren van drempels, inritconstructies, plateaus, toepassing van fietsstraten of de herinrichting van straten en kruispunten. Met deze aanvullende maatregelen kunnen ongewenste effecten op de Spoorweglaan en Jonkheer Ruysstraat worden bijgestuurd.

Een ander aandachtspunt is de toename van het verkeer op de J.F. Kennedysingel. In deze variant rijden 4.100 extra motorvoertuigen per etmaal via de J.F. Kennedysingel. Dat is zo'n 11% van het aantal voertuigen in de referentie, wat een redelijk fors effect is te noemen. Dit effect sluit aan bij de netwerkfilosofie, zoals beschreven in paragraaf 3.3.

Figuur 21: Maximumsnelheid in stationsomgeving naar 30 km/u (variant 3)



Afbeelding: Goudappel

| Criteria                    | Variant 3  |
|-----------------------------|--|
| Verkeersveiligheid          | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Kleinere snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd en overig verkeer op de ontsluitingswegen in de gehele stationsomgeving</li> <li>+ Minder gemotoriseerd verkeer in het stationsgebied</li> <li>- Meer gemotoriseerd verkeer op de Spoorweglaan, Jonkheer Ruysstraat en een deel van de Bloemenweg</li> </ul> |
| Stimuleren lopen en fietsen | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Minder kruisend verkeer op de Wilhelminasingel ter hoogte van oversteek Stationsstraat en andere plekken</li> <li>- Meer kruisend verkeer op Spoorweglaan</li> </ul>  |
| Economische vitaliteit      | o Gezien de beperkte consequenties voor de bereikbaarheid, gaan we ervanuit dat de economische effecten eveneens beperkt zijn  |
| Leefbaarheid en woonklimaat | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Lagere snelheden leiden tot minder overlast door verkeer in de vorm van geluid, luchtkwaliteit en trillingen</li> <li>- Twee aandachtspunten: 1) de verkeersstromen door Heugemerveld en 2) de toename op de J.F. Kennedysingel</li> </ul>  |

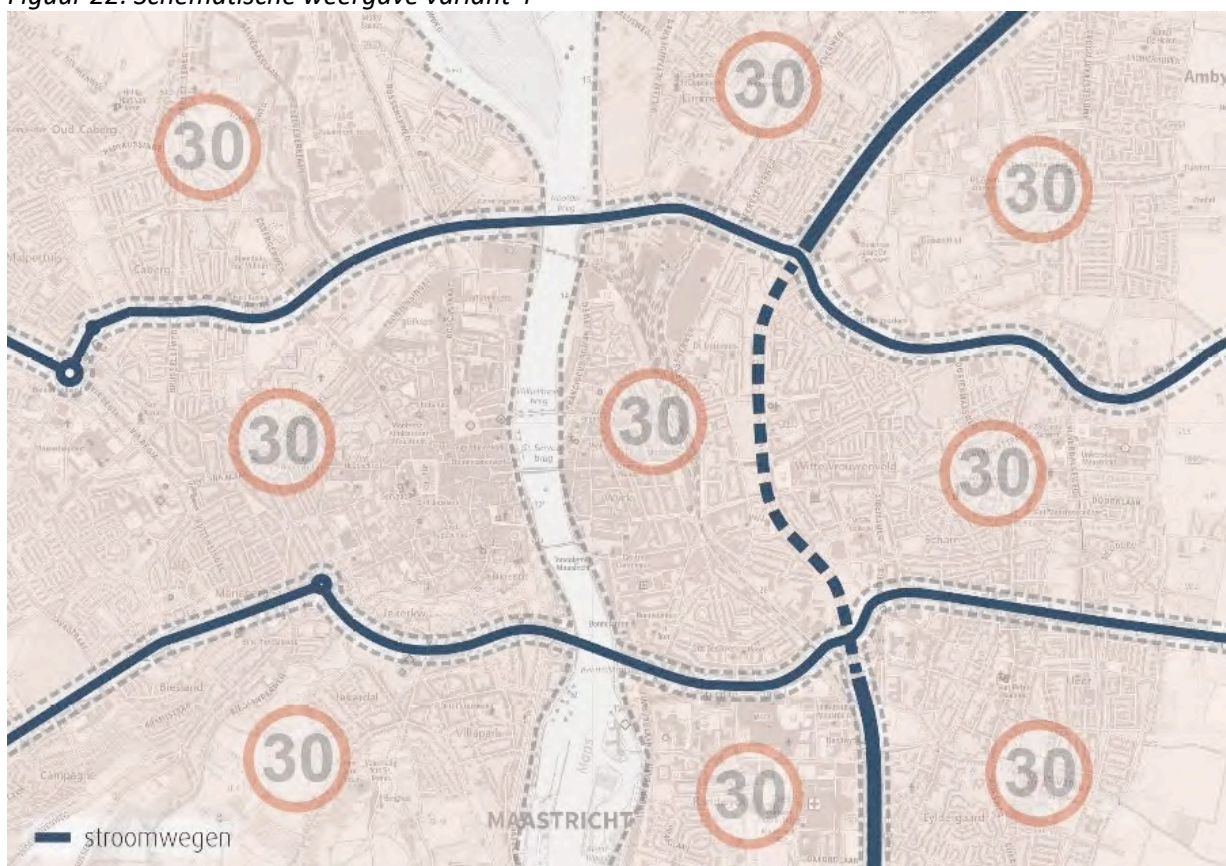


|  |   |
|--|---|
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | o Geen effect verwacht  |
| Overig                                       | Met aanvullende maatregelen kunnen ongewenste effecten op de Spoorweglaan en Jonkheer Ruysstraat worden bijgestuurd |

#### 4.4 Maximumsnelheid Maastricht naar 30 km/u

Het ligt in de lijn der verwachting dat zodra er landelijke richtlijnen komen voor het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom, we ook in Maastricht (inclusief de stationsomgeving) de maximumsnelheid in stappen op alle wegen (uitgezonderd de stroomwegen) naar 30 km/u invoeren. In variant 4 bekijken we de effecten van deze maatregel voor de stationsomgeving.

*Figuur 22: Schematische weergave variant 4*

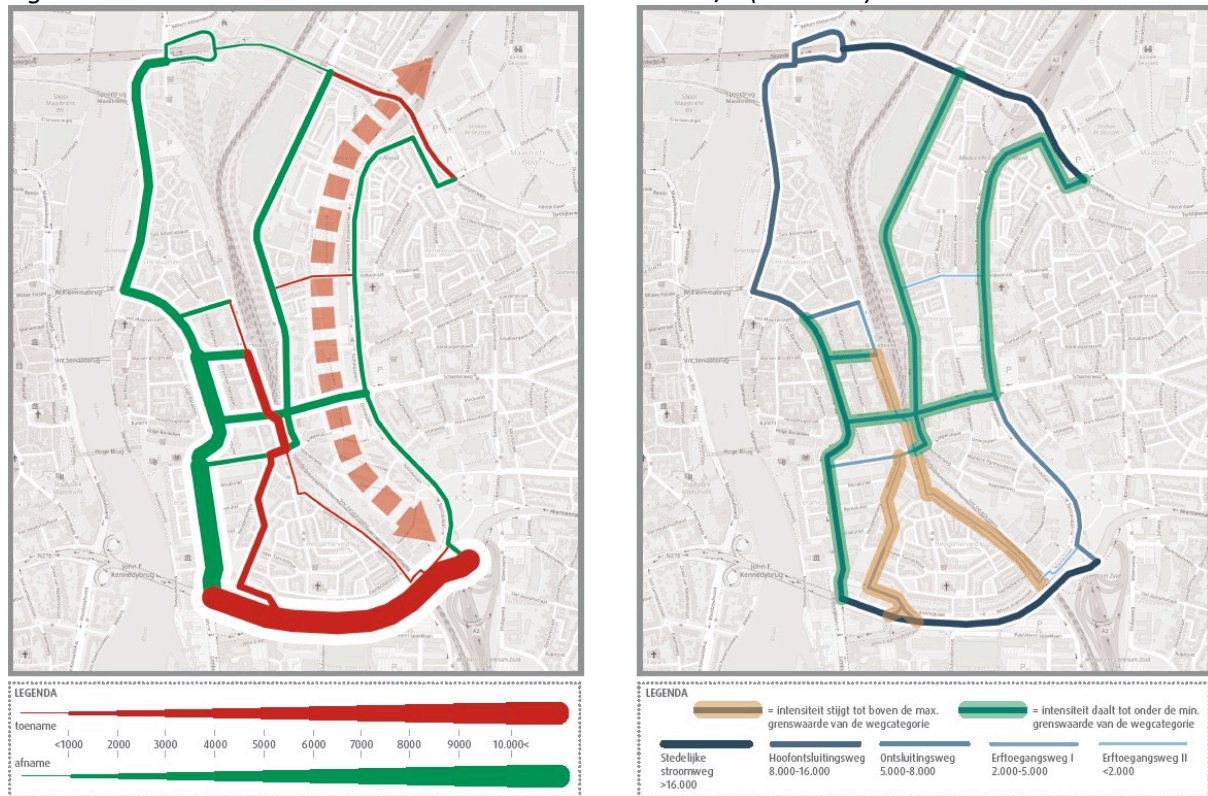


Afbeelding: Goudappel

In onderstaande figuur zijn de effecten weergegeven van deze maatregel. Net als bij variant 3 betekent dit een afname van het gemotoriseerd verkeer in de stationsomgeving en een toename op de genoemde stroomwegen omdat routes via die stroomwegen relatief gezien aantrekkelijker worden. De effecten van deze variant die het verkeersmodel berekend zijn relatief groot. Zichtbaar is een forse verkeersafname op Wilhelminasingel, Meerssenerweg en Groene Loper. De N2-tunnelbuizen worden drukker, dat geldt ook voor de J.F. Kennedyingel. Dit is in lijn met de opzet van de verkeersstructuur en sluit aan bij de netwerkfilosofie, zoals beschreven in paragraaf 3.3. Daarnaast vormen – net als in variant 3 – de verkeersstromen door Heugemerveld een aandachtspunt.

Tot slot is de toename op de J.F. Kennedysingel bedraagt 11.600 motorvoertuigen. Dat is zo'n 36% van het aantal voertuigen in de referentie, wat een zeer fors effect is.

Figuur 23: Maximumsnelheid in heel Maastricht naar 30 km/u (variant 4)



Afbeelding: Goudappel

| Criteria                                     | Variant 4   |
|--|---|
| Verkeersveiligheid                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Kleinere snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd en overig verkeer in geheel Maastricht (en dus ook stationsomgeving)</li> <li>+ Minder gemotoriseerd verkeer in het stationsgebied</li> <li>- Meer gemotoriseerd verkeer op de Spoorweglaan en Jonkheer Ruysstraat</li> </ul> |
| Stimuleren lopen en fietsen                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Minder kruisend verkeer op de Wilhelminasingel ter hoogte van oversteek Stationsstraat en andere plekken</li> <li>- Meer kruisend verkeer op Spoorweglaan</li> </ul>   |
| Economische vitaliteit                       | o Gezien de beperkte consequenties voor de bereikbaarheid, gaan we ervanuit dat de economische effecten eveneens beperkt zijn   |
| Leefbaarheid en woonklimaat                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Lagere snelheden leiden tot minder overlast door verkeer in de vorm van geluid, luchtkwaliteit en trillingen</li> <li>- Twee aandachtspunten: 1) de verkeersstromen door Heugemerveld en 2) de toename op de J.F. Kennedysingel</li> </ul>                                       |
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | o Geen effect verwacht  |
| Overig                                       | Met aanvullende maatregelen kunnen ongewenste effecten op de Spoorweglaan en Jonkheer Ruysstraat worden bijgestuurd   |

## 4.5 Afsluiten overweg Duitsepoort

In variant 1 t/m 4 is door op sommige routes de maximumsnelheid naar 30 km/uur te brengen een deel van het gemotoriseerd verkeer geweerd uit de stationsomgeving, terwijl alle routes beschikbaar blijven. In de volgende varianten gaan we in plaats van alleen routes ‘knijpen’ ook routes ‘knippen’.

In variant 5 knippen we de noord-zuid-route via de Meerssenerweg ter hoogte van de overweg Duitsepoort. De overweg wordt afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer en blijft tegelijkertijd open voor voetgangers en fietsers. Daarmee beogen we niet alleen de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer te verminderen door de stationsomgeving en specifiek op de Meerssenerweg, maar ook de verkeersveiligheid op de onoverzichtelijke kruispunten rondom de overweg sterk te verbeteren. Bijkomend effect is dat lopen en fietsen via de overweg aantrekkelijker wordt.

*Figuur 24: Schematische weergave variant 5*



Afbeelding: Goudappel

In maart 2018 is de overweg Duitsepoort, op aangeven van spoorbeheerder ProRail, aangemeld bij de Rijksoverheid voor het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Deze aanvraag is gehonoreerd, waarna met een integrale probleemanalyse naar de spoor- en wegproblematiek in samenhang is begonnen. Op grond van deze integrale probleemanalyse zien we aanleiding om in te grijpen.

Er is sprake van de volgende veiligheidsknelpunten:

- Kans op een slechte ontruiming aan zowel de oostzijde als de westzijde van de overweg.
- Lange dichtligtijden bij een van station Maastricht naar het zuiden vertrekkende treinen.
- Slechte oversteekbaarheid op het kruispunt Sphinxlunet / Duitsepoort voor het verkeer vanaf de zijwegen Duitsepoort (noord en zuid).
- Veel roodlichtnegatie door zowel fietsverkeer als autoverkeer.
- Weinig ruimte en geen duidelijke plaats voor fietsers op het kruispunt Spinxlunet / Duitsepoort.

De voordelen van het sluiten van de overweg voor gemotoriseerd verkeer zijn:

- De aanliggende kruispunten krijgen minder verkeer te verwerken en kunnen overzichtelijker en met meer ruimte voor lopen en fietsen worden ingericht.
- Er ontstaat voldoende opstelruimte voor voetgangers en fietsers bij de overweg, waardoor de wachtrij niet meer over de aanliggende kruispunten heen komt.

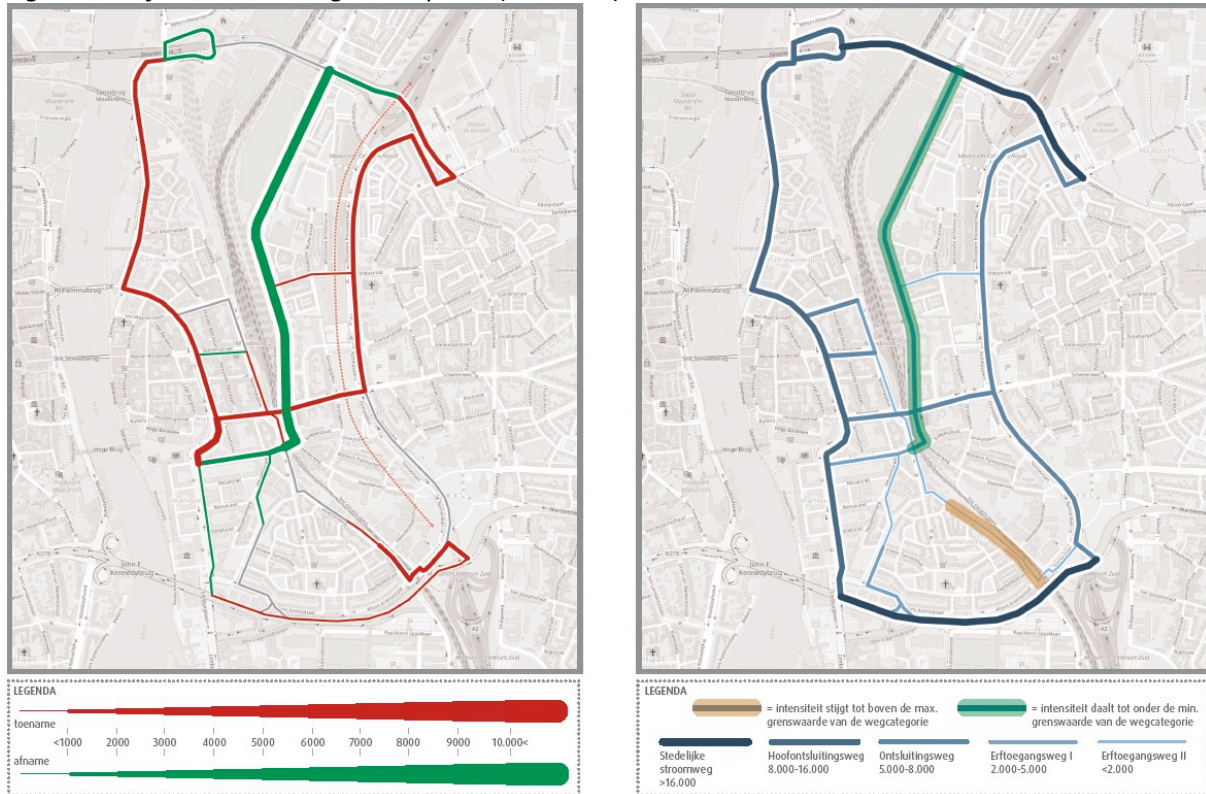
- De treinen van station Maastricht melden zich niet meer uit stilstand, maar al rijdend aan. Hierdoor wordt de tijd dat de overweg gesloten blijft fors ingekort. Hierdoor zal de roodlichtnegatie sterk afnemen.
- De doorgaande route via de Meerssenerweg en Sphinxlunet komt te vervallen. Hierdoor wordt doorgaand verkeer gedwongen een andere route te nemen. In combinatie met maatregelen op de Wilhelminasingel en Groene Loper worden automobilisten zoveel mogelijk verleid gebruik te maken van de Koning Willem Alexandertunnel. Dit draagt bij aan een autoluwere stationsomgeving en minder overlast.
- Minder verkeer nabij de overweg schept ruimte en mogelijkheden om buslijnen (in de toekomst) in twee richtingen via het Sphinxlunet en Duitsepoort/Colonel te rijden. Minder verkeer op de Meerssenerweg schept mogelijkheden voor de opwaardering van de oostelijke entree van het station.

De nadelen van het sluiten van de overweg zijn:

- De huidige overweg verbindt de buurten ten oosten en westen van het spoor. Als deze overweg voor het autoverkeer verdwijnt, betekent dat moet worden omgeden. De alternatieve routes lopen via de Franciscus Romanusweg, Avenue Ceramique of via de Scharnertunnel. Zie ook bijlage V.
- Een andere omrijroute is via Heugemerveld en de overweg Alfons Ariënsstraat. Een toename van doorgaand verkeer door Heugemerveld en via de overweg Alfons Ariënsstraat is ongewenst omdat dit mogelijk leidt tot overlast voor bewoners en mogelijk invloed heeft op de verkeersveiligheid bij de overweg.
- Naast rijtijd en afstand speelt met name bij bezoekers van winkels (en parkeergarages) ook de vindbaarheid en oriëntatie. Ook na het sluiten van de overweg Duitsepoort blijven winkels in de Stationsomgeving bereikbaar via het noorden (Franciscus Romanusweg), oosten (Scharnerweg) en zuiden (Avenue Ceramique). Dit betekent dat de oriëntatie van bezoekers die niet op reguliere basis komen intact blijft. Voor bezoekers die gewend zijn gebruik te maken van de Duitsepoort zal het even wennen zijn om te rijden via een alternatieve route. Maar ook via die alternatieve route is de bezoeker al weer snel op bekend terrein. Zie ook bijlage V.
- De overweg wordt ook gebruikt door een aantal specifieke doelgroepen. Voor brandweer is deze route belangrijk, maar er zijn diverse alternatieven. Als die alternatieven na andere ingrepen van deze studie toch niet aantrekkelijk genoeg zijn, dan houden we de overweg toegankelijk voor de brandweer, bijvoorbeeld door overrijdbare palen. Ook rijden de treinvervangende bussen bij storingen of werkzaamheden via de Duitsepoort. We hebben voor hen een alternatieve route uitgetekend waarmee ze de stationsomgeving in- en uitrijden via de Franciscus Romanusweg. Hier komen we uit met NS en Arriva. In de Scharnertunnel geldt een hoogtebeperking. Sommige van deze voertuigen gebruiken daarom de overweg Duitsepoort. Ook voor die doelgroep vormen de Franciscus Romanusweg of Avenue Ceramique een prima alternatief.

Voor ongeveer 6.000 autoritten per etmaal zal naar reisalternatieven worden gezocht, bijvoorbeeld rijden via andere route, fietsen, lopen of thuisblijven. Noot: in onderstaand figuur zijn de effecten weergegeven van deze maatregel in het theoretische geval dat uitsluitend via andere routes wordt gereden. De getoonde effecten zijn dus exclusief overstappen naar lopen, fietsen, openbaar vervoer of thuisblijven (het verdwijnend verkeer).

Figuur 25: Afsluiten overweg Duitsepoort (variant 5)



Afbeelding: Goudappel

De Meerssenerweg en Spinxlunet krijgen door de ingreep minder gemotoriseerd verkeer te verwerken. Het verkeer op de Wilhelminasingel, Akerstraat, Groene Loper en in de N2-tunnelbuizen neemt toe. Dat laatste is in lijn met de netwerkfilosofie, zoals beschreven in paragraaf 3.3, maar het effect op de Wilhelminasingel en Groene Loper is niet beoogd en ongewenst. Daarbij moet wel geconstateerd worden dat de effecten in relatieve zin gering zijn.

Als gevolg van het sluiten van de overweg gaat een deel van bestemmingsverkeer in Heugemerveld rijden via de overweg in het verlengde Alfons Ariënsstraat. Deze 'omklapping' binnen de buurt zorgt ervoor dat het zuidelijke deel van de Bloemenweg drukker wordt.

| Criteria                                     | Variant 5   |
|--|---|
| Verkeersveiligheid                           | + Geen gemotoriseerd verkeer bij overweg Duitsepoort maakt de overweg veiliger<br>- Meer gemotoriseerd verkeer via Wilhelminasingel, Groene Loper en zuidelijk deel Bloemenweg  |
| Stimuleren lopen en fietsen                  | + Aantrekkelijke overweg Duitsepoort voor fietsers en voetgangers   |
| Economische vitaliteit                       | o Wyck blijft bereikbaar vanuit noorden (Franciscus Romanusweg), zuiden (Avenue Ceramique) en oosten (Akerstraat), waardoor we ervan uitgaan dat de economische effecten eveneens beperkt zijn  |
| Leefbaarheid en woonklimaat                  | + Minder verkeer op Meerssenerweg en Spinxlunet<br>- Meer verkeer op Wilhelminasingel en Groene Loper   |
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | + Verbetering oversteekmogelijkheden bij Meerssenerweg achter het station   |
| Overig                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>De overweg Duitsepoort wordt door de brandweer gebruikt bij het uitrukken voor sommige bestemmingen. Er zijn vergelijkbare alternatieve routes denkbaar, ook kan de overweg zodanig ingericht worden zodat deze toegankelijk blijft voor de brandweer. In de vervolgfase zal hier nader op worden ingezoomd samen met de brandweer.</li> </ul> |

- De overweg wordt gebruikt door treinvervangend busvervoer in geval van stremmingen of werkzaamheden. Hiervoor zijn alternatieve routes bedacht.

#### 4.6 Afsluiten overweg Duitsepoort en Meerssenerweg, 1-richting Stationsstraat

In variant 6 'knippen' we, net als in variant 5, de overweg Duitsepoort. Daarbovenop 'knippen' we ook de Meerssenerweg ter hoogte van het station tussen Professor Scholsstraat en Professor Roerschstraat. Naast het verminderen van de verkeersdruk op de Meerssenerweg beogen we daarmee ruimte te creëren voor de toekomstige ontwikkeling van de oostelijke entree naar de sporen en het stationsgebouw.

Ook wijzigen we de verkeerssituatie rondom de Stationsstraat en Wycker Brugstraat. Op het kruispunt Wilhelminasingel-Stationsstraat is een verplichte rijrichting rechtdoor-rechtsaf ingesteld (op de rijrichting noord-zuid en zuid-noord). Op de Stationsstraat is éénrichtingsverkeer ingesteld (rijrichting oost). De Wycker Brugstraat is autovrij gemaakt. Op de Spoorweglaan en Parallelweg is éénrichtingsverkeer ingesteld (rijrichting zuid). We beogen hiermee minder gemotoriseerd verkeer op en rond de Percée.

Figuur 26: Schematische weergave variant 6



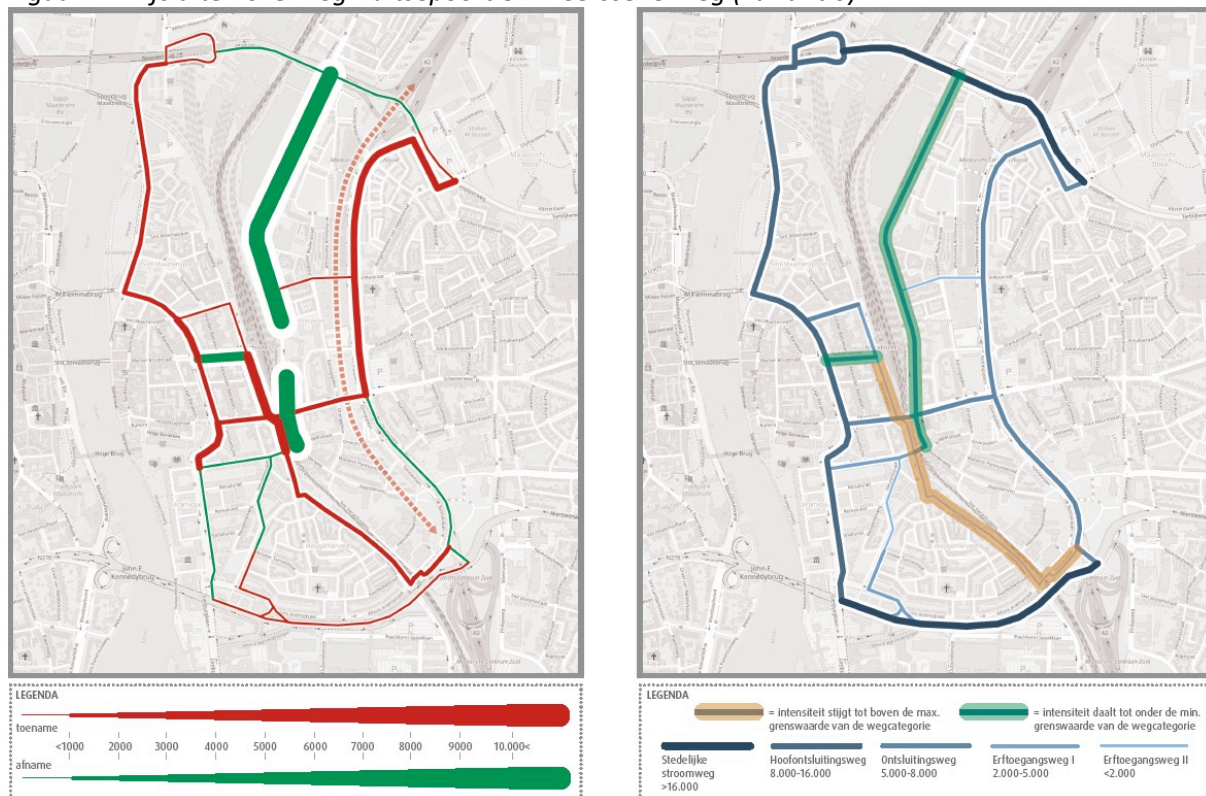
Afbeelding: Goudappel

De effecten van deze variant zijn in lijn met variant 5. De Meerssenerweg en Sphinxlunet krijgen minder gemotoriseerd verkeer te verwerken. Het verkeer op de Wilhelminasingel, Akerstraat, Groene Loper en in de N2-tunnelbuizen neemt toe. Het effect van de 'knip' in de Meerssenerweg ter hoogte van het station resulteert niet in grote aanvullende effecten op structuurniveau. Het aantal

voertuigen in de Professor Nijpelsstraat neemt in variant 6 wel meer toe dan in variant 5 (een toename van +1.000 versus +100 motorvoertuigen per etmaal).

De aanvullende maatregelen op en rondom de Stationsstraat leiden tot minder verkeer in de Stationsstraat, maar ook tot een toename van het verkeer op de Sint Maartenslaan, Parallelweg en de Bloemenweg. Een voetganger kruist per saldo eerder meer dan minder auto's op zijn of haar route over de Stationsstraat. Het afsluiten, of in sterke mate autoluw maken, van de Wycker Brugstraat is geen structuurwijziging en het aantal huidige verkeersbewegingen is relatief gering. De afsluiting leidt daarmee dan ook niet tot significante wijzigingen in de straten rondom de Percée.

Figuur 27: Afsluiten overweg Duitsepoort en Meerssenerweg (variant 6)



Afbeelding: Goudappel

| Criteria                                     | Variant 6  |
|--|--|
| Verkeersveiligheid                           | + Geen gemotoriseerd verkeer bij overweg Duitsepoort maakt de overweg veiliger<br>- Meer gemotoriseerd verkeer via Wilhelminasingel en Groene Loper<br>- Meer gemotoriseerd verkeer via Spoorweglaan en Bloemenweg   |
| Stimuleren lopen en fietsen                  | + Aantrekkelijke overweg Duitsepoort voor fietsers en voetgangers<br>+ Meer ruimte voor fietsers en voetgangers op Percée  |
| Economische vitaliteit                       | + De Stationsstraat (gedeeltelijk) en Wycker Brugstraat zijn autoluw wat bijdraagt aan het verblijfsklimaat en economische mogelijkheden (daarbij dienen ook het busverkeer via andere routes te rijden)<br>o Wyck blijft bereikbaar vanuit noorden (Franciscus Romanusweg), zuiden (Avenue Ceramique) en oosten (Akerstraat), waardoor we ervan uitgaan dat de economische effecten eveneens beperkt zijn |
| Leefbaarheid en woonklimaat                  | - Verplaatsing van verkeersstromen en mogelijk overlast in Wyck en Heugemerveld<br>- Aandachtspunt is de toename in de Professor Nijpelsstraat   |
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | + Verbetering oversteekmogelijkheden bij Meerssenerweg achter het station<br>+ Meer fysieke ruimte voor opwaardering van oostelijke entree   |

|        |  |
|--------|--|
| Overig | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Met aanvullende maatregelen kunnen ongewenste effecten op de Spoorweglaan en Bloemenweg worden bijgestuurd.</li> <li>• De overweg Duitsepoort wordt door de Brandweer gebruikt bij het uitrukken voor sommige bestemmingen. Er zijn vergelijkbare alternatieve routes denkbaar, ook kan de overweg zodanig ingericht worden zodat deze toegankelijk blijft voor de brandweer. In de vervolfase zal hier nader op worden ingezoomd samen met de brandweer.</li> <li>• De overweg wordt gebruikt door treinvervangend busvervoer in geval van stremmingen of werkzaamheden. Hiervoor zijn alternatieve routes bedacht.</li> <li>• In deze variant moeten de busroutes verlegd worden. De variant via het Spinxlunet leidt tot hogere jaarlijkse exploitatiekosten.</li> </ul> |
|--------|--|

#### 4.7 Afsluiten overweg Duitsepoort en Meerssenerweg, Stationsstraat autovrij

In variant 7 'knippen' we, net als in variant 6, de overweg Duitsepoort en de Meerssenerweg ter hoogte van het station tussen Professor Scholsstraat en Professor Roerschstraat. Naast het verminderen van de verkeersdrukke op de Meerssenerweg beogen we daarmee ruimte te creëren voor de toekomstige ontwikkeling van de oostelijke entree naar de sporen en het stationsgebouw.

Ook wijzigen we de verkeerssituatie rondom de Stationsstraat en Wycker Brugstraat. Op het kruispunt Wilhelminasingel-Stationsstraat is een verplichte rijrichting rechtdoor ingesteld (op de rijrichting noord-zuid en zuid-noord). De Stationsstraat en Wycker Brugstraat zijn autoluw gemaakt. We beogen hiermee uiteraard minder gemotoriseerd verkeer op en rond de Percée.

*Figuur 28: Schematische weergave variant 7*



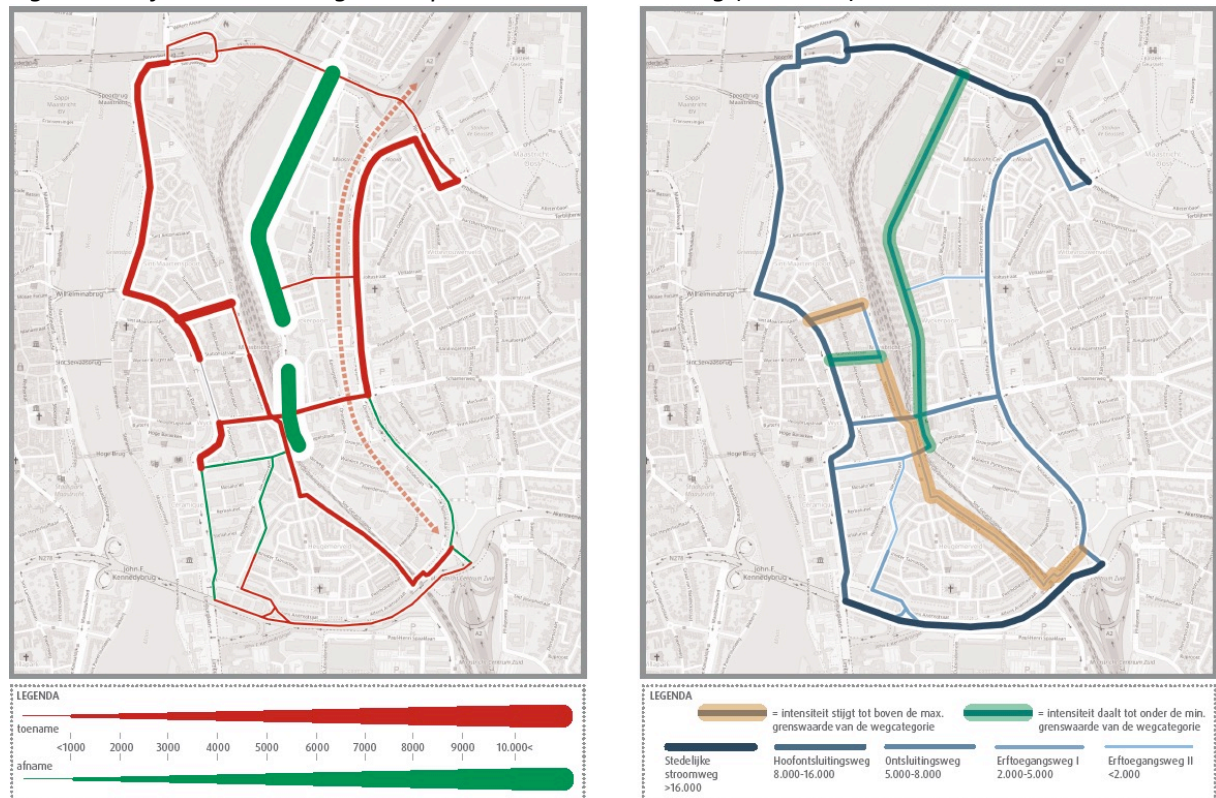
Afbeelding: Goudappel



De effecten van deze variant zijn in lijn met variant 6. De Meerssenerweg en Sphinxlunet krijgen minder gemotoriseerd verkeer te verwerken. Het verkeer op de Wilhelminasingel, Akerstraat, Groene Loper en in de N2-tunnelbuizen neemt toe. Het effect van de 'knip' in de Meerssenerweg ter hoogte van het station resulteert niet in grote aanvullende effecten op structuurniveau. De toename van het aantal voertuigen in de Professor Nijpelsstraat in variant 7 komt ongeveer overeen met variant 6.

De aanvullende maatregelen op en rondom de Stationsstraat leiden tot minder verkeer in de Stationsstraat, maar ook tot een toename van het verkeer op de Sint Maartenslaan, Parallelweg en de Bloemenweg. Het afsluiten, of in sterke mate autoluw maken, van de Wycker Brugstraat is geen structuurwijziging en het aantal huidige verkeersbewegingen is relatief gering. De afsluiting leidt daarmee dan ook niet tot significante wijzigingen in de straten rondom de Percée.

**Figuur 29: Afsluiten overweg Duitsepoort en Meerssenerweg (variant 7)**



Afbeelding: Goudappel

| Criteria                    | Variant 7   |
|-----------------------------|---|
| Verkeersveiligheid          | + Geen gemotoriseerd verkeer bij overweg Duitsepoort maakt de overweg veiliger<br>- Meer gemotoriseerd verkeer via Wilhelminasingel en dus ook op kruispunten Sint Maartenslaan en Franciscus Romanusweg en Groene Loper<br>- Meer gemotoriseerd verkeer via Spoorweglaan en Bloemenweg                                     |
| Stimuleren lopen en fietsen | + Aantrekkelijke overweg Duitsepoort voor fietsers en voetgangers<br>+ Meer ruimte voor fietsers en voetgangers op Percée   |
| Economische vitaliteit      | + De Stationsstraat en Wycker Brugstraat zijn autoluw wat bijdraagt aan het verblijfsklimaat en economische mogelijkheden<br>o Wyck blijft bereikbaar vanuit noorden (Franciscus Romanusweg), zuiden (Avenue Ceramique) en oosten (Akerstraat), waardoor we ervan uitgaan dat de economische effecten eveneens beperkt zijn |

|  |  |
|--|--|
| Leefbaarheid en woonklimaat                  | - Verplaatsing van verkeersstromen en mogelijk overlast in Wyck en Heugemerveld<br>- Aandachtspunt is de toename in de Professor Nijpelsstraat   |
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | + Verbetering oversteekmogelijkheden bij Meerssenerweg achter het station<br>+ Meer fysieke ruimte voor opwaardering van oostelijke entree<br>o Goede oplossing voor trein vervangend vervoer voorhanden   |
| Overig                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Met aanvullende maatregelen kunnen ongewenste effecten op de Spoorweglaan en Bloemenweg worden bijgestuurd.</li> <li>• De overweg Duitsepoort wordt door de brandweer gebruikt bij het uitrukken voor sommige bestemmingen. Er zijn vergelijkbare alternatieve routes denkbaar, ook kan de overweg zodanig ingericht worden zodat deze toegankelijk blijft voor de brandweer. In de vervolfase zal hier nader op worden ingezoomd samen met de brandweer.</li> <li>• De overweg wordt gebruikt door treinvervangend busvervoer in geval van stremmingen of werkzaamheden. Hiervoor zijn alternatieve routes bedacht.</li> <li>• In deze variant moeten de busroutes verlegd worden. De variant via het Sphinxlunet leidt tot hogere jaarlijkse exploitatiekosten.</li> <li>• Als alternatief voor een knip in de Meerssenerweg is mogelijk een verkeersremmende inrichting, bijvoorbeeld shared space oplossing, ter hoogte van het station.</li> </ul> |

#### 4.8 Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel-noordzijde

In variant 8 wordt naast de overweg Duitsepoort ook de noord-zuid-route via de Wilhelminasingel geknipt ter hoogte van de t-kruising met de Franciscus Romanusweg. Daarmee beogen we dat beide noord-zuid-routes minder druk worden, maar winnen we ook aan verkeersveiligheid op de genoemde t-kruising. Deze t-kruising is op dit moment een relatief onveilige kruising. Bijkomend effect is dat de lijnbussen ongehinderd kunnen rijden via de Wilhelminabrug, zonder dat ze hinder ondervinden van de wachtrij met auto's die de Franciscus Romanusweg willen inslaan.

Daarbovenop 'knippen' we ook de Meerssenerweg ter hoogte van het station tussen Professor Scholsstraat en Professor Roerschstraat. Dit schept naar de toekomst toe ruimte voor de ontwikkeling van de oostelijke entree naar de sporen en het stationsgebouw. De Stationsstraat en Wycker Brugstraat zijn autovrij gemaakt. Om te voorkomen dat er een ongewenste 'sluiproute' ontstaat door Wyck is ook de route onder de Wilhelminabrug (ter hoogte van de sportschool) geknipt.

Figuur 30: Schematische weergave variant 8



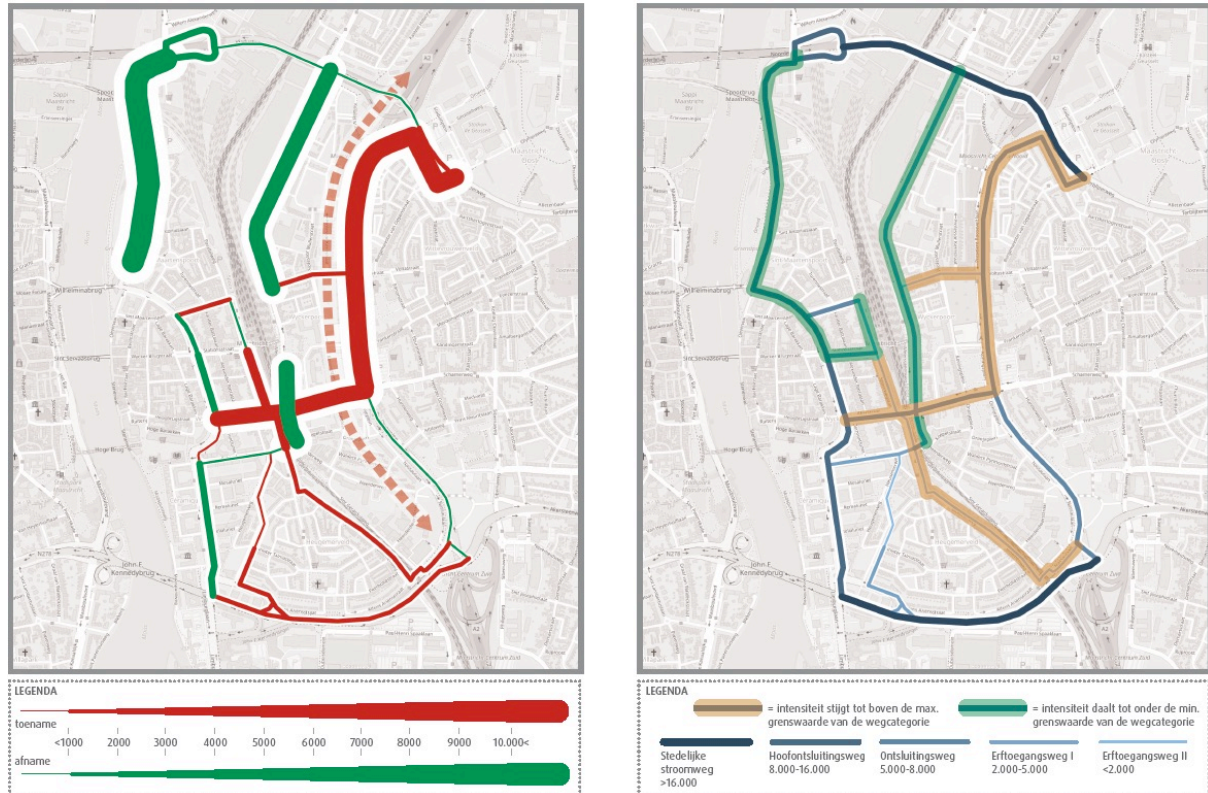
Afbeelding: Goudappel

De effecten van deze variant zijn groot. In onderstaand figuur is te zien dat het (doorgaande) gemotoriseerd verkeer op de Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel en Meerssenerweg verschuift naar de Groene Loper, Akerstraat en de N2-tunnelbuizen. Dat laatste is in lijn met de netwerkfilosofie, zoals beschreven in paragraaf 3.3, maar het effect op de Groene Loper en Akerstraat is ongewenst en bovendien significant. We zien ook forse effecten op de Spoorweglaan, Duitsepoort (parallel aan het spoor), de Professor Nijpelsstraat en de Bloemenweg. Het verkeer neemt in significante en dus ongewenste proporties toe.

Het bestemmingsverkeer van en naar Wyck mist in deze variant de belangrijkste invalsweg. In de huidige situatie heeft 83% van het verkeer op de Franciscus Romanusweg een herkomst of bestemming in de stationsomgeving.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Bron: Kentekenonderzoek door Groenlicht september 2019

Figuur 31: Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel-noordzijde (variant 8)



Afbeelding: Goudappel

| Criteria                                     | Variant 8  |
|--|--|
| Verkeersveiligheid                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Geen gemotoriseerd verkeer bij overweg Duitsepoort maakt overweg veiliger</li> <li>+ Afname gemotoriseerd verkeer via Wilhelminasingel en dus kruising met Sint Maartenslaan en Franciscus Romanusweg</li> <li>+ Minder gemotoriseerd verkeer in het stationsgebied</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer op Groene Loper en Akerstraat</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer via Spoorweglaan en Bloemenweg</li> </ul>   |
| Stimuleren lopen en fietsen                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Aantrekkelijke overweg Duitsepoort</li> <li>+ Autoluwe Stationsstraat en Wycker Brugstraat</li> </ul>   |
| Economische vitaliteit                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wyck wordt minder goed bereikbaar vanuit noorden (Franciscus Romanusweg)</li> <li>- Parkeergarages blijven bereikbaar. Parkeerroute niet geknipt</li> <li>- Oriëntatie bezoekers Wyck die gewend zijn via Franciscus Romanusweg te rijden neemt af</li> </ul>   |
| Leefbaarheid en woonklimaat                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verplaatsing van verkeersstromen en mogelijk overlast in Wyck, Wyckerpoort en Heugemerveld (dit laatste effect is in werkelijkheid geringer en bovendien oplosbaar)</li> <li>- Verplaatsing van verkeersstromen en mogelijk overlast naar Groene Loper</li> </ul>   |
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verbetering oversteekmogelijkheden bij Meerssenerweg achter het station</li> <li>+ Meer fysieke ruimte voor opwaardering van oostelijke entree</li> <li>o Goede oplossing voor trein vervangend vervoer voorhanden</li> </ul>   |
| Overig                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De overweg Duitsepoort wordt door de Brandweer gebruikt bij het uitrukken voor sommige bestemmingen. Er zijn vergelijkbare alternatieve routes denkbaar, ook kan de overweg zodanig ingericht worden zodat deze toegankelijk blijft voor de brandweer. In de vervolgfase zal hier nader op worden ingezoomd samen met de brandweer.</li> <li>• De overweg wordt gebruikt door treinvervangend busvervoer in geval van stremmingen of werkzaamheden. Hiervoor zijn alternatieve routes bedacht.</li> </ul> |

#### 4.9 Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel-midden

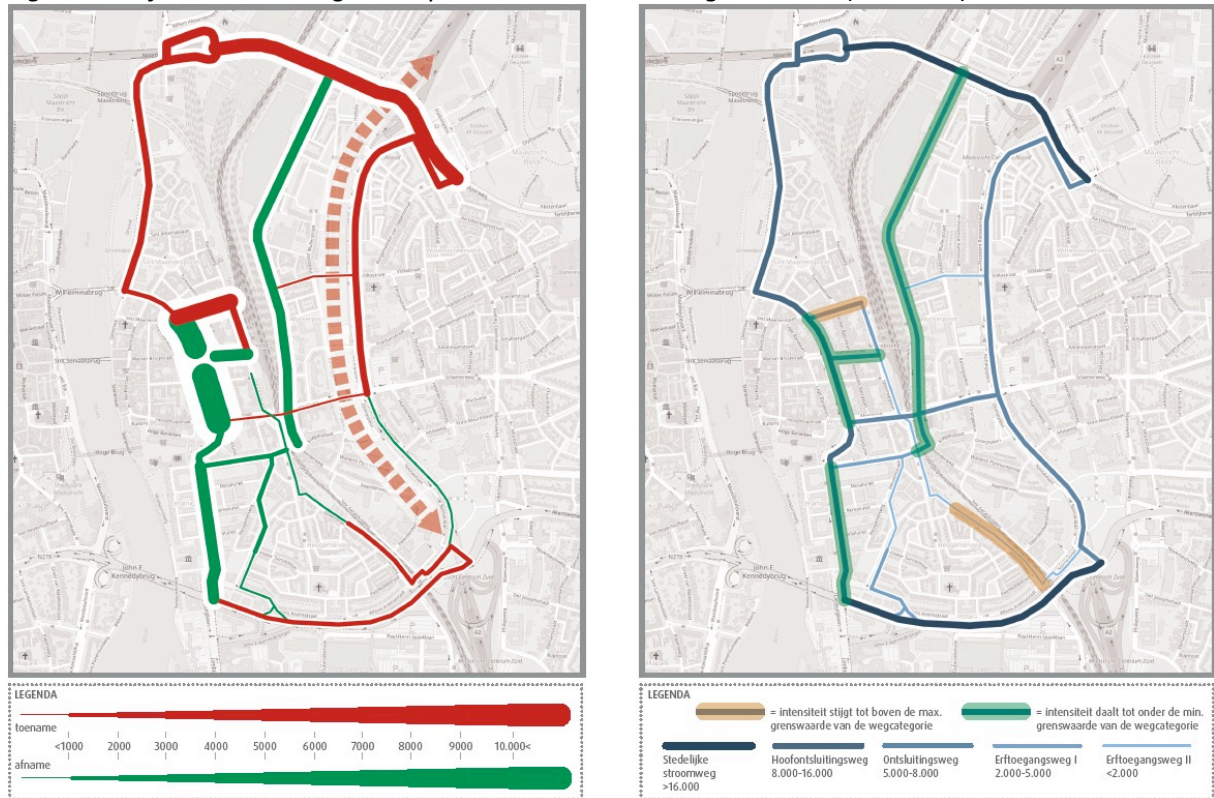
In variant 9 wordt naast de overweg Duitsepoort ook de noord-zuid-route via de Wilhelminasingel geknipt ter hoogte van de Stationsstraat. Daarmee beogen we dat beide noord-zuid-routes minder druk worden, maar winnen we ook ruimte zodat een verkeersveiliger en overzichtelijkere kruispuntinrichting mogelijk wordt op de kruising met de Stationsstraat. Om te voorkomen dat er een ongewenste 'sluiproute' ontstaat door Wyck zijn ook de Spoorweglaan (ter hoogte van De Colonel) het Hoogbrugplein en de Bourgognestraat geknipt. Zowel de knip in de Wilhelminasingel als de Spoorweglaan blijven toegankelijk voor de lijnbussen, fietsen en lopen.

*Figuur 32: Schematische weergave variant 9*



Afbeelding: Goudappel

Figuur 33: Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel-midden (variant 9)



Afbeelding: Goudappel

In deze variant blijft een groot deel van Wyck bereikbaar via de Franciscus Romanusweg. We zien gewenste effecten op de Wilhelminasingel en de Meerssenerweg. De Avenue Ceramique wordt ook rustiger. Het verkeer neemt toe op de Franciscus Romanusweg, Viaductweg en Groene Loper en in de N2-tunnelbuizen. In relatieve zin zijn deze effecten niet te groot te noemen.

We zien een fors effect in de Sint Maartenslaan. De Sint Maartenslaan wordt drukker omdat de Stationsstraat en Spoorweglaan geknipt zijn, waardoor het bestemmingsverkeer zich noodgedwongen op deze straat concentreert. Als gevolg van het sluiten van de overweg Duitsepoort, gaat bestemmingsverkeer in Heugemerveld voor een deel rijden via de overweg in het verlengde Alfons Ariënsstraat. Omdat de Spoorweglaan is geknipt, ontstaat er een afname van verkeer op diverse plekken in Heugemerveld, met name op de Jonkheer Ruysstraat.

| Criteria                    | Variant 9  |
|-----------------------------|--|
| Verkeersveiligheid          | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Geen gemotoriseerd verkeer bij overweg Duitsepoort maakt overweg veiliger</li> <li>+ Afname gemotoriseerd verkeer op Wilhelminasingel</li> <li>+ Minder gemotoriseerd verkeer in het stationsgebied</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer op Groene Loper</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer via Franciscus Romanusweg</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer via Sint Maartenslaan</li> </ul> |
| Stimuleren lopen en fietsen | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Aantrekkelijke overweg Duitsepoort</li> <li>+ Autoluwe Stationsstraat en Wycker Brugstraat</li> </ul>   |
| Economische vitaliteit      | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Wyck blijft bereikbaar vanuit noorden (Franciscus Romanusweg), zuiden (Avenue Ceramique) en oosten (Akerstraat), waardoor we ervan uitgaan dat de economische effecten eveneens beperkt zijn</li> <li>- Oriëntatie bezoekers Wyck die gewend zijn via Franciscus Romanusweg te rijden neemt af</li> </ul>   |
| Leefbaarheid en woonklimaat | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verplaatsing van verkeersstromen en mogelijk overlast naar Sint Maartenslaan en Franciscus Romanusweg</li> <li>- Verplaatsing van verkeersstromen en mogelijke overlast naar Groene Loper</li> </ul>  |

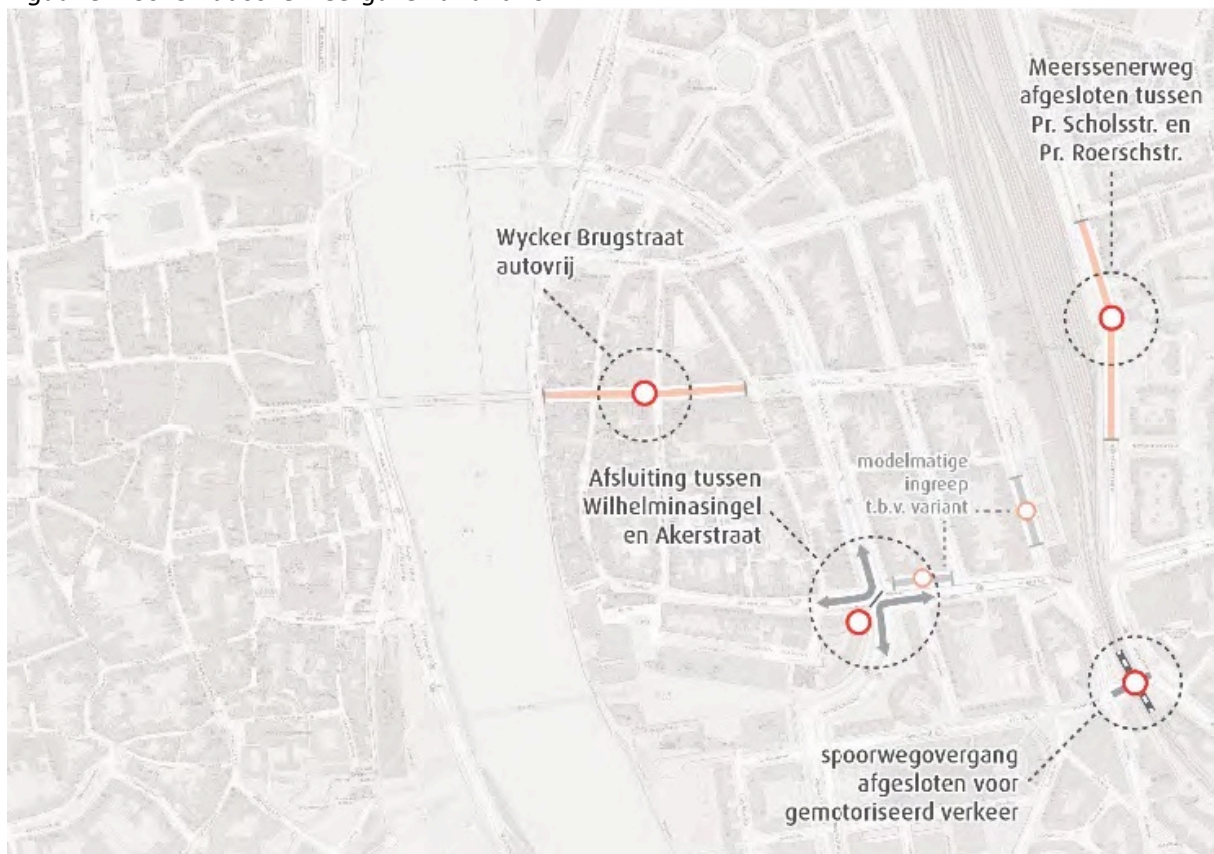
|  |   |
|--|---|
|  | - Op basis van een quickscan dreigt door de toename van het verkeer op op de Viaductweg de wettelijke norm voor stikstofdioxide te worden overschreden (zie bijlage IV).  |
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | + Verbetering oversteekmogelijkheden bij Meerssenerweg achter het station<br>o Goede oplossing voor trein vervangend vervoer voorhanden   |
| Overig                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De overweg Duitsepoort wordt door de Brandweer gebruikt bij het uitrukken voor sommige bestemmingen. Er zijn vergelijkbare alternatieve routes denkbaar, ook kan de overweg zodanig ingericht worden zodat deze toegankelijk blijft voor de brandweer. In de vervolfase zal hier nader op worden ingezoomd samen met de brandweer.</li> <li>• De overweg wordt gebruikt door treinvervangend busvervoer in geval van stremmingen of werkzaamheden. Hiervoor zijn alternatieve routes bedacht.</li> <li>• In deze variant moeten de busroutes verlegd worden. De variant via het Sphinxlunet leidt tot hogere jaarlijkse exploitatiekosten</li> </ul> |

#### 4.10 Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel-zuidzijde

In variant 10 wordt naast de overweg Duitsepoort ook de noord-zuid-route ter hoogte van het station bij de Meerssenerweg geknipt. Dit scheidt – net als bij variant 6 – ruimte voor de toekomstige ontwikkeling van de oostelijke entree naar de sporen en het stationsgebouw. Daarnaast knippen we ook de noord-zuid-route via de Wilhelminasingel ter hoogte van de kruising met de Akerstraat (Scharnertunnel) en het Hoogbrugplein. Daarmee blijft Wyck bereikbaar via de Franciscus Romanusweg, de belangrijkste invalsweg.

De Wycker Brugstraat is autovrij gemaakt. Om te voorkomen dat er een ongewenste 'sluiproute' ontstaat door Wyck zijn ook de Spoorweglaan (ter hoogte van De Colonel) en de noordelijke parallelweg van de Akerstraat geknipt.

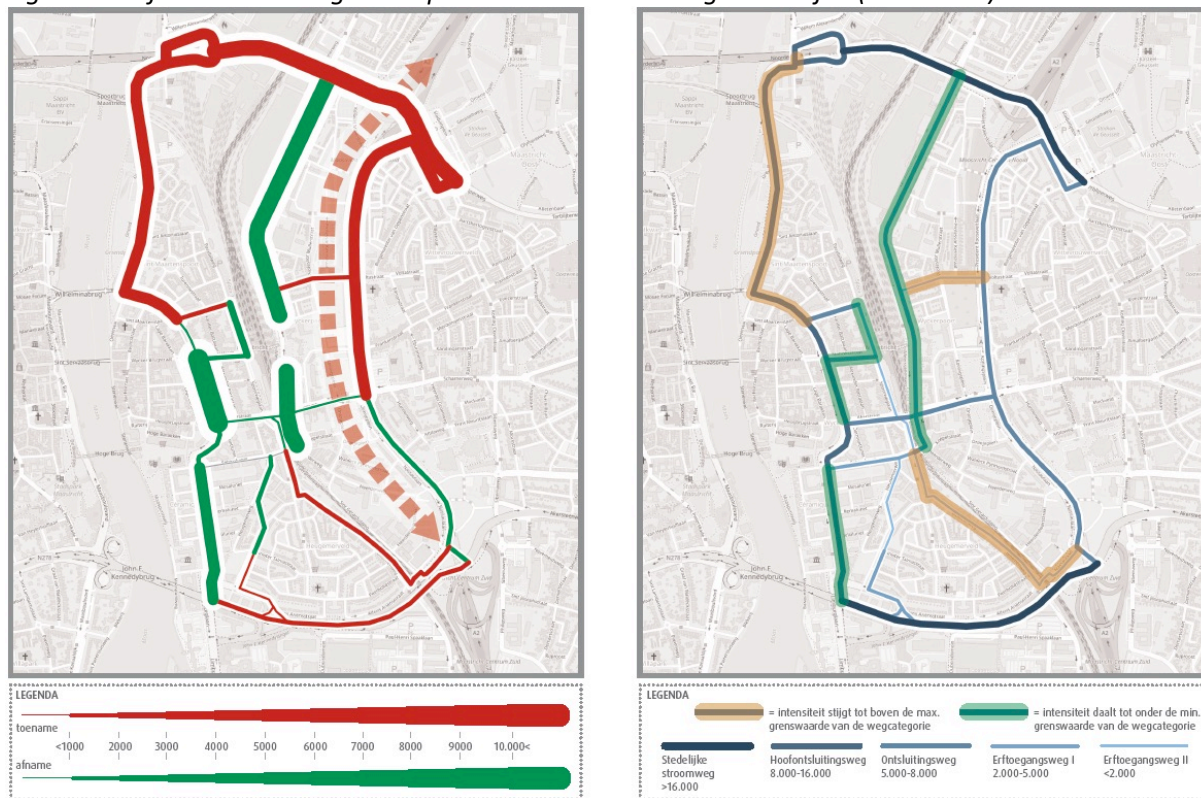
Figuur 34: Schematische weergave variant 10



Afbeelding: Goudappel

We zien als gevolg van deze maatregel forse effecten op alle noord-zuid-routes. De Meerssenerweg, Wilhelminasingel en Avenue Ceramique worden rustiger. Het verkeer neemt toe op de Franciscus Romanusweg en Groene Loper. Ook de N2-tunnelbuizen worden fors drukker, net zoals de ribben Viaductweg en J.F. Kennedyingel. Ook in relatieve zin zijn deze effecten groot. De Franciscus Romanusweg, Bloemenweg en Professor Nijpelsstraat worden significant drukker en verschieten daarom van kleur. Ook wordt een aantal straten significant rustiger.

Figuur 35: Afsluiten overweg Duitsepoort en Wilhelminasingel-zuidzijde (variant 10)



Afbeelding: Goudappel

| Criteria                    | Variant 10  |
|-----------------------------|---|
| Verkeersveiligheid          | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Geen gemotoriseerd verkeer bij overweg Duitsepoort maakt overweg veiliger</li> <li>+ Afname gemotoriseerd verkeer via Wilhelminasingel</li> <li>+ Minder gemotoriseerd verkeer in het stationsgebied</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer op Franciscus Romanusweg</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer op Sint Maartenslaan</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer op Groene Loper en Akerstraat</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer via Bloemenweg</li> </ul>                 |
| Stimuleren lopen en fietsen | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Aantrekkelijke overweg Duitsepoort</li> <li>+ Autoluwe Stationsstraat en Wycker Brugstraat</li> </ul>  |
| Economische vitaliteit      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wyck wordt minder goed bereikbaar vanuit zuiden (Avenue Ceramique)</li> <li>- Oriëntatie bezoekers Wyck die gewend zijn via Avenue Ceramique te rijden neemt af</li> </ul>   |
| Leefbaarheid en woonklimaat | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verplaatsing van verkeersstromen en mogelijk overlast naar Sint Maartenslaan en Franciscus Romanusweg</li> <li>- Verplaatsing van verkeersstromen en mogelijk overlast naar Professor Nijpelsstraat en Groene Loper</li> <li>- Verplaatsing van verkeersstromen en mogelijk overlast in Heugemerveld</li> <li>- Op basis van een quickscan dreigt door de toename van het verkeer op de Viaductweg de wettelijke norm voor stikstofdioxide te worden overschreden (zie bijlage IV).</li> </ul> |

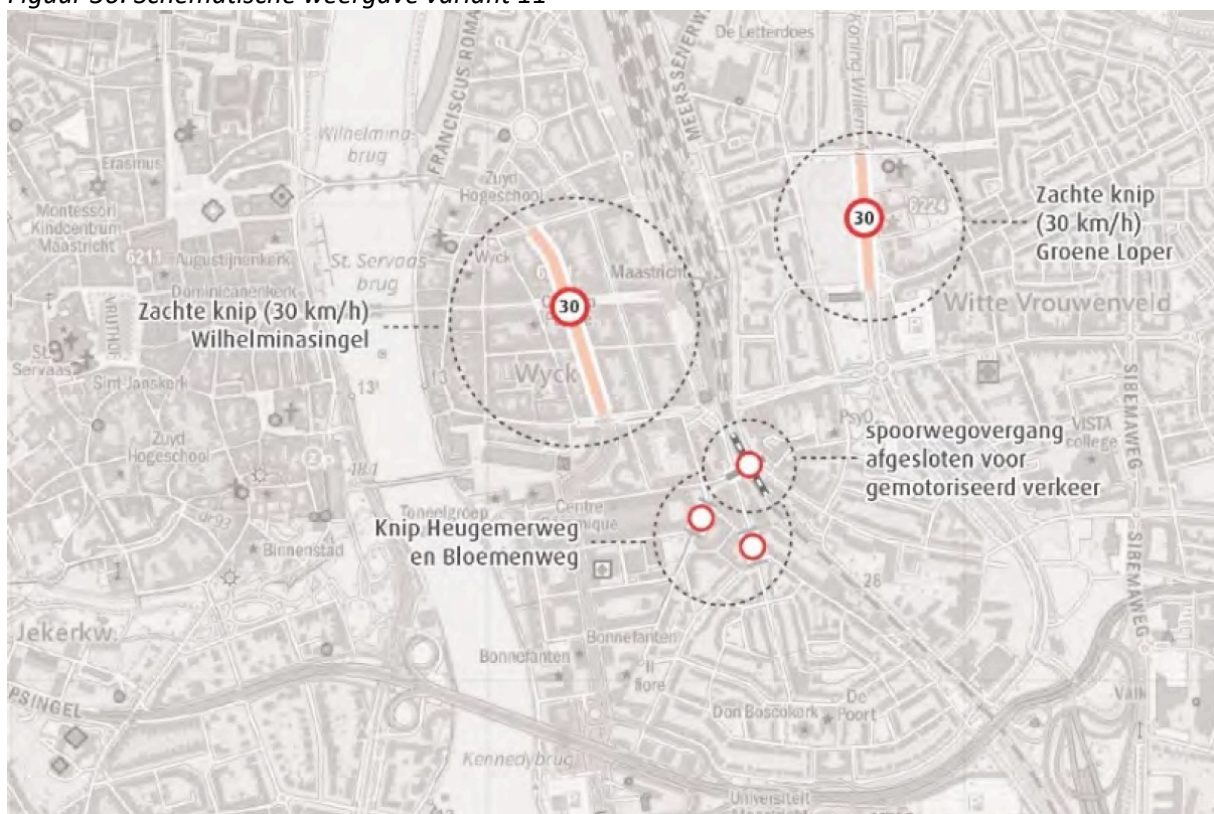


|  |  |
|--|--|
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verbetering oversteekmogelijkheden bij Meerssenerweg achter het station</li> <li>+ Meer fysieke ruimte voor opwaardering van oostelijke entree</li> <li>o Goede oplossing voor trein vervangend vervoer voorhanden</li> </ul>   |
| Overig                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De overweg Duitsepoort wordt door de Brandweer gebruikt bij het uitrukken voor sommige bestemmingen. Er zijn vergelijkbare alternatieve routes denkbaar, ook kan de overweg zodanig ingericht worden zodat deze toegankelijk blijft voor de brandweer. In de vervolgfase zal hier nader op worden ingezoomd samen met de brandweer.</li> <li>• De overweg wordt gebruikt door treinvervangend busvervoer in geval van stremmingen of werkzaamheden. Hiervoor zijn alternatieve routes bedacht.</li> </ul> |

#### 4.11 Afsluiten overweg Duitsepoort plus mitigerende maatregelen

In variant 11 sluiten we de spoorwegovergang Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer. Omdat we op basis van voorgaande varianten weten dat dit tot meer verkeer leidt op de Wilhelminasingel en Groene Loper voeren we daar verkeersremmende maatregelen in. De Wilhelminasingel (tussen Sint Maartenslaan en Akerstraat) en Groene Loper (tussen Professor Cobbenhagenstraat en het Koningsplein) krijgen een maximumsnelheid van 30 km/u. Ook knippen we – om te voorkomen dat er meer verkeer door Heugemerveld gaat rijden – de Bloemenweg en Heugemerweg aan de noordzijde van Heugemerveld.

Figuur 36: Schematische weergave variant 11



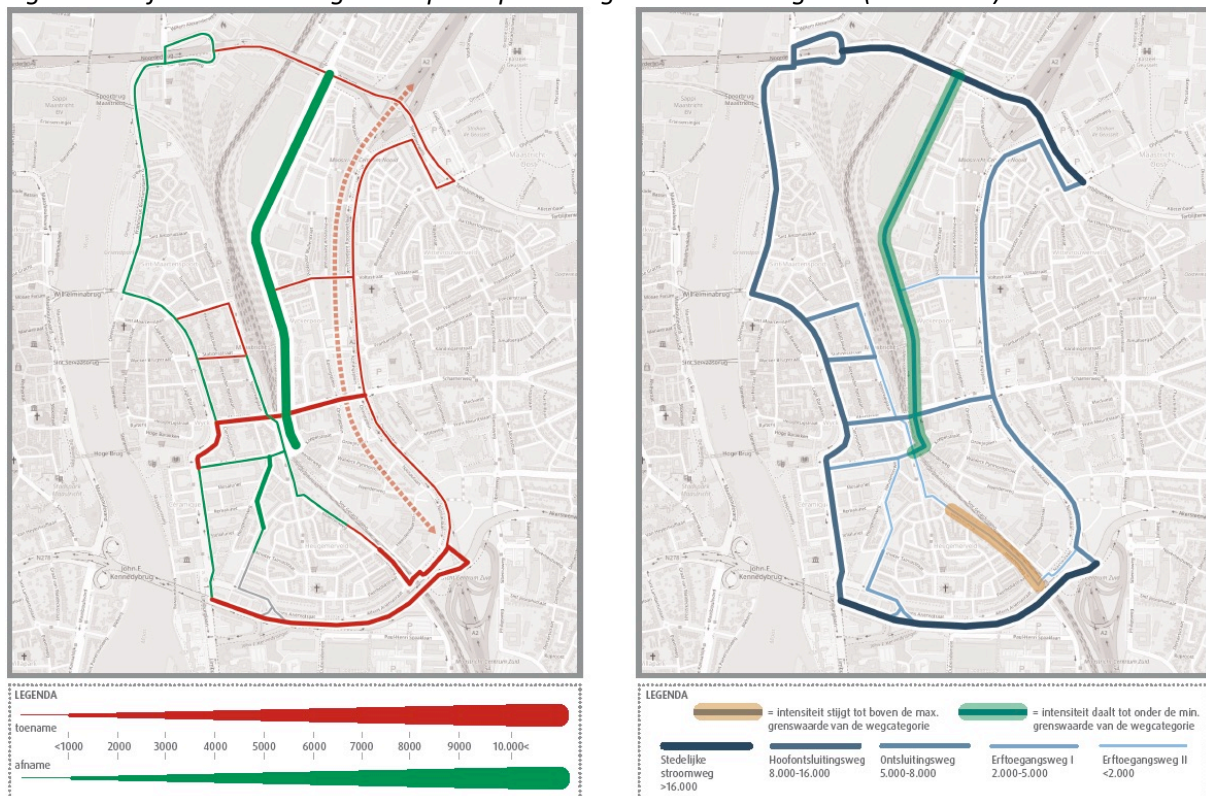
Afbeelding: Goudappel

Op basis van berekeningen met het verkeersmodel krijgen de Meerssenerweg en het Sphinxlunet minder gemotoriseerd verkeer te verwerken. Ook is er een afname zichtbaar op de Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel en Avenue Ceramique. Er komt meer verkeer op de Akerstraat, Groene Loper en in de N2-tunnelbuizen. Dat laatste is in lijn met de netwerkfilosofie, zoals

beschreven in paragraaf 3.3, maar het effect op de Akerstraat en Groene Loper is ongewenst. Daarbij moet wel geconstateerd worden dat de effecten in relatieve zin gering zijn.

We hebben – ter voorkoming van meer verkeer – een knip aan de noordzijde van Heugemerveld aangebracht. Dat leidt niet tot minder verkeer op het zuidelijke deel van de Bloemenweg. Net als in de varianten zonder een knip aan de noordzijde van Heugemerveld ‘klapt’ het bestemmingsverkeer binnen de buurt om, waardoor het zuidelijke deel van de Bloemenweg drukker wordt. Dit bevestigt het beeld dat het verkeersmodel op basis van (vrijwel) uitsluitend bestemmingsverkeer aangeeft dat de Bloemenweg drukker wordt. Op basis hiervan is een knip aan de noordzijde van Heugemerveld geen voor de hand liggende maatregel.

**Figuur 37: Afsluiten overweg Duitsepoort plus mitigerende maatregelen (variant 11)**



Afbeelding: Goudappel

| Criteria                    | Variant 11  |
|-----------------------------|---|
| Verkeersveiligheid          | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Kleinere snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd en overig verkeer</li> <li>+ Minder gemotoriseerd verkeer op de Wilhelminasingel ter hoogte van kruispunten met Stationsstraat, Franciscus Romanusweg en Sint Maartenslaan</li> <li>+ Geen gemotoriseerd verkeer bij overweg Duitsepoort maakt overweg veiliger</li> <li>+ Minder gemotoriseerd verkeer in het stationsgebied</li> <li>- Geringe toename gemotoriseerd verkeer op Groene Loper en Akerstraat</li> <li>- Toename gemotoriseerd verkeer via Bloemenweg</li> </ul> |
| Stimuleren lopen en fietsen | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Aantrekkelijke overweg Duitsepoort</li> <li>+ Autoluwe Stationsstraat en Wycker Brugstraat</li> </ul>  |
| Economische vitaliteit      | o Wyck blijft bereikbaar vanuit noorden (Franciscus Romanusweg), zuiden (Avenue Ceramique) en oosten (Akerstraat), waardoor we ervan uitgaan dat de economische effecten eveneens beperkt zijn  |
| Leefbaarheid en woonklimaat | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Minder verkeer op Meerssenerweg en Sphinxlunet</li> <li>- Verplaatsing van verkeersstromen en overlast met name in Heugemerveld</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
| Doorontwikkeling 'Maastricht Internationaal' | + Verbetering oversteekmogelijkheden bij Meerssenerweg achter het station<br>o Goede oplossing voor trein vervangend vervoer voorhanden  |
| Overig                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De overweg Duitsepoort wordt door de Brandweer gebruikt bij het uitrukken voor sommige bestemmingen. Er zijn vergelijkbare alternatieve routes denkbaar, ook kan de overweg zodanig ingericht worden zodat deze toegankelijk blijft voor de brandweer. In de vervolgfase zal hier nader op worden ingezoomd samen met de brandweer.</li> <li>• De overweg wordt gebruikt door treinvervangend busvervoer in geval van stremmingen of werkzaamheden. Hiervoor zijn alternatieve routes bedacht.</li> </ul> |

#### 4.12 Realisatie François de Veyelaan

In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is een nieuwe weg ingetekend met als werknaam; de François de Veyelaan. Deze laan verbindt de Noorderbrug/Viaductweg met de noordzijde van het station. De eerste aanzet aan de noordzijde levert de mogelijkheid om de Franciscus Romanusweg 'om te klappen' achter het huidige AZC en de Maas te verbreden, daar waar deze nu de vorm heeft van een flessenhals. De laan zou in plaats van afbuigen richting het huidige tracé van de Franciscus Romanusweg richting de Maas ook kunnen worden doorgetrokken worden naar het station. De laan zou dan aan de zuidzijde kunnen aansluiten op de Parallelweg. De inpassing van dit tracé wordt overigens bemoeilijkt door de aanwezigheid van een winkelcentrum, het spooreplacement, de verhoogde hellingbaan naar de spoorbrug en het complex de Botermijn. De realisatie van de weg is daarmee per definitie iets voor de lange termijn.

Wanneer de Franciscus Romanusweg en Wilhelminasingel hun huidige functie behouden, zal de François de Veyelaan vooral een functie hebben voor het bestemmingsverkeer van en naar het winkelcentrum, een deel van Sint Maartenspoort, de Botermijn, P+R Parallelweg, het station en een klein deel van Wyck.

Zodra de laan een goede aansluiting krijgt richting het zuidelijke deel van Wyck en de Avenue Ceramique of als de Franciscus Romanusweg en Wilhelminasingel worden geknipt (zoals in voorgaande structuurvarianten 8, 9 en 10) dan zal de laan uiteraard drukker worden. Die drukte brengt mogelijk extra overlast met zich mee aan de Parallelweg, Spoorweglaan, Sint Maartenslaan, Stationsstraat en/of Sphinxlunet. Op grond van dit potentieel nadeel dient de François de Veyelaan – met de kennis van nu – bij voorkeur géén doorgaande verbinding te hebben met de Spoorweglaan. De weg kan ook in dat geval nog steeds van toegevoegde waarde zijn voor het bestemmingsverkeer rondom de Botermijn (waaronder mogelijk ook de P+R Parallelweg) en tegelijkertijd de Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel en Sint Maartenslaan ontlasten.

Deze variant is vanwege het lange termijn waarop de maatregel kan worden gerealiseerd niet doorgerekend met het verkeersmodel.

#### 4.13 Resumé

De interpretatie van de twaalf varianten resulteert in onderstaande conclusies:

- Het instellen van 30 km/u op alle wegen in de stationsomgeving heeft naast een positief effect op de verkeersveiligheid ook een gunstig effect op de hoeveelheid doorgaand verkeer door de stationsomgeving. Aandachtspunt vormt de toename van het verkeer op parallelle routes in Heugemerveld en daarnaast de J.F. Kennedyingel.
- Ingrepen in de structuur door het knippen van noord-zuid-routes in de stationsomgeving heeft een gunstig effect op de hoeveelheid doorgaand verkeer in de stationsomgeving.

- Een knip ter hoogte van de overweg Duitsepoort ligt op logische plek. Niet alleen als onderdeel van de verkeersstructuur in de stationsomgeving, maar ook qua winst op verkeersveiligheid op die specifieke locatie.
- Een additionele knip in de Meerssenerweg (ter hoogte van het station) heeft op dit moment slechts een beperkte meerwaarde, maar kan op termijn gerealiseerd worden, zodra voor de toekomstige ontwikkelingen aan de oostelijke entree meer ruimte nodig is. Aandachtspunt op dat moment is dan de verkeersdruk in de Professor Nijpelsstraat.
- Het is wenselijk om gelijktijdig aan een knip ter hoogte van de overweg Duitsepoort ook op de Wilhelminasingel en Groene Loper verkeersremmende maatregelen te treffen. Dit om te voorkomen dat deze routes te veel extra verkeer te verwerken krijgen en om te stimuleren dat zoveel mogelijk gemotoriseerd verkeer gebruik gaat maken van de N2-tunnelbuizen, de ruggengraat van het Maastrichtse verkeerssysteem.
- Wanneer de verkeersremmende maatregelen op de Wilhelminasingel worden uitgevoerd in de vorm van een knip dan leidt dit tot relatief veel routeverschuivingen. De locatie van de knip is sterk bepalend voor welke effecten precies optreden en in sommige gevallen leidt zo'n knip tot ingewikkelde kruispunten. Een knip beperkt bovendien de structuur in Wyck sterk, wat de vindbaarheid en bereikbaarheid van Wyck en/of Ceramique nadelig beïnvloedt.
- Wanneer (delen van) de noord-zuid-relaties via de Wilhelminasingel en Groene Loper worden ingericht op 30 km/u wordt het gemotoriseerd verkeer zonder relatie met de stationsomgeving verleid om gebruik te maken van de N2-tunnelbuizen. Op de Wilhelminasingel levert dit winst op bij de kruispunten met de Franciscus Romanusweg, Sint Maartenslaan en Stationsstraat. Op de Groene Loper levert dit winst op bij bijvoorbeeld de omgeving van het nog te realiseren kindcentrum.
- In varianten waarbij de overweg Duitsepoort wordt geknipt, wordt het zuidelijk deel van de Bloemenweg in Heugemerveld drukker. Uit de analyses met het verkeersmodel blijkt dat het voornamelijk gaat om bestemmingsverkeer van en naar de buurt, dat gebruik maakt van de overweg Alfons Ariënsstraat in plaats van de overweg Duitsepoort.
- Het instellen van een autoluwe Wycker Brugstraat en Stationsstraat-west vormt geen ingreep in structuur en is daarmee een solitair toe te passen maatregel, die in samenspraak met ondernemers en bewoners kan worden uitgewerkt.
- Een autoluwe Stationsstraat-oost is wel een ingreep in structuur. Dit betekent namelijk dat ook de busroutes moeten wijzigen. Ten tweede zien we dat als dit deel van de Stationsstraat autoluw wordt, dit leidt tot meer verkeer in de Sint Maartenslaan en de Spoorweglaan.
- De effecten op de hoeveelheid verkeer op de Groene Loper (met name ten noorden van de Scharnerweg) zijn bij sommige structuurvarianten groot. Bij een knip op de Wilhelminasingel neemt het verkeer – afhankelijk van de precieze variant – toe met +3.800 tot +7.700 motorvoertuigen per etmaal.
- De realisatie van de François de Veyelaan kan op de lange termijn van toegevoegde waarde zijn voor het bestemmingsverkeer rondom de Botermijn (waaronder mogelijk ook de P+R-voorziening aan de Parallelweg) en tegelijkertijd de Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel en Sint Maartenslaan ontlasten.

Op basis van de beoordeling per variant is tabel 3 samengesteld.

Tabel 3: Overzichtstabel beoordeling per variant

| Variant | absolute toename<br>verkeer in tunnel<br>(ruggengraat) | Verkeersveiligheid | Stimuleren lopen en<br>fietsen | Economische vitaliteit | Leefbaarheid en<br>woonklimaat | Doorontwikkeling<br>' Maastricht<br>Internationaal' | Totaal |
|---------|--|--------------------|--------------------------------|------------------------|--------------------------------|---|--------|
| 1       | +500   |                    | +1                             |                        |                                |   | 1      |
| 2       | +500   |                    | +1                             |                        |                                |   | 1      |
| 3       | +4.800   | +2                 | +1                             |                        |                                |   | 3      |
| 4       | +13.400  | +2                 | +1                             |                        |                                |   | 3      |
| 5       | +900   |                    | +2                             |                        |                                | +1  | 3      |
| 6       | +1.100   |                    | +2                             |                        | -1                             | +2  | 3      |
| 7       | +1.000   |                    | +2                             |                        | -1                             | +2  | 3      |
| 8       | +3.600   |                    | +2                             | -2                     | -2                             | +2  | 0      |
| 9       | +5.400   |                    | +2                             | -1                     | -2                             | +1  | 0      |
| 10      | +6.200   |                    | +2                             | -2                     | -2                             | +2  | 0      |
| 11      | +2.200   | +1                 | +2                             |                        |                                | +1  | 4      |

Door de scores per variant op te tellen volgt de meest positieve score voor variant 11. Variant 11 kan verder worden geoptimaliseerd, bijvoorbeeld door op een langer deel van de Groene Loper de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur dan waar in de berekening met het verkeersmodel van uit is gegaan. Daarnaast is het mogelijk variant 11 in stappen te realiseren en uit te bouwen.

Op korte termijn wordt voorgesteld:

- Een autoluwe Wycker Brugstraat
- Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op (delen van) de Wilhelminasingel met een daarbij bijpassende inrichting
- Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op (delen van) de Groene Loper met een daarbij bijpassende inrichting

En op termijn valt te overwegen:

- Afsluiten overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer
- Een autoluwe Stationsstraat-oost op het moment dat dit vanuit de exploitatie van het openbaar vervoernet opportuun is
- Een knip in de Meerssenerweg ter hoogte van het station (tussen Professor Scholsstraat en Professor Roerschstraat)
- Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op alle wegen in de stationsomgeving, in lijn met de landelijke ontwikkeling waarbij op alle niet-stroomwegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur.

Er zijn dan op grond van de berekening met het verkeersmodel drie aandachtspunten:

- De ontwikkeling van het verkeer door Heugemerveld (in relatie tot overweg Duitsepoort en invoering 30 km/uur in stationsomgeving)
- De ontwikkeling van het verkeer in de Professor Nijpelsstraat (in relatie tot knip Meerssenerweg)
- De ontwikkeling van het verkeer op J.F. Kennedyingel (in relatie tot invoering 30 km/uur in stationsomgeving en later geheel Maastricht)

## 5. Inrichting op specifieke plekken

Nadat we in hoofdstuk 4 een aantal structuurvarianten hebben beoordeeld, richten we ons in dit hoofdstuk op de inrichting van specifieke plekken. Hierbij gaan we uit van de structuur die de voorkeur krijgt, die bestaat uit een combinatie van variant 3, 7 en 11. We schetsen hierbij interessante mogelijkheden voor de toekomst. Als we verwachten dat dat toekomstbeeld niet direct realiseerbaar is, gaan we specifiek in op de fasering, bijvoorbeeld in de vorm van een 1<sup>e</sup> stap.

We kijken achtereenvolgens naar de volgende plekken in de stationsomgeving:

1. Stationsstraat-Oost
2. Kruispunt Stationsstraat - Wilhelminasingel
3. Wycker Brugstraat en Stationsstraat-West
4. Wilhelminasingel
5. Kruispunt Wilhelminasingel - Sint Maartenslaan
6. Sint Maartenslaan
7. Kruispunt Wilhelminabrug - Franciscus Romanusweg
8. Sint Antoniuslaan
9. Duitsepoort en Heerderweg
10. Meerssenerweg
11. Sphinxlunet
12. Avenue Ceramique
13. Groene Loper
14. Heugemerveld

### 5.1 Stationsstraat-Oost

#### **Ambitie**

De Stationsstraat is onderdeel van de historische Percée tussen het station en de binnenstad. Met als bronpunt het station is de Percée een visitekaartje van de stad, voor wie de stad vanuit Wyck benadert. We willen dat de binnenstad begint bij het station, daarom maken we van de historische Stationsstraat een aantrekkelijke autoluwe en busvrije entree voor bezoekers van de stad. Het huidige symmetrische profiel is goed en hoeft niet opnieuw op de schop. De Stationsstraat-Oost is in 2018 gereconstrueerd, er zijn autoparkeerplekken verwijderd en de trottoirs zijn verbreed. We stellen dus alleen voor de bestaande ruimte anders te gebruiken.

Zodra de auto's en bussen verdwijnen wordt de middenstrook veilig bereikbaar voor voetgangers. Dit heeft als voordeel dat wandelen en ook economische activiteiten, zoals terrassen, ook op het oostelijk deel van de Stationsstraat op de middenstrook mogelijk worden. Ook wordt de ingang van de fietskelder veiliger bereikbaar. In de toekomst kan, bijvoorbeeld als asfaltonderhoud nodig is, een fraaie elementenverharding op de rijloperen in het oostelijk deel van de Stationsstraat worden toegepast, vergelijkbaar met de Stationsstraat-West (ter hoogte van klok).

Voor het station rijden bussen langs, de huidige brede oversteekvoorzieningen in het verlengde van de trottoirs van de Stationsstraat maken veilig oversteken mogelijk en geleiden voetgangers van en naar de stad. Een doorsteek ter hoogte van Alexander Battalaan zorgt ervoor dat de adressen en parkeerplekken in deze straat bereikbaar blijven.

*Figuur 38: Stationsstraat-Oost in oktober 2020*



### **1<sup>e</sup> stap**

Met de herinrichting van de Stationsstraat-Oost in 2018 is in feite de eerste stap uitgevoerd. De sleutel tot de volgende stap zou het verleggen van de busroute (zie paragraaf 3.2) kunnen zijn. Zodra het mogelijk is om de bijna 900 bussen die nu dagelijks door de Stationsstraat rijden via alternatieve routes te laten rijden, kan het oostelijk deel autoluw en busvrij worden gemaakt. De precieze timing van deze wijziging moet de toekomst uitwijzen.

## **5.2 Kruispunt Stationsstraat - Wilhelminasingel**

### **Ambitie**

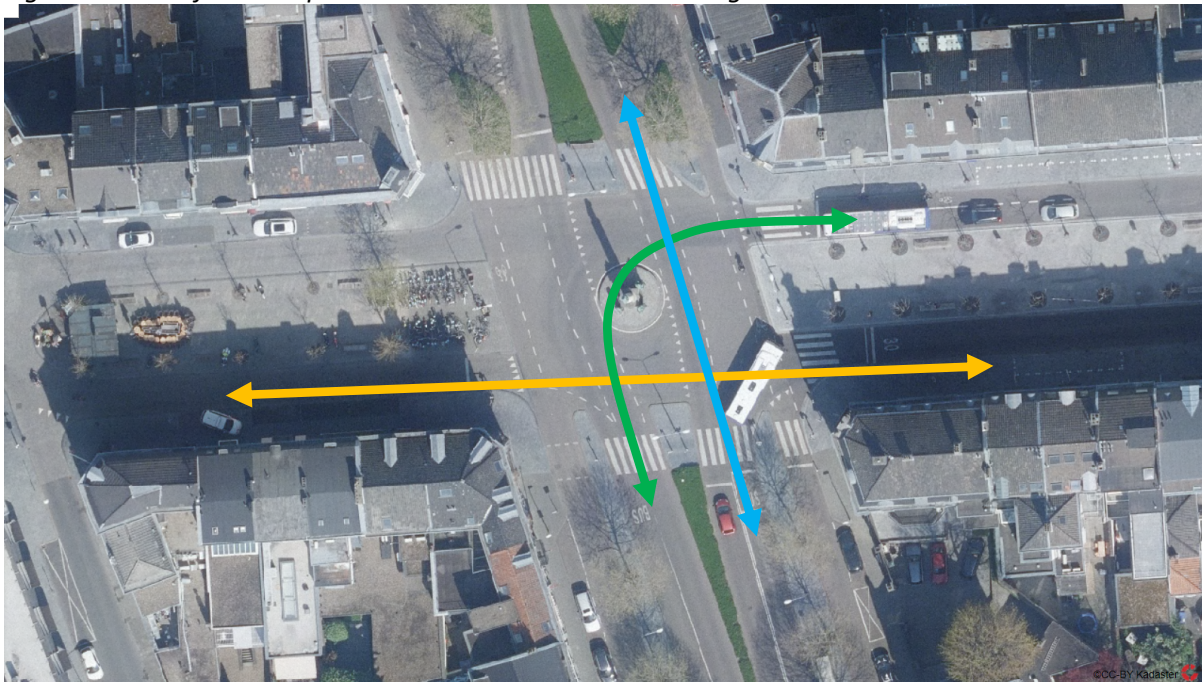
Het centrale kruispunt in de Verkeersstudie Stationsomgeving is het kruispunt Stationsstraat - Wilhelminasingel. De architectuur van de aanliggende historische bebouwing, de hoogwaardige inrichting van het kruispunt en de centrale ligging in Wyck maken deze plek een aantrekkelijke plek voor mensen om te wonen, werken, winkelen en ontmoeten. Het is een plek met in potentie een hoge verblijfskwaliteit.

*Figuur 39: Kruising Wilhelminasingel - Stationsstraat oktober 2020*



Het kruispunt verwerkt een groot aantal verkeersstromen waardoor de intrinsieke verblijfskwaliteit op deze plek minder tot zijn recht komt. Dagelijks gaat een grote stroom fietsers en voetgangers over de Percée in oost-westelijke richting (gele pijl in figuur 42). Deze stroom wordt gekruist door een andere grote stroom bestaande uit vooral personenauto's (zo'n 10.000 motorvoertuigen per dag) die via de Wilhelminasingel rechtdoor in noordelijke of zuidelijke richting rijden (de blauwe pijl). De derde belangrijke stroom zijn de lijnbussen (bijna 900 per dag) die de Stationsstraat in- en uitrijden (groene lijn). Tot slot zijn er diverse kleinere verkeersstromen die op het kruispunt links en rechts afslaan, waartoe het kruispunt momenteel ook is ingericht.

*Figuur 40: Luchtfoto kruispunt Stationsstraat - Wilhelminasingel*





Naast de discrepantie tussen de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de verblijfskwaliteit is de wachttijd voor overstekende fietsers en voetgangers langer dan gewenst. Dit heeft te maken met het grote aantal verschillende verkeersstromen, onder meer via de ventwegen van de Wilhelminasingel en de beperkte ruimte waardoor de verschillende rijrichtingen niet afzonderlijk van elkaar kunnen opstellen. Het busverkeer afkomstig van het busstation slaat op het kruispunt linksaf. Die rijrichting heeft veel conflicten met andere verkeersstromen, waardoor deze relatief lang rood licht krijgen en de cyclustijd van de regeling relatief lang is.

We ambiëren dit kruispunt kleiner en overzichtelijker te maken, zodat:

- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer op de Wilhelminasingel afneemt en deze route minder aantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer.
- Meer ruimte ontstaat voor de oversteek van voetgangers in oost-westelijke richting voor voetgangers.
- De wachttijd bij het verkeerslicht voor voetgangers en fietsers die in oost-westelijke richting willen oversteken korter wordt.

### **1e stap**

De huidige verkeersregelinstallatie van het kruispunt is aan vervanging toe. Het gaat om met name de verkeersregelautomaat (de computer), die de regeling aanstuurt. In een eerste stap maken we gebruik van de mogelijkheden die deze hardware update met zich meebrengt. We geven na deze vervanging de voetgangers en fietsers op de Stationsstraat vaker groen, zodat de wachttijd zal afnemen. Ook richten we de voertuigdetectie op de Wilhelminasingel in op 30 km/u. Wie harder rijdt moet wachten voor rood. Dit heeft vooral effect op de momenten dat het minder druk is, maar juist in rustige periodes speelt waarschijnlijk het snelheidsprobleem het meest. De bussen moeten bij deze 1<sup>ste</sup> stap goed kunnen blijven doorstromen. De vervolgstappen zijn het reconstrueren van het kruispunt, dit hangt samen met het omleggen van de busroutes, maar ook het reconstrueren van de Wilhelminasingel, zie paragraaf 5.4.

## **5.3 Wycker Brugstraat en Stationsstraat-West**

### **Ambitie**

De Wycker Brugstraat is het smallere deel van de Percée. Dit deel wordt ook autoluw. De laatste parkeerplekken in deze straat verdwijnen. De fietsparkeermogelijkheden verschuiven waar mogelijk naar de zijstraten, zodat meer ruimte ontstaat voor voetgangers. Snor- en bromfietsers worden, net als in de huidige situatie op de Sint Servaasbrug geweerd in de Wycker Brugstraat.

Laden en lossen van goederen blijft mogelijk, maar wel uitsluitend binnen venstertijden in de ochtend en op daarvoor aangewezen plekken, zoveel mogelijk buiten de rijbaan. Hierdoor krijgen fietsers op deze belangrijke fietsas meer ruimte. In de middag maken waar mogelijk de laad- en losplekken onderdeel uit van ruime trottoirs voor voetgangers of kan waar mogelijk de horeca een terras opbouwen.

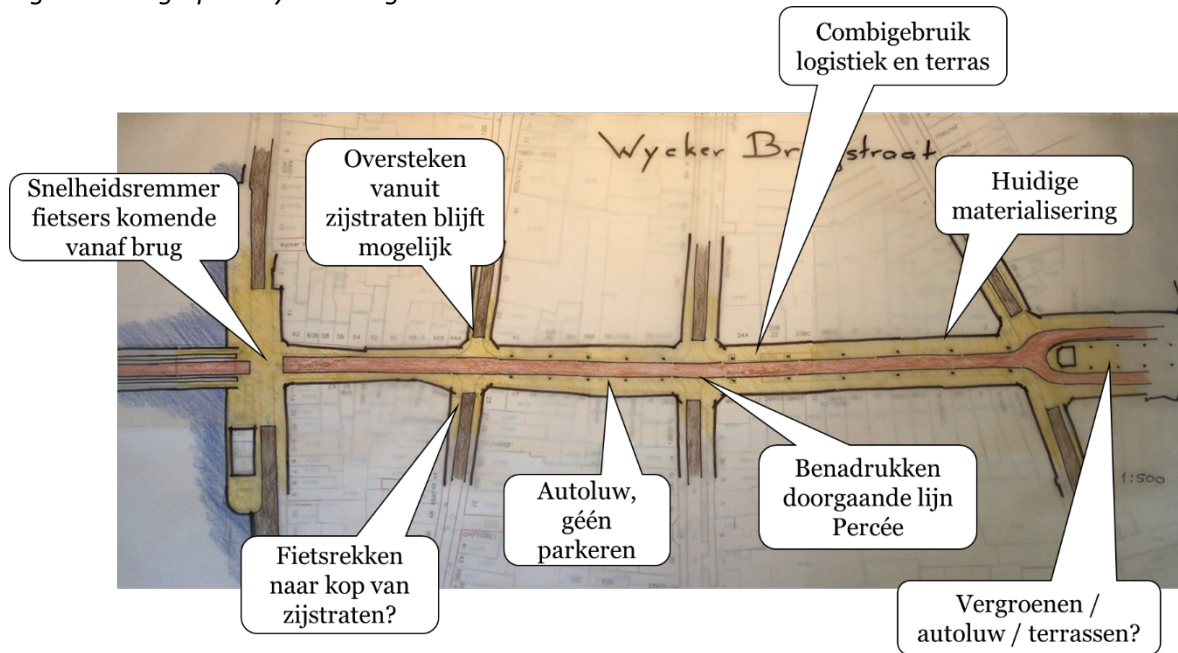
Tijdens de venstertijden is sprake van shared space. De gemotoriseerde voertuigen zijn dan te gast. Dat geldt ook voor de voertuigen die gebruik maken van de autoluwe doorsteken via bijvoorbeeld de Rechtstraat en Wycker Grachtstraat. Hierdoor blijven alle adressen in het westelijk deel van Wyck ook gedurende de rest van de dag bereikbaar.

Figuur 41: Wycker Brugstraat in lente 2017



De inrichting van de Wycker Brugstraat hoeft hiervoor niet op de schop. Met kleinschalige ingrepen ter hoogte van de zijstraten kan de Percée als stedenbouwkundige as en voetgangerslint meer worden benadrukt. Ook kan worden overwogen het fietsverkeer dat soms met hoge snelheid van de brug komt af te remmen door middel van een ingreep in de inrichting ter hoogte van het Cörversplein.

Figuur 42: Ingrepen Wycker Brugstraat



Afbeelding: Movares

## 1<sup>e</sup> stap

In de zomer van 2020 is de Wycker Brugstraat op delen van de dag gesloten geweest voor gemotoriseerd verkeer. Hiermee werd ruimte gecreëerd voor horeca en voetgangers zodat voldoende afstand tussen de mensen bewaard kon worden tijdens de corona-pandemie. De maatregel bood inzicht in de voor- en nadelen van een autoluwe Wycker Brugstraat. We willen in overleg met bewoners en ondernemers op een soortgelijke wijze een proef in de zomer van 2021 uitvoeren en hierbij nadrukkelijker de voor- en nadelen evalueren en zodra hier draagvlak voor is de maatregelen effectueren in een permanente situatie. In overleg wordt bepaald hoe lang de pilot loopt en in welke straten, bijvoorbeeld in- of exclusief de Rechtstraat en Stationsstraat-West.

## 5.4 Wilhelminasingel

### Ambitie

De Wilhelminasingel is een historische singel met volwassen Platanen en prachtige gevels. De singel heeft een hoofdrijbaan en ventwegen waar geparkeerd wordt. De Wilhelminasingel verwerkt 10.000 tot 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Een deel van dit verkeer is doorgaand verkeer zonder een herkomst of bestemming in Wyck. We denken dat de Wilhelminasingel aantrekkelijker wordt zodra we de hoeveelheid verkeer kunnen verminderen. Minder verkeer en lagere snelheden betekenen bovendien dat de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers veiliger en comfortabeler wordt.

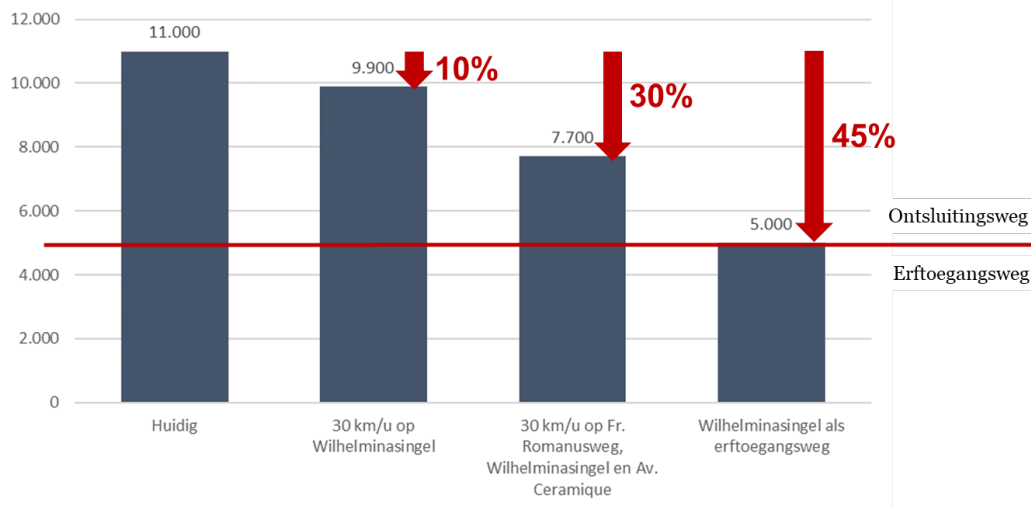
Op basis van de analyses in hoofdstuk 4 is geconcludeerd dat een 'harde knip' tot te grote effecten elders leidt en ook de oriëntatie voor het bestemmingsverkeer lastiger maakt. We hebben daarop geconcludeerd dat we wel het verkeer kunnen 'knijpen', oftewel het invoeren van een snelheidslimiet van 30 km/uur.

Als we het huidige profiel aanhouden en alleen verkeersborden plaatsen zal de snelheid van het verkeer en dus ook de hoeveelheid verkeer onvoldoende afnemen. Afhankelijk van hoever we de inrichting afgestemd krijgen op 30 km/uur wordt de Wilhelminasingel minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. We schatten op grond van de structuurvarianten in hoofdstuk 4 en het mogelijk verdwijnend verkeer dat we het verkeer op de Wilhelminasingel kunnen doen laten afnemen met 10 tot maximaal 30%.<sup>8</sup> Dat is volgens tabel 2 in hoofdstuk 3 niet genoeg om onder de grens van 5.000 motovervoertuigen per etmaal uit te komen, waarmee de Wilhelminasingel zou worden opgewaardeerd tot een erftoegangsweg. We komen dus uit op een tussenvorm; een ontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u.

---

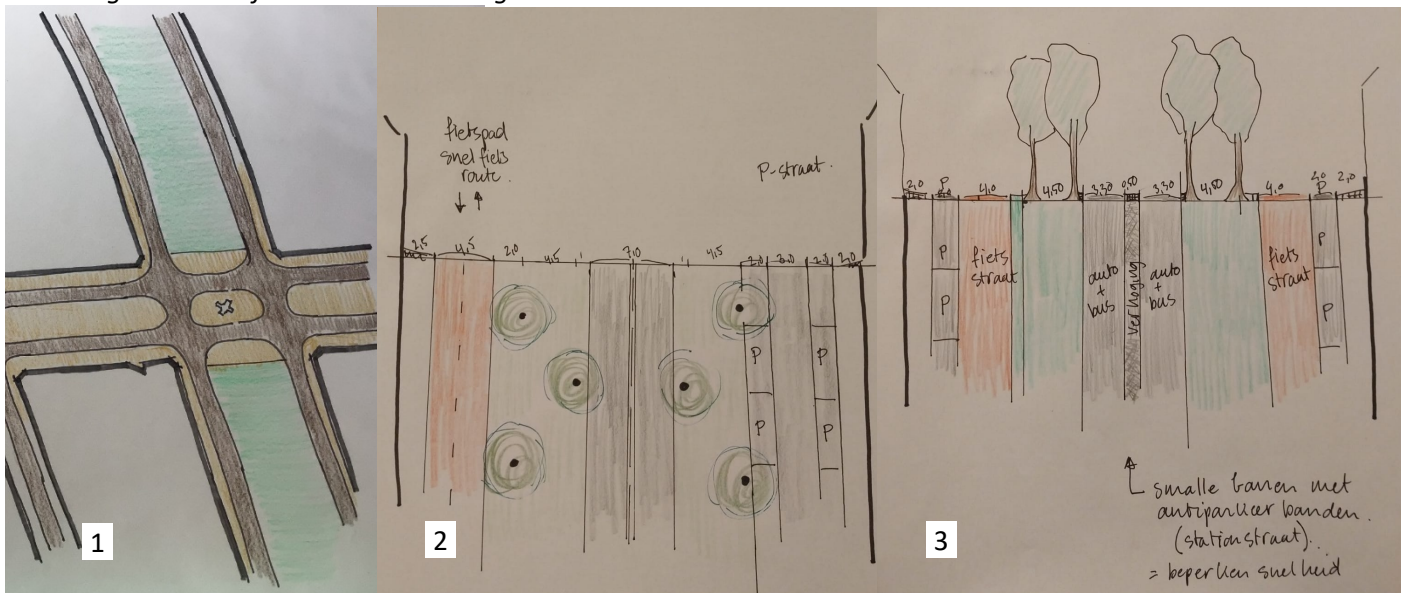
<sup>8</sup> We baseren ons hierbij op modelberekeningen waarbij het terugdringen van de snelheid tot 30 km/u op de Wilhelminasingel tussen de Franciscus Romanusweg en Sphinxlunet leidde tot een daling van het autoverkeer van 16% en de situatie waarbij de snelheid tot 30 km/u wordt teruggebracht op de volledige route tussen de Viaductweg en Kennedybrug wat leidt tot een daling het autoverkeer van 37%. De doorgerekende situaties zijn echter zonder andere maatregelen zoals het afsluiten van de overweg Duitsepoort, waardoor we denken dat we met een andere weginrichting tot maximaal 30% reductie kunnen komen.

**Figuur 43: Intensiteit op Wilhelminasingel tussen Stationsstraat en Akerstraat [motorvoertuigen/etmaal]**



De belangrijkste ontwerp vraag daarbij is welke snelheidsremmende inrichting denkbaar is zodat het nieuwe snelheidsregime van 30 km/u op een daarbij passende manier kan worden ingesteld? Daarbij staan de openbaarvervoerbewegingen en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (ook na reductie) op gespannen voet met de maximumsnelheid 30 van km/uur. De ruime maatvoering die nodig is op een OV-route, past niet bij een 30 km/u inrichting. Daarom zijn verschillende profielen onderzocht (zie figuur 46). Overigens is in alle profiel het uitgangspunt dat de karakteristieke Platanen blijven staan.

**Figuur 44: Profielen Wilhelminasingel**



Afbeelding: Movares

Profiel 1 is het historische profiel van de Maastrichtse singels. In dit historische profiel wordt de brede middenberm vergroend, eventueel aangevuld met een wandelroute. Al het verkeer rijdt via de huidige ventwegen. Daarbij zijn fietsstroken zeer gewenst gelet op de (resterende) hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Dit gaat ten koste van het langs parkeren langs de gevels. De huidige parkeermogelijkheden tussen de bomen blijven gehandhaafd. Dit profiel kent diverse nadelen. Zo zijn de boogstralen voor lijnbussen en logistieke stromen relatief krap, is er minder parkeerruimte en

vormen trillingen en geluid mogelijk een probleem omdat de verkeersstromen dichter langs de gevels rijden. Deze nadelen zorgen voor te grote twijfels of dit profiel in de praktijk wenselijk is.

In profiel 2 blijft de middelste rijbaan gehandhaafd. De westelijke ventweg wordt vervangen door een tweerichtingen fietspad dat gecontinueerd kan worden tot op de Wilhelminabrug. De oostelijke ventweg blijft beschikbaar voor parkeren. Dit profiel krijgt niet de voorkeur vanwege drie doorslaggevende nadelen:

- We vinden een eenzijdig fietspad onpraktisch omdat aan beide zijden adressen liggen, bovendien zijn er in deze stedelijke omgeving veel fiets kriskras-bewegingen die onvoldoende gefaciliteerd worden.
- Fietsverkeer van rechts leidt tot verrassingen bij automobilist. Dit leidt tot gevaarlijke situaties zo is onze ervaring in Randwyck.
- We willen de historische symmetrie in het profiel van Wilhelminasingel behouden.

In profiel 3 maken we – conform de insteek van het Actieplan Fietsen in Maastricht – van de ventwegen fietsstraten. Overwogen kan worden het gestoken parkeren aan de ventwegen op te heffen. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid en zorgt bovendien ervoor dat het gebied minder auto's aantrekt. Overwogen zou kunnen worden beide fietsstraten in twee richtingen uit te voeren. Daarnaast wordt de middenrijbaan (optisch) versmald door zowel op de as als aan de zijkanten met een afwijkend materiaal te werken. Je zou het verkeersremmende effect verder kunnen vergroten door zoals in figuur 45 is weergegeven:

- De ventwegen niet uit te voeren als fietsstraat, maar als fietspad.
- Het parkeren te situeren langs de rijbaan (dit zijn per saldo minder parkeerplekken).
- De bussen bij halte Wilhelminasingel op de rijbaan te laten halteren.
- De Bourgognestraat direct te laten aansluiten op de middenrijbaan.
- De kruispunten op een plateau leggen zodat het verkeer moet afremmen.

Als we dit profiel combineren met een autoluwe Stationsstraat komen we tot onderstaande kruispunt inrichting uit.

Als de Stationsstraat autoluw wordt betekent dit niet dat logistieke stromen niet gefaciliteerd moeten worden. Hoewel we in de toekomst liever kleinere vrachtvoertuigen in de stad faciliteren, lijkt het verstandig om het kruispunt zo in te richten dat bussen en vrachtauto's ook de bocht kunnen nemen. Mogelijk kan dit door op het plateau alles gelijkvloers aan te leggen en het onderscheid tussen rijbaan en voetpad alleen met materiaal- en kleurverschillen te benadrukken. Een dergelijke oplossing is natuurlijk niet gewenst zolang op reguliere basis lijnbussen door de Stationsstraat rijden.

Op dit moment wordt het kruispunt geregeld met een verkeersregelininstallatie (VRI). Hoewel het kruispunt eenvoudiger en kleiner wordt is niet uitgesloten dat een VRI nodig blijft. Bij de huidige en alternatieve busrouting moet het mogelijk blijven het busverkeer met prioriteit over het kruispunt te brengen en dus voetgangers bij de voetgangersoversteekplek (zebra) rood te geven.



is er een grote stroom bussen (ruim 800 per etmaal) dat op het kruispunt afslaat (de groene pijl). In de huidige dienstregeling gebeurt het weinig, maar bussen kunnen ook via de rechtsafstrook (blauwe pijl) de Sint Maartenslaan inrijden. Het verkeer op de westelijke tak (Sint Maartenslaan-West) is gering in omvang.

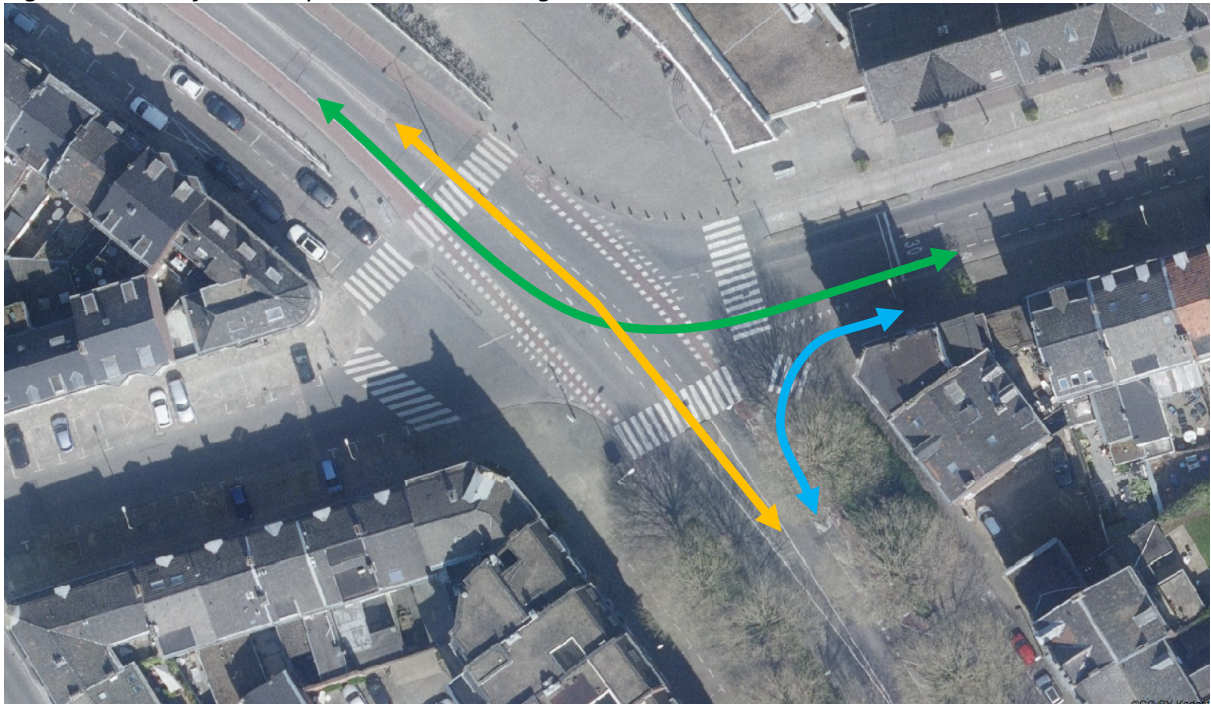
*Figuur 46: Kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan*



Het kruispunt bevat een overmaat aan asfalt waardoor er veel ‘informele’ ruimte is voor verkeer dat op het kruisingsvlak wacht om linksaf te slaan en zo rechts kan worden ingehaald. Het gevolg is dat het gemotoriseerd verkeer met name helling af relatief hard rijdt en daarmee (onbewust) het risico neemt overstekende voetgangers en afslaande fietsers over het hoofd te zien (of over het hoofd gezien te worden). Ook fietsers nemen een soort gelijk risico als ze van de brug afkomen en links willen afslaan in de Sint Maartenslaan richting het station. Sommige fietsers sorteren op de opgang ruim voor het kruispunt voor en rijden met relatief hoge snelheid tussen het tegemoetkomend verkeer door richting het station. De grote hoeveelheid verkeersruimte in combinatie met de relatief hoge snelheden maken het kruispunt minder overzichtelijk en relatief gevaarlijk. Zowel subjectief (beleving) als objectief (bijvoorbeeld het aantal ongevallen) scoort deze kruising slecht.

De hoeveelheid verkeer maakt het kruispunt ook lawaaiërig. Terwijl het kruispunt in potentie een levendige ontmoetingsplek zou kunnen zijn met meerdere horecagelegenheden direct aan het kruispunt en zitgelegenheden bij de (voormalige) bioscoop. Dit gaat ook ten koste van het woongenot van omwonenden. Het is met andere woorden een kruispunt dat in grote mate exclusief in gebruik is door gemotoriseerd verkeer. Daarom willen we in het kader van deze verkeersstudie onze ambitie uitwerken en scherp krijgen wat wel en niet kan. En dan kijken hoe we deze ambities ten aanzien van verkeersveiligheid en inclusiviteit gerealiseerd kunnen krijgen.

Figuur 47: Luchtfoto kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan



We hebben diverse varianten voor dit kruispunt onderzocht. Het betreft schetsen, waarin nog niet alles is uitgewerkt, op basis waarvan we de voor- en nadelen van iedere variant kunnen afwegen.

#### Variant 1) Verkeersregelininstallatie

Een verkeersregelininstallatie (VRI) heeft meerdere potentiële voordelen. Zo'n installatie kan de wachttijd van specifieke verkeersstromen inkorten door meer prioriteit te geven. Zoals hiervoor aangegeven is de doorstroming van het kruispunt echter niet een probleem en ook de wachttijd van iedere verkeersstroom - inclusief die van de lijnbussen - is over het algemeen acceptabel. Een VRI kan ook als voordeel hebben dat het verkeer wordt afgeremd. Dit zou voor dit kruispunt een voordeel kunnen zijn, maar het verlagen van de snelheid van het verkeer kan ook op andere, meer directe wijze.

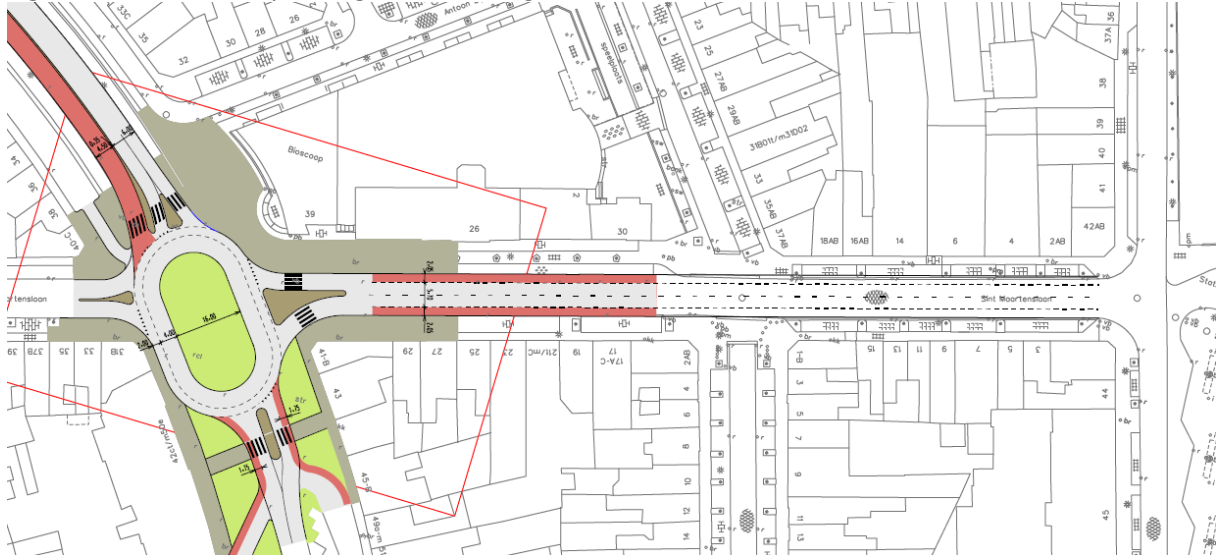
Als nadeel zien we dat er onvoldoende ruimte is om rijrichtingen afzonderlijk groen te kunnen geven. Neem bijvoorbeeld de noordelijk tak, die is ingeklemd tussen de relingen van de brug en biedt dus onvoldoende ruimte om rechtdoorgaand verkeer te scheiden van linksafslaand verkeer. Dat maakt een regeling inefficiënt en daarmee wachttijden onnodig lang. Dit is precies het probleem van de verkeersregelininstallatie ter hoogte van de Stationsstraat. Gelet op dit nadeel en de beperkte voordelen valt een oplossing met VRI af.



### Variant 2) Ovonde

Een rotonde wordt vaak toegepast om kruispunten veiliger te maken. Een rotonde zorgt voor een verlaging van de snelheid, maar vraagt ook veel ruimte. We hebben geprobeerd eerst een rotonde en vervolgens een ovale rotonde, oftewel ovonde, in te passen (zie figuur 50). Conclusie is dat zowel een rotonde als ovonde niet past. De boogstralen zijn te krap voor het busverkeer en we komen te dicht bij de bebouwing. Ook verwachten we dat fietsers tegen de richting in of over het trottoir gaan fietsen. Gelet op deze nadelen valt een rotonde of ovonde af.

*Figuur 48: Een schetsoplossing met voorrangsbocht Sint Maartenslaan*



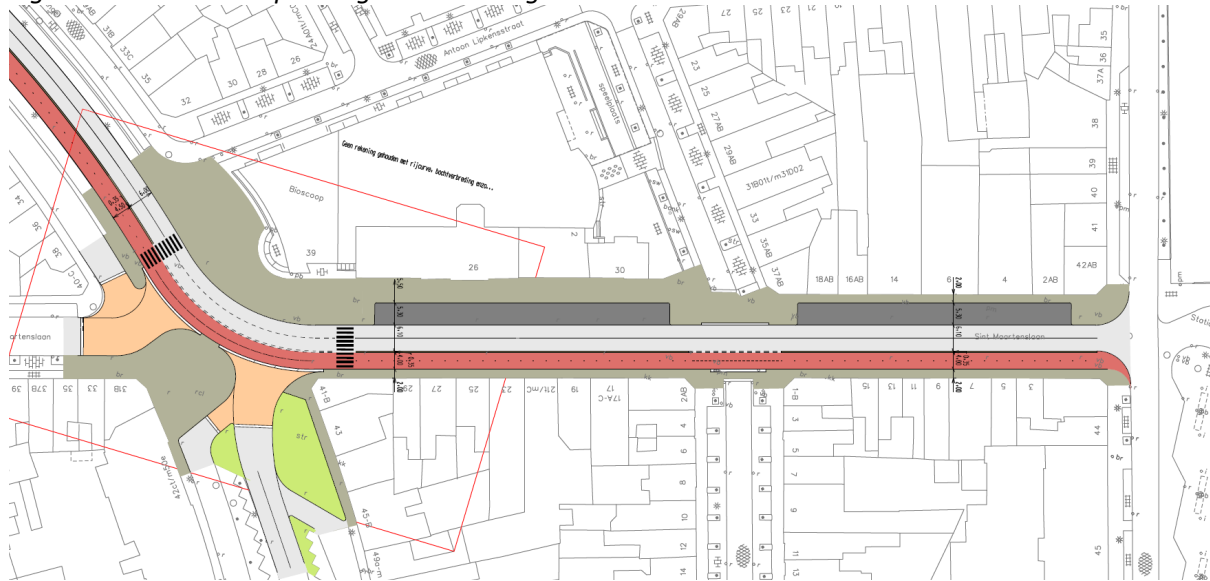
Voor de inrichting van de Sint Maartenslaan-Oost zijn uiteraard meerdere opties mogelijk. In figuur 51 zijn ruime fietsstroken aan beide zijden ingetekend. Je zou ook kunnen kiezen voor een eenzijdig tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde (figuur 51) of juist een eenzijdig tweerichtingen fietspad aan de noordzijde (figuur 52). Alle drie de oplossingen hebben hun voor- en nadelen. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met het smallere deel van de Sint Maartenslaan nabij de Parallelweg.

De weergegeven inrichting van de Sint Maartenslaan-Oost heeft ook invloed op het aantal beschikbare parkeerplekken. Dit past binnen het beleid om minder auto's in het gebied in te laten, de consequentie voor vergunninghouders zal in het vervolg wel nog onderzocht moeten worden. Dat geldt ook voor nadere uitwerking en detaillering van de toegang tot garages, laden en lossen en parkeerplekken op eigen terrein en de nadrukkelijke wens om de Sint Maartenslaan te vergroenen tot bomenlaan. Dit is een ontwerptraject dat met bewoners en ondernemers kan worden aangegaan.

### Variant 3) Wijziging voorrangssituatie

Een derde optie is het wijzigen van de voorrangssituatie. Voor de hand ligt om de drukst bereden busroute voorrang te geven. Je zou dan ook het tweerichtingen fietspad op de Wilhelminabrug kunnen doortrekken naar de Sint Maartenslaan, zoals in figuur 52. De schets is nog niet getoetst op eventueel noodzakelijke bochtverbreding. Daarvoor lijkt overigens ruim voldoende ruimte te zijn.

**Figuur 49: Een schetsoplossing met voorrangsbocht Sint Maartenslaan**



Deze oplossing heeft als voordeel dat:

- De grootste stroom motorvoertuigen moet (in zuidelijke richting) afremmen vanwege de inritconstructie of (in noordelijke richting) voorrang geven. De snelheid zal hierdoor afnemen, hetgeen gewenst is.
- De maatregel past ook bij het ‘knippen’ van het noord-zuidverkeer op de Wilhelminasingel.
- Het kruisingsvlak wordt kleiner en daarmee overzichtelijker.
- Het kruispunt krijgt een duidelijkere hiërarchie.
- Fietsers en bussen zullen elkaar minder vaak kruisen op het drukke kruispunt.
- De belangrijkste fietsstroom wordt op een aantrekkelijke wijze gefaciliteerd.

Deze oplossing heeft als nadeel dat:

- Het is voor de grootste verkeersstroom een drastische ingreep die mogelijk leidt tot opstoppingen.
- De hoeveelheid verkeer in de Sint Maartenslaan-Oost en Parallelweg zou kunnen toenemen, terwijl dit niet gewenst is.
- De oplossing past niet binnen de historische singelstructuur van de stad en is daarmee ruimtelijk ongewenst.
- De voorgestelde inritconstructie past niet bij de mogelijke wens om de OV-routes op termijn te verleggen.

Gelet op deze nadelen valt ook variant 3 af.

#### Variant 4) Verkleinen kruispunt

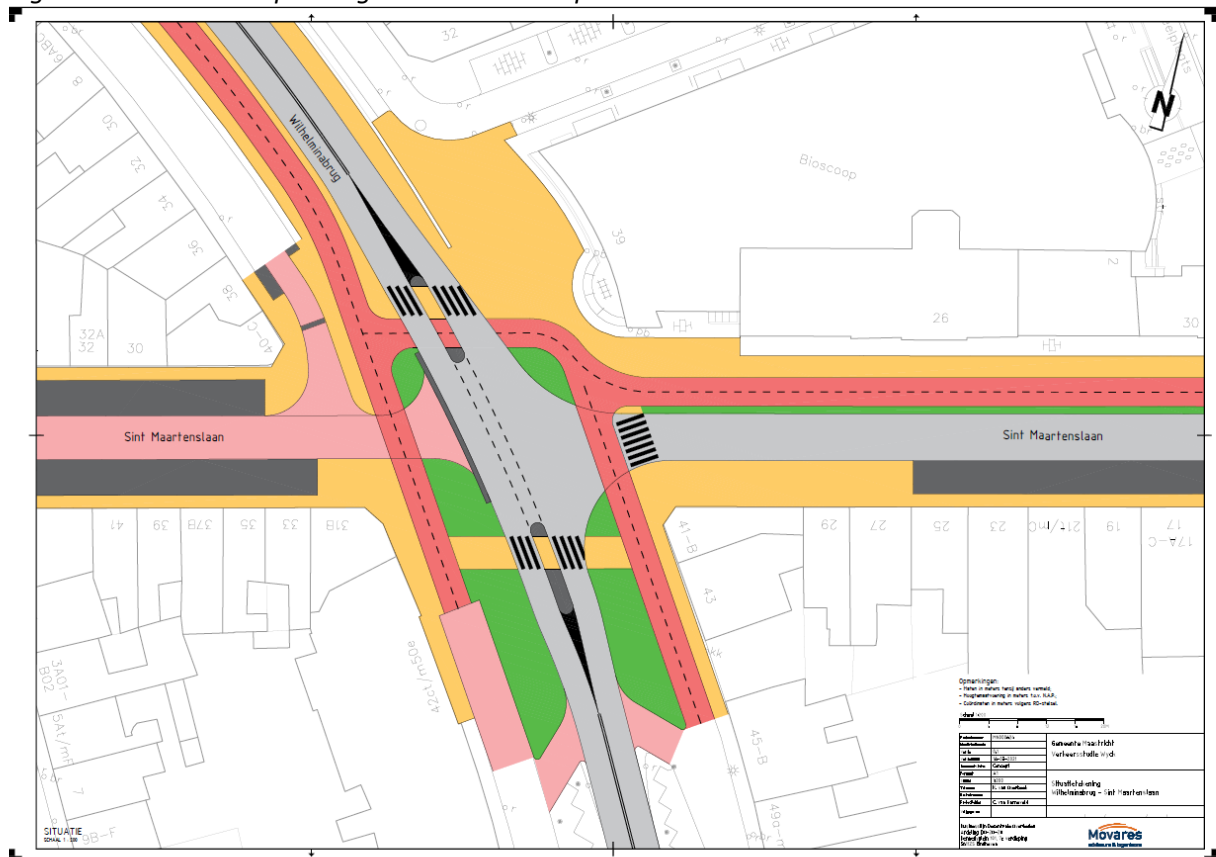
Als we niet de voorrangsituatie aanpassen, maar wel het kruispunt verkleinen komen we uit bij figuur 50. Zoals gezegd kan de inrichting van de Sint Maartenslaan-Oost nog variëren. Ingetekend is een eenzijdig fietspad aan de noordzijde. Je zou ook kunnen kiezen voor een fietspad aan de zuidzijde of fietsstroken aan beide zijden. De Sint Maartenslaan–West krijgt een verhoogde inritconstructie.

Andere mogelijke optimalisaties zijn:

- De ventweg ten westen van de aanlanding (het straatje met reisbureau, kopieerwinkel en kapper) wordt niet meer aangesloten op het kruispunt. De adressen blijven bereikbaar via Sint Maartenspoort.

- De ingang van de westelijke ventwegen aan de Wilhelminasingel komt verder van het kruispunt te liggen.
- De ventwegen worden uitgevoerd als fietsstraten (eventueel in twee richtingen) die vloeiend aansluiten op de fietsoverstekten op het kruispunt.
- Er komt ook een fietsoversteek aan de zuidkant van het kruispunt.
- Parkeermogelijkheden Sint Maartenslaan-West vergroenen en nader uit te werken met omwonenden.
- Het volledige kruispunt op een plateau leggen voor een snelheidsremmend effect.

**Figuur 50: Een schetsoplossing met kleiner kruispunt**



Afbeelding: Movares

### Variante 5) Fietsrotonde

Tot slot is er ook een variant met een fietsrotonde. Het idee van een fietsrotonde is dat de fietser uit alle richtingen voorrang krijgt over een opvallend vormgegeven rotonde, waarbij het kruispunt voor het gemotoriseerd verkeer wordt ontworpen binnen de rotonde.

De vraag is of een dergelijke fietsrotonde past (zie ook subvariant 2), maar daarnaast zijn er belangrijke nadelen:

- De wachttijd voor het busverkeer zal (sterk) oplopen.
- Het is een 'vooruitstrevende' oplossing die op een dergelijk druk punt vermoedelijk niet door alle weggebruikers goed wordt begrepen.

Vanwege deze nadelen is niet verder gestudeerd op een fietsrotonde.

### 1<sup>e</sup> stap

We stellen voor om de variant met een kleiner kruispunt in figuur 53 op korte termijn uit te voeren. Bij de nadere uitwerking van het schetsontwerp zullen we in overleg treden met de omgeving en knopen doorhakken over de gewenste fietsstructuur. Daarbij zullen de voor- en nadelen zorgvuldig afgewogen worden.

## 5.6 Sint Maartenslaan

### Ambitie

De Sint Maartenslaan tussen de Parallelweg en Wilhelminasingel wordt idealiter weer een lommerrijke laan. De huidige bomen zijn recent geplant en nog niet volwassen. In het profiel van de Sint Maartenslaan ontbreken veilige fietsvoorzieningen. Ook zijn de trottoirs hier en daar relatief smal. Een nieuw profiel zal meer ruimte bevatten voor lopen en fietsen. Die ruimte proberen we te vinden door het aantal parkeerplekken terug te dringen en de rijbaan iets te versmallen, waarbij het busverkeer in twee richtingen wel met 30 km/u elkaar goed moet kunnen passeren. We weten immers dat in iedere busvariant het busverkeer in twee richtingen door de Sint Maartenslaan zal rijden.

*Figuur 51: Impressie van toekomstige Sint Maartenslaan*



Een lange termijn ambitie is de realisatie van een extra fiets- en wandelbrug over het spoor tussen de Sint Maartenslaan en de Professor Nijpelsstraat. Zeker als blijkt uit de studie naar de mogelijkheden voor een nieuwe passerelle dat ter hoogte van het stationsgebouw geen mogelijkheden zijn voor een befietsbare oplossing over of onder het spoor dan zien we deze extra brug als een belangrijke toevoeging. We denken hierbij niet aan op- en afritten in de Sint Maartenslaan en de Professor Nijpelsstraat, maar hebben de voorkeur voor een opgang dicht tegen het emplacement (zie figuur 52). Wel is er een relatie tussen deze brug en de keuze voor de fietsvoorzieningen in de Sint Maartenslaan. Het is een overweging om een tweerichtingen fietspad te realiseren aan de noordzijde van de Sint Maartenslaan dat aansluit op de opgang naar de brug. Er valt echter ook genoeg te zeggen voor fietsstroken aan beide zijden, zoals in figuur 51.

*Figuur 52: Wensbeeld met fietsbrug ter hoogte van Sint Maartenslaan*



3D-impressie: Bureau Buur

Het deel van de Sint Maartenslaan tussen de Wilhelminasingel en Lage Barakken wordt idealiter meegenomen bij het ontwerp van het kruispunt. In overleg met de buurt zou daar gekozen kunnen worden voor meer voetgangersruimte en groen ten koste van parkeren.

### **1<sup>e</sup> stap**

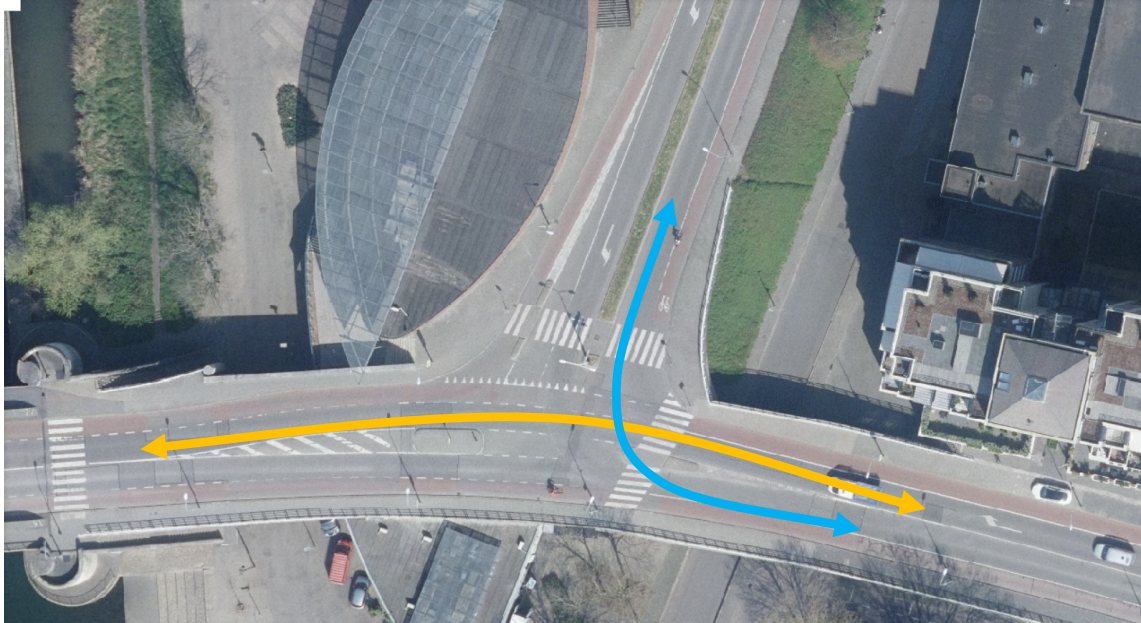
Het is om financiële redenen noodzakelijk om de herinrichting van de Sint Maartenslaan te koppelen aan groot onderhoud of realisatie van de extra fietsbrug. De precieze timing moet de toekomst uitwijzen.

## **5.7 Kruispunt Wilhelminabrug – Franciscus Romanusweg**

### **Ambitie**

Een lastig punt om aan te pakken is het kruispunt Wilhelminabrug – Franciscus Romanusweg. Op dit moment is de t-kruising niet veilig genoeg. Daarom willen we nu in het kader van Verkeersstudie het kruispunt oppakken en veiliger maken. Het probleem van de huidige inrichting is dat twee grote verkeersstromen elkaar kruisen, terwijl het kruispunt niet overzichtelijk is. Een grote stroom – de gele pijl in figuur 53 – gaat rechtdoor en bestaat uit lijnbussen (ruim 800 per etmaal), fietsers (zo'n 7 a 8.000 per etmaal) en voetgangers (honderden, zo niet enkele duizenden per etmaal). Een tweede grote stroom – de blauwe pijl in figuur 53 – bestaat uit vooral personenauto's (zo'n 13.000 mtv/etmaal) die afslaan richting of komende uit de Franciscus Romanusweg en daarbij de voetganger- en fietsstroom in westelijke richting kruisen. Met name als gevolg van het grote aantal fietsers dat voorrang heeft, zorgt voor een wachtrij op de Franciscus Romanusweg en de Wilhelminasingel. Die wachtrij leidt tot vertraging en soms irritatie waardoor weggebruikers onveilige keuzes maken of in hun haast fouten maken en medeweggebruikers over het hoofd zien.

*Figuur 53: Luchtfoto kruispunt Wilhelminabrug – Franciscus Romanusweg*

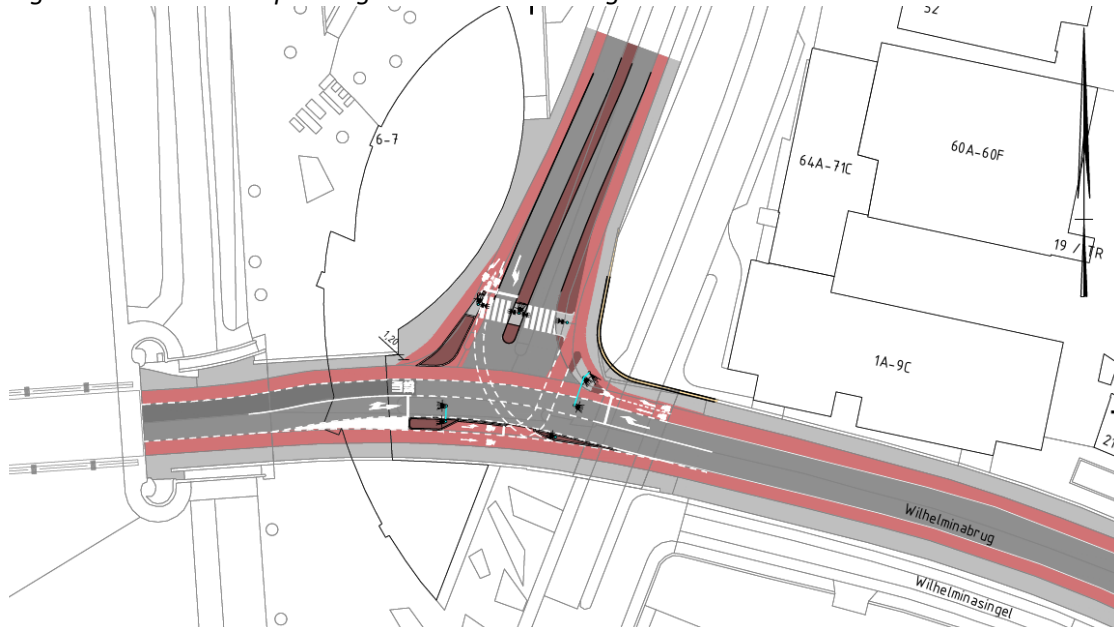


Het 'knijpen' van de verkeersstromen op de Wilhelminasingel leidt tot minder verkeer (10 tot 30%), maar daarmee blijft het verkeersconflict tussen de twee genoemde stromen bestaan. We zullen dus ook met de inrichting aan de slag moeten.

#### Variant 1) Verkeersregelinstantatie

Er is geschetst aan een oplossing met een verkeersregelinstantatie (VRI). Een VRI heeft als voordeel dat het conflict wordt geregeld, waarmee het gevaarlijk gedrag in veel gevallen wordt voorkomen omdat de wachttijd verdeeld wordt over de verkeersdeelnemers.

*Figuur 54: een schetsoplossing met een verkeersregelinstantatie*



In bovenstaande schets is de brugopgang in de noordoostelijke hoek iets verbreed om voldoende ruimte over te houden voor een voetpad. Niet onderzocht is of dit kan en hoe kostbaar deze aanpassing is. Wellicht is een alternatief mogelijk waarbij het rechts afslaan fietspad niet wordt opgenomen. Deze fietsrelatie wordt in de praktijk zeer weinig befietst en zou kunnen vervallen. De

incidentele fietser die toch rechtsaf wil slaan, kan altijd nog met een haakse bocht rechts afslaan op het moment dat het recht doorgaande fietsverkeer groen heeft.

Los van deze mogelijke optimalisatie houdt deze oplossing met een VRI een aantal nadelen:

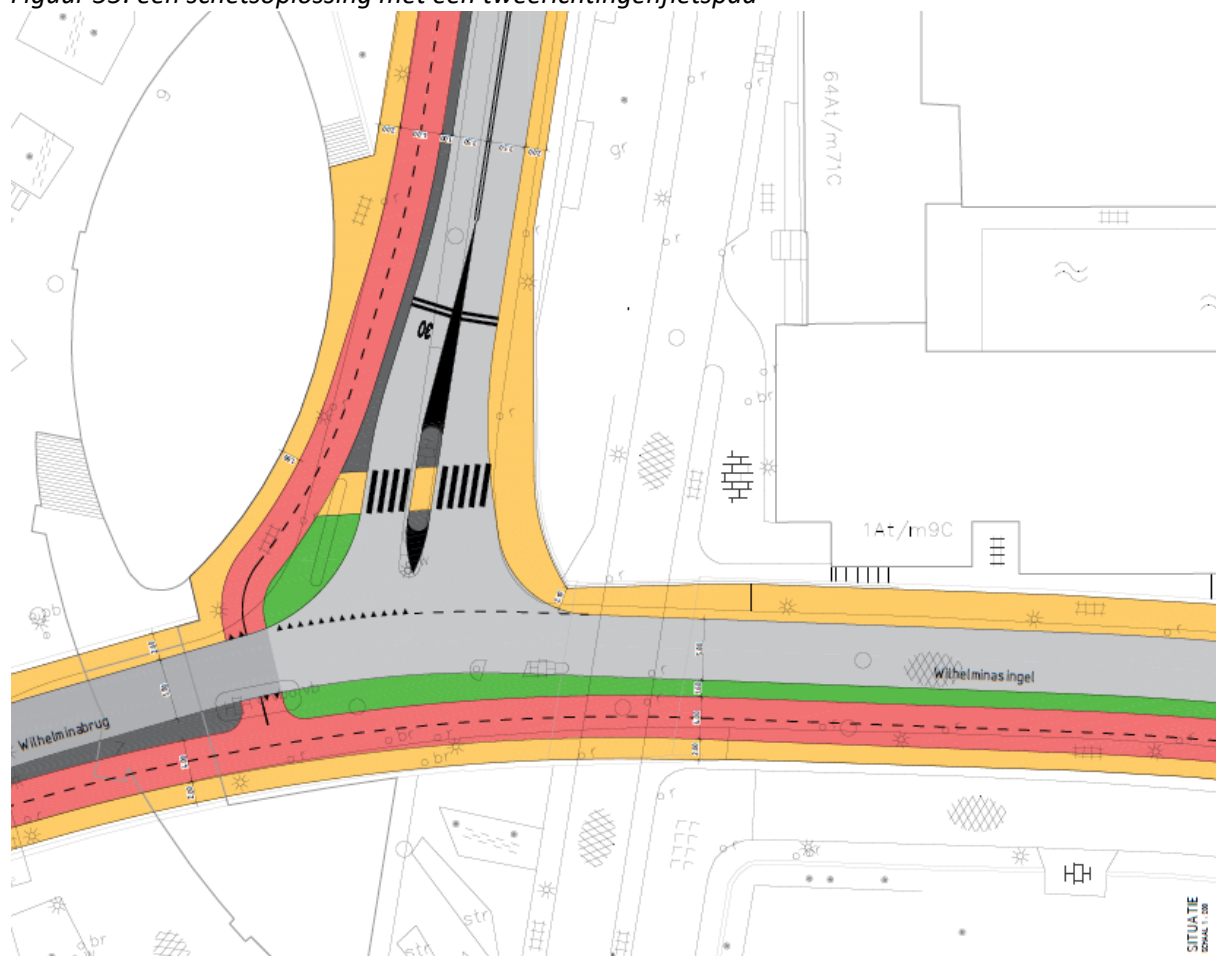
- In de huidige situatie heeft de fietser op de fietsas Wilhelminabrug – Wilhelminasingel voorrang in beiden richtingen. Na inpassing van een VRI verdwijnt dit voordeel voor fietsers in westelijke richting.
- Omdat de ruimte beperkt is, kan de doorgaande en rechtsafslaanende stroom vanaf de Wilhelminasingel niet via twee afzonderlijke rijstroken worden afgewikkeld. Dit leidt tot een suboptimale oplossing. Deze configuratie zal tot gevolg hebben dat fietsers in westelijke regelmatig rood krijgen terwijl het verkeer rechtdoor rijdt en dus initieel geen conflict had met de wachtende fietser.

Om deze redenen valt een oplossing met VRI af.

#### Variant 2) Eenzijdig tweerichtingsfietspad

Een andere oplossing is de fietsers in beide richtingen aan de zuidkant van het brugprofiel te laten rijden zodat het conflict met de autostroom verdwijnt. In de basis vormt onderstaande schets dan de oplossing.

*Figuur 55: een schetsoplossing met een tweerichtingenfietspad*



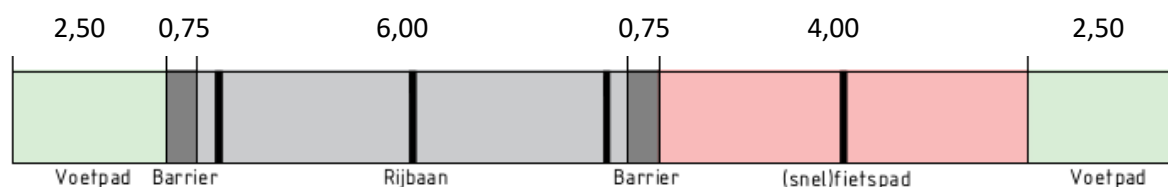
Afbeelding: Movares

Op de plek waar de fietsstroom naar de Franciscus Romanusweg de autostroom gekruist is het zeer wenselijk de fietsoversteek te onderbreken met een middeneiland, zoals dat nu wel het geval is. Er is op het kruispunt in deze vorm echter geen ruimte voor een eiland. Daarom is naast een tweerichtingenfietspad op de Wilhelminabrug ook op de Franciscus Romanusweg een tweerichtingenfietspad ingetekend. Door dit fietspad aan de westzijde van de Franciscus Romanusweg te leggen kruist de overstekende fietser niet de autostroom.

Het kruispunt is verder te optimaliseren door het asfalt op de Wilhelminabrug van een afwijkende kleur te voorzien zodat duidelijker wordt het inrijdverbod voor gemotoriseerd verkeer in westelijke richting duidelijker wordt aangegeven. Gelet op het aantal fietsers in allerlei verschijningsvormen is het wenselijk het fietspad op de Wilhelminabrug minimaal 4 meter breed uit te voeren. Brommers, brommobielen, speedpedelec en andere tussencategorieën rijden idealiter over de busbaan. De maximumsnelheid wordt op de gehele brug 30 km/u.

Het profiel van de Wilhelminabrug lijkt breed genoeg om het onderstaande dwarsprofiel te realiseren. De maat tussen de metalen afscheiding van het 'hefgedeelte' is ongeveer 12 meter. Als we aan beide zijden hier een halve meter af halen als obstakel vrije strook, blijft 11 meter over om te verdelen tussen een fietspad (4 meter) en een busbaan (6 meter) en een afscheiding tussen deze stromen (1 meter). Ten westen van het hefgedeelte zijn mits de constructie het toelaat meer mogelijkheden om het profiel te wijzigen. Dit zou onderstaand dwarsprofiel, of iets soortgelijks, op de brug mogelijk maken.

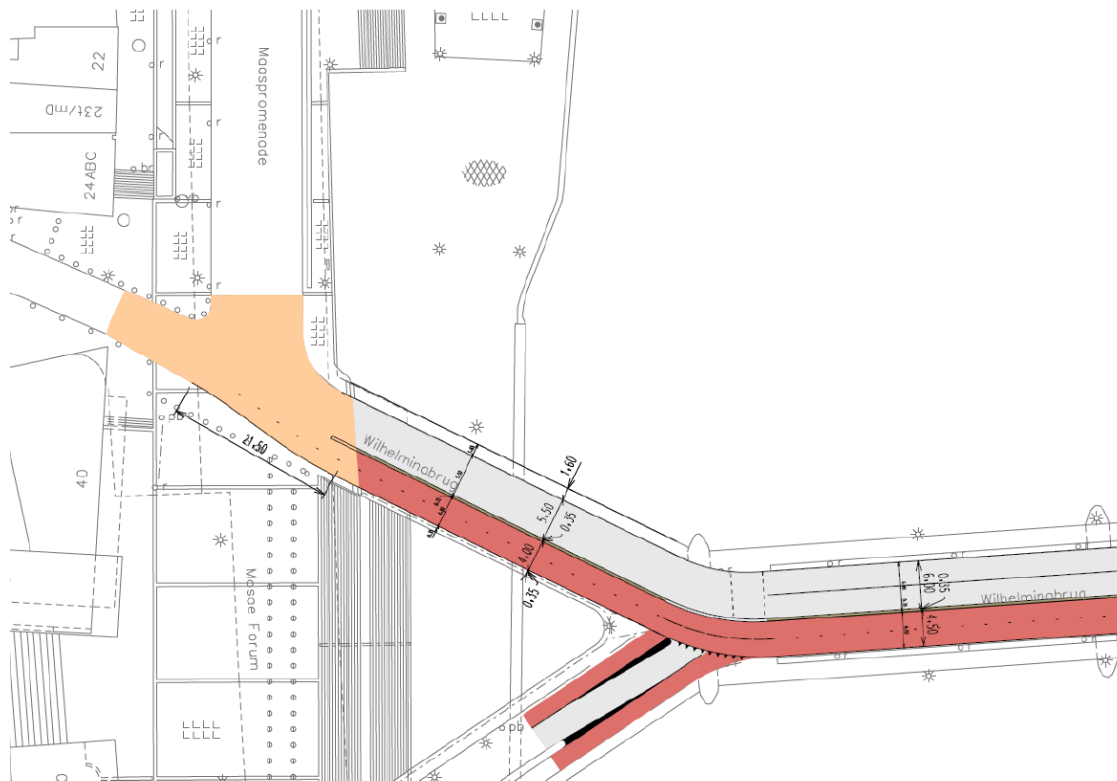
*Figuur 56: Dwarsprofiel Wilhelminabrug*



De westelijke aanlandig van de Wilhelminabrug vraagt om een nadere uitwerking. Hier naderen we de werkgrens van het tramproject. Na uitvoering van het tramproject zal de bushalte Mosae Forum tweezijdig worden gebruikt. Er rijden dan geen bussen meer door de Gubbelstraat. De grootste stroom fietsers zal via de Gubbelstraat blijven rijden, maar ook de stroom fietsers over de Maasboulevard zal moeten gefaciliteerd worden. Er is geen plek voor gescheiden fietspaden ter hoogte van de bushalte Mosae Forum. Dus dit zal een soort shared space omgeving worden waarbij de wegrijdende bussen bij de halte voorrang hebben op fietsers.

*Figuur 57: Inrichting Wilhelminabrug ter hoogte van vork*



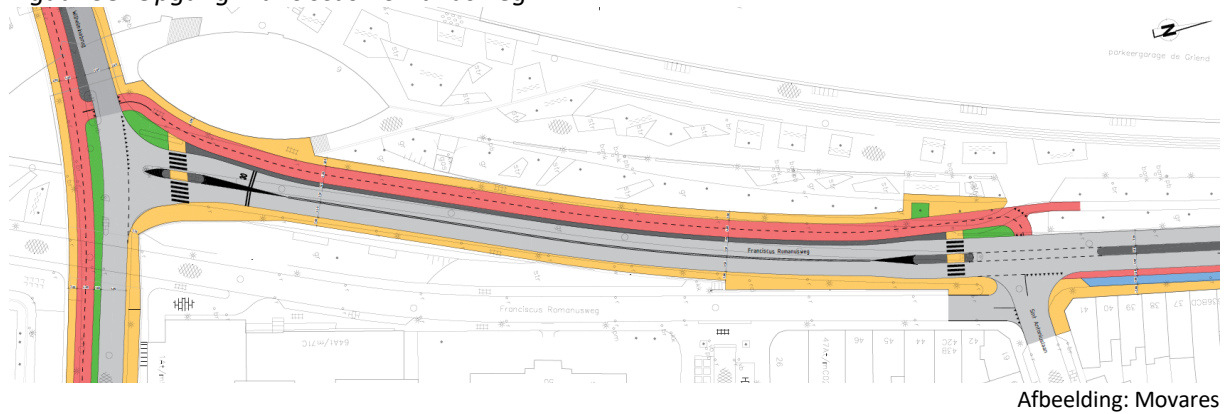


De noordelijke tand van de vork is te krap voor het doorzetten van het profiel op de brug. De busbaan moet versmald worden naar 5,5 meter. Dat is niet optimaal en vraagt om een lage rijnsnelheid van de bussen, wat niet onoverkomelijk is zo dicht bij de halte en bocht. Het fietsverkeer in westelijke richting dat als gevolg van de helling deze plek in relatief hoge snelheid nadert, zal haar snelheid moeten minderen. De voetgangersstroken blijven gelijk aan de huidige vrij smalle stroken achter de hoge banden. De overgang van het strakke profiel naar een shared space rijbaan wordt bij voorkeur benadrukt met een andere kleur inrichting.

Het profiel van de Franciscus Romanusweg waaiert in de huidige situatie uit in twee opstelstroken. De meerwaarde hiervan is zeer beperkt omdat de stroken erg kort zijn en een wachtrij vaak het afslaan verkeer blokkeert. Na toepassing van het tweerichtingen fietspad zal de wachtrij minder vaak voorkomen en minder lang zijn, waardoor de rechtsafstrook nog minder relevant wordt. Daarom kiezen we ervoor de rijbaan van de Franciscus Romanusweg te versmallen ten gunste van het trottoir en de voetgangersoversteek en het zicht op het kruispunt (zie figuur 57 en 60).

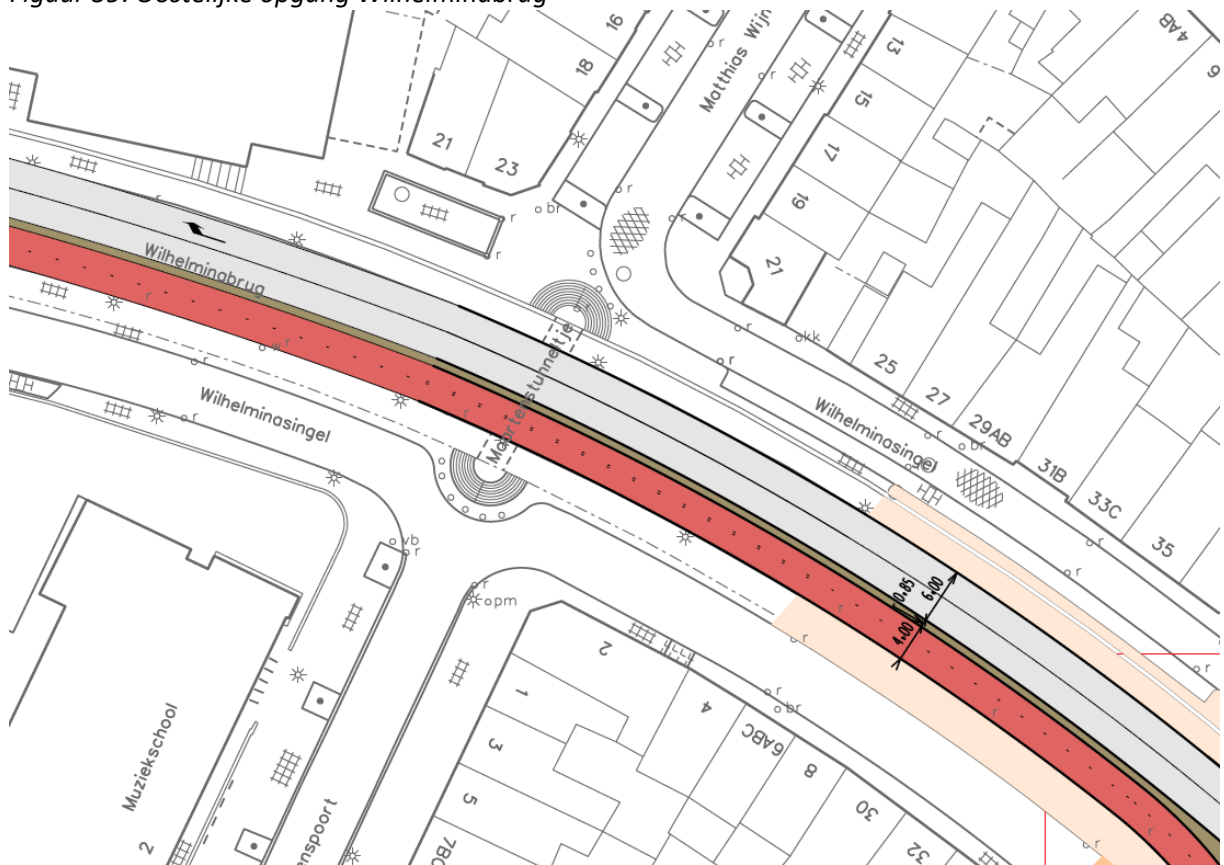
Het tweerichtingenfietspad op Franciscus Romanusweg zal uit kostenoverwegingen niet in dit project in een keer tot de Viaductweg aangelegd kunnen worden. Daarom is gekozen om het door te trekken tot het kruispunt met de Sint Antoniuslaan, wat een logische plek is om de overgang naar het bestaande profiel te maken. Wellicht kan hier ook de 30 km/u-zone starten.

**Figuur 58: Opgang Franciscus Romanusweg**



Het beoogde profiel van de Wilhelminabrug kan op de oostelijke opgang van de Wilhelminabrug worden gecontinueerd. Als we de trottoirs handhaven en uitgaan van een fietspad (4 meter) en een rijbaan (6 meter) dan resteert 0,85 meter voor een afscheiding.

**Figuur 59: Oostelijke opgang Wilhelminabrug**



Er is al met al voldoende ruimte voor een eenzijdig tweerichtingenfietspad. Afgezien van de vork waar de breedte van het huidige profiel ook aan de krappe kant is, lijkt een eenzijdig tweerichtingenfietspad op de Wilhelminabrug een goede oplossing voor zowel de westelijke aanlanding als de t-kruising aan de oostzijde, omdat:

- Het fietsverkeer per saldo met veel minder conflicten te maken krijgt.
- Het fietsverkeer geen vertraging oploopt omdat bijvoorbeeld vaker voorrang moet worden verleend of moet worden gewacht bij een VRI.

- Het de OV-as zoveel als mogelijk ruimte biedt. De snelheid van de bussen op het stuk wordt maximaal 30 km/u. Daar staat tegenover dat de vertraging die het busverkeer nu op drukke momenten oploopt aan de oostzijde wordt weggenomen. Dat maakt de dienstregeling mogelijk robuuster.
- De oplossing weliswaar relatief weinig extra ruimte biedt aan voetgangers, maar de beschikbare ruimte toereikend lijkt. In samenhang met de prioriteit die de voetganger krijgt op de as Wycker Brugstraat – Servaasbrug is dit een te verdedigen prioritering binnen het STOP-principe waarbij we op de Wilhelminabrug vooral prioriteit geven aan de fietsers en de lijnbus.

Het eenzijdig tweerichtingenfietspad is in fases uit te breiden. Logische uitbreidingen in de toekomst zijn:

- Een eenzijdig tweerichtingenfietspad aan de westzijde van Franciscus Romanusweg dat aansluit op het eenzijdig fietspad van de Avenue Borgharen (onderdeel van integrale gebiedsvisie Trega).
- Een eenzijdig tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van de Sint Maartenlaan dat aansluit op de fietsbrug over het spoor (ambitie in Stad en Spoor).
- De fietsstraten in twee richtingen aan beide zijden (in plaats van de huidige ventwegen) van de Wilhelminasingel.
- Een twee richtingenfietspad aan de westzijde van de Avenue Ceramique dat aansluit op de Limburglaan.

*Figuur 60: Impressie tweerichtingenfietspad Avenue Borgharen (Trega)*



Afbeelding: Ziegler | Branderhorst

### **1<sup>e</sup> stap**

Naar aanleiding van de conclusies in hoofdstuk 4 verkennen we de mogelijkheid om een groter deel van de route via de Wilhelminasingel op 30 km/u af te stemmen. Een 1<sup>e</sup> stap hierbij is een zone zijn die loopt van de Franciscus Romanusweg ter hoogte van de Sint Antoniuslaan naar de Wilhelminasingel tot en met het kruispunt bij de Sint Maartenslaan.

Relevant daarbij is dat een eventueel tweerichtingenfietspad op een logische en veilige manier over dient te gaan in het bestaande stedelijk fietsnetwerk, waar in de regel aan de rechterzijde van de rijbaan wordt gefietst. Die overgang kan gemaakt worden nabij de Gubbelstraat – Van Hasselkade, op de Franciscus Romanusweg ter hoogte van de Sint Antoniuslaan en op het kruispunt Sint

Maartenslaan – Wilhelminasingel. Daarbij is het van belang dat het fietsnetwerk zoveel mogelijk een geheel vormt zonder versnippering.

De voorliggende schetsontwerpen geven een goed beeld, maar een dergelijk complexe ingreep vraagt nog een zorgvuldige verdieping en voorbereidingstraject. We stellen daarom voor om de eerste stap – in samenspraak met Arriva, Fietsersbond, bewoners en ondernemers in de omgeving – verder uit te werken.

## 5.8 Sint Antoniuslaan

### **Ambitie**

De Sint Antoniuslaan is zo'n vijf jaar geleden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer op de hoek met de Parallelweg. Recentelijk is ook het voorsorteervak voor de Sint Antoniuslaan op de Franciscus Romanusweg weggehaald (zie figuur 63). De laan is nu uitsluitend in gebruik voor bestemmingsverkeer van Sint Maartenspoort, met name rondom het Sterrenplein.

*Figuur 61: Resultaat ingreep Franciscus Romanusweg – Sint Antoniuslaan, voorjaar 2021*



De huidige inrichting is nog gericht op de oude verkeerssituatie. In de toekomst is onze ambitie om de inrichting op te waarderen tot een woon-, leefstraat met een inrichting die aansluit bij het 30 km/u regime. Met de bewoners en ondernemers kan een inrichting gemaakt worden met meer ruimte voor lopen, spelen, ontmoeten en groen.

*Figuur 62: Impressie van toekomstige Sint Antoniuslaan*



### **1<sup>e</sup> stap**

Met het verwijderen van het voorsortevak op de Franciscus Romanusweg en de herinrichting van de afsluiting is in feite de 1<sup>e</sup> stap uitgevoerd. Het is om financiële redenen noodzakelijk om de herinrichting van de gehele Sint Antoniuslaan te koppelen aan groot onderhoud. De precieze timing moet de toekomst uitwijzen.

## **5.9 Duitsepoort en Heerderweg**

### **Ambitie**

Naar aanleiding van de conclusies in hoofdstuk 4 verkennen we de mogelijkheid om de overweg Duitsepoort te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Dit dient de volgende doelen:

- Het verbetert de overwegveiligheid omdat het aantal conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en treinen verminderd. Ook zullen de wachtrijen voor de overweg korter (alleen voetgangers en fietsers) en daarmee overzichtelijker worden en minder vaak tot gevaarlijk rijgedrag oproepen. Gevaarlijk rijgedrag is nu regelmatig het geval ten tijde dat de overweg lang dicht is.
- Tegelijkertijd worden door ProRail ook de dichtligtijden van de overweg verkort, waardoor de roodlichtnegatie afneemt.
- Het vermindert het doorgaande verkeer in Wyckerpoort en Ceramique dat geen bestemming heeft in het gebied.
- Het vermindert de verkeersbelasting op de aanliggende kruispunten ten westen en oosten van de overweg, waardoor deze overzichtelijker en daarmee veiliger worden voor met name fietsers en voetgangers.

Figuur 63: Overweg Duitsepoort in de zomer van 2017



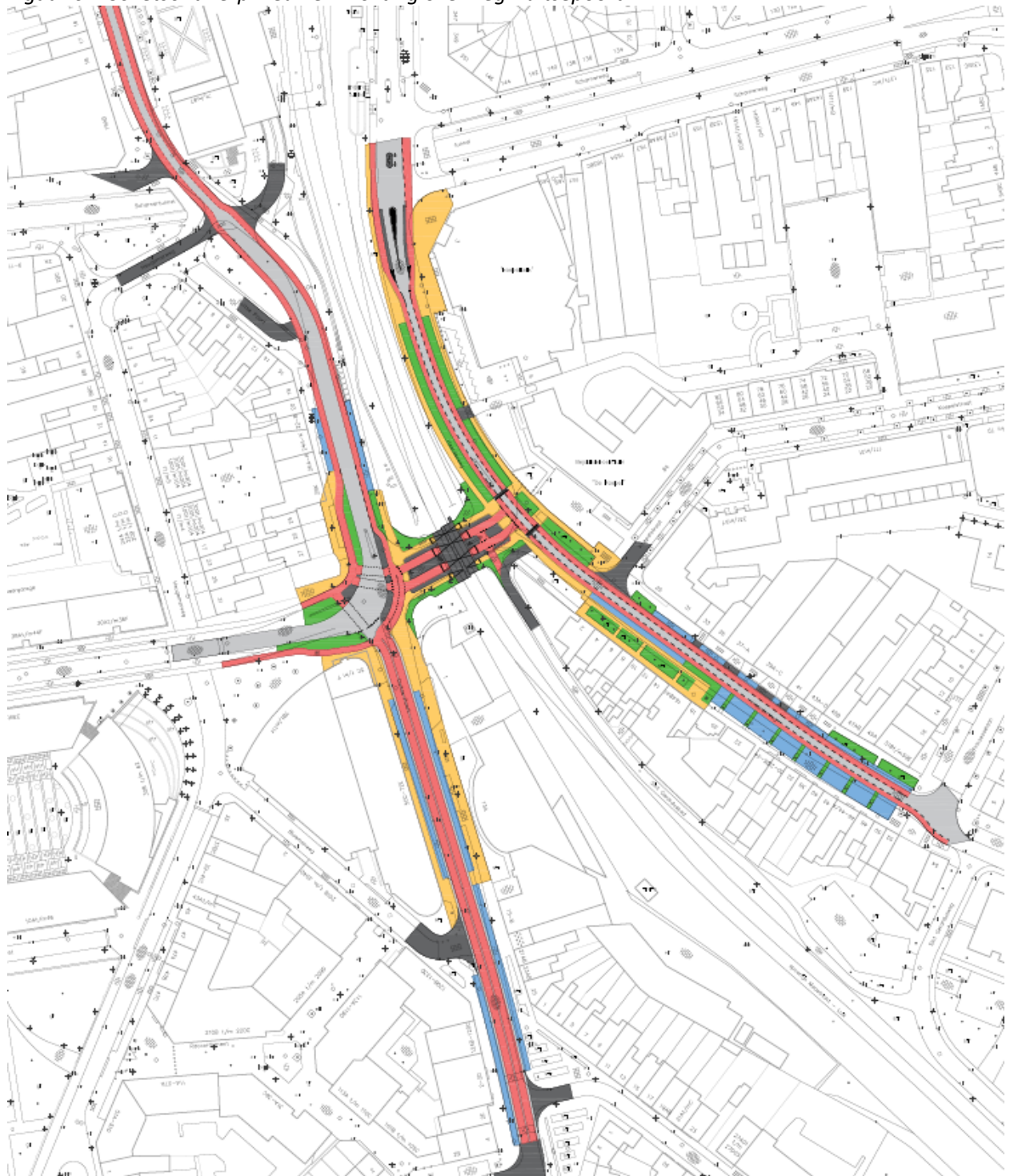
We maken het Sphinxlunet, de Duitsepoort (noordelijke tak) en de Spoorweglaan inclusief de 'chicane' bij de Colonel geschikt voor bussen in twee richtingen. Het doel is dat daarmee een volwaardig alternatief ontstaat voor de bussen van en naar het busstation (de stads- en streeklijnen in zuidelijke en zuidoostelijke richting). Deze rijrichtingen krijgen voorrang op de overige takken (oostelijk en zuidelijk). In de bocht wordt het profiel verbreed zodat de bussen soepel door de bocht kunnen. Het regime is 30 km/u. De opstelstroken op het Sphinxlunet worden opgeheven.

De fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte en veiligere oversteken. Ook is er meer plek voor openbaar groen. De Heerderweg wordt 30 km/u met brede fietsstroken. De rijbaan wordt versmald tot 5,80 meter inclusief twee fietsstroken van ieder 1,8 meter. De werkgrens op de zuidelijke tak van de Heerderweg loopt tot aan het begin van de huidige opstelstroken zodat die opgeheven kunnen worden. Het Sint Gerarduspad zal worden aangesloten op de Heerderweg. Dit maakt de ruimte direct aan de overweg overzichtelijker

De Duitsepoort (de zuidelijke tak) wordt een fietsstraat en krijgt een inritconstructie die geschikt is voor lijnbussen. Het aantal fietsen en lijnbussen op deze route past in onze ogen goed samen.

We hanteren – in verband met kosten – de huidige overwegbevoering als dwangpunt voor wat betreft de indeling van de overweg. Er dienen twee tussenbermen toegepast te worden tussen trottoir en fietspad vanwege te plaatsen overwegbeveiliging. Uitgangspunt is dat de huidige overwegbevoering blijft liggen. De fietspaden op de overweg zijn 3 meter breed, iets wat gewenst is vanuit de fietser, maar dit maakt het mogelijk om voor gemotoriseerd verkeer alsnog gebruik te maken van de overweg. Met paaltjes voorkomen we dat het gemotoriseerd verkeer alsnog gebruik maakt van de overweg. Indien gewenst worden dit overrijdbare paaltjes zodat de brandweer de overweg kan gebruiken bij het uitrukken. In de huidige situatie maakt het treinvervangend busvervoer gebruik van de overweg Duitsepoort. Hiervoor zijn alternatieve routes beschikbaar (zie bijlage V).

*Figuur 64: Schetsontwerp nieuwe inrichting overweg Duitsepoort*



Afbeelding: Movares

### **1<sup>e</sup> stap**

Door de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer afsluiten kan winst worden geboekt op het gebied van verkeersveiligheid op en rond de overweg en kan het doorgaand verkeer op de Meerssenerweg en Spinxlunet worden verminderd. Het afsluiten is echter ook een ingreep met gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op andere delen van het netwerk. Bovendien is de afsluiting, eenmaal gerealiseerd, definitief. Ook is er op dit moment nog geen zicht op cofinanciering door de Rijksoverheid. Voorgesteld wordt daarom in de komende tijd nader te verdiepen op de financiering

en de mogelijkheden voor een pilot. Dit zal uiteraard geschieden in samenspraak bewoners, ondernemers, ProRail en andere belanghebbenden. In diezelfde perioden kan de invloed over en weer van parallel lopende ruimtelijke ontwikkelingen zoals de locatiekeuze onderwijscampus aan Groene Loper, hoofdkantoor DSM, ontwikkelingen Kardinaal van Rossumplein in kaart worden gebracht.

## 5.10 Meerssenerweg

### **Ambitie**

Diverse samenwerkende partijen, waaronder ProRail, de Rijksoverheid, Provincie Limburg en gemeente Maastricht onderzoeken de nut en noodzaak van een nieuwe passerelle. Hierbij wordt gekeken naar een nieuwe verbinding over het spoor of via een tunnel. De nieuwe verbinding is naast voor de treinreizigers ook beoogd als interwijkverbinding voor voetgangers en fietsers. Of deze onderzoeken uiteindelijk resulteren in een nieuwe verbinding over of onder het spoor moet de tijd uitwijzen.

De analyses in hoofdstuk 4 wijzen uit dat het mogelijk is de Meerssenerweg te knippen of te knippen ter hoogte van het station, zodat daar ruimte ontstaat voor een 2<sup>e</sup> voorkant met een aantrekkelijk voorplein en functies. Als gevolg van het sluiten van de overweg Duitsepoort zal het verkeersvolume op de Meerssenerweg sterk afnemen, waardoor er grofweg twee varianten mogelijk zijn:

- Knippen, bijvoorbeeld door een shared space inrichting waarbij auto's te gast zijn
- Knippen, waarbij de Meerssenerweg aan de noordelijk en zuidelijke kant van het voorplein een keerlus krijgt.

Een argument om in de toekomst niet te knippen is het aantal voertuigen dat dan door de Professor Nijpelsstraat rijdt. Die straat is relatief smal en in combinatie met onze ambitie om een fietsbrug te realiseren ter hoogte van de Professor Nijpelsstraat ideaal als oost-west fietsverbinding.

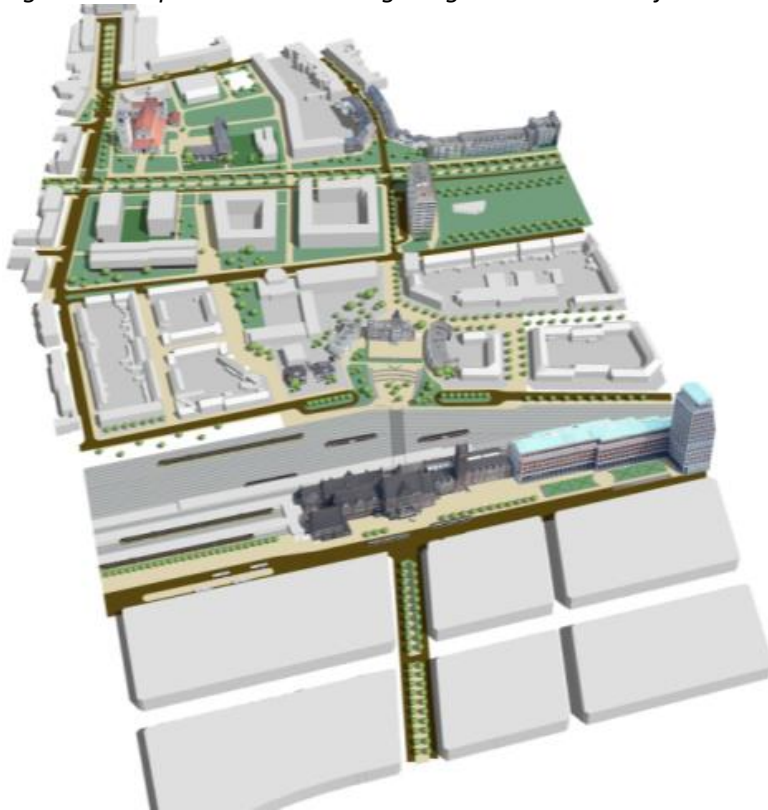
*Figuur 65: Mogelijke variant met verdiept plein, harde knip van de Meerssenerweg en stationstunnel*





De indeling van de Meerssenerweg tussen Viaductweg en het internationaal busstation wordt op termijn aangepast zodat deze aansluit op de snelle fietsroute Maastricht – Sittard. In het ontwerp van het toekomstig oostelijk voorplein zal deze fietsroute ook een goede plek moeten krijgen zodat de fietsroute aansluit op de Heerderweg en verder.

*Figuur 66: Impressie stationsomgeving en entree oostzijde via ondergrondse traverse*



Tot slot is er ook nog de ambitie om een comfortabele fietsverbinding te maken tussen de Frankenstraat en de Stationsstraat waardoor de fietsafstanden tussen de wijken Wyckerpoort en Wittevrouwenveld enerzijds en Wyck en de binnenstad anderzijds korter worden. Dit maakt de wijken aantrekkelijker en draagt bij aan fietsgebruik.

#### **1<sup>e</sup> stap**

Zodra duidelijk is over een nieuwe passerelle over of onder het spoor kan de ingreep in de Meerssenerweg (aanvullend op afsluiten overweg Duitsepoort) voorbereid worden. Met de projectpartners en bewoners en ondernemers in de omgeving zullen te zijner tijd ontwerpkeuzes gemaakt worden ten aanzien van ‘knippen’ of ‘knippen’, eventueel na een probeerperiode die uitwijst wat de effecten zijn.

### **5.11 Sphinxlunet**

#### **Ambitie**

Het Sphinxlunet heeft een profiel met elementen die aansluiten bij de verkeersbelasting van een ontsluitingsweg, zo zijn er separate fietspaden en is het een voorrangsweg. Het profiel is tegelijkertijd relatief smal, bevat drempels en er geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Het aantal voertuigen per etmaal bedraagt in de referentie van dit onderzoek 5.000 per etmaal, oftewel precies de grens tussen een ontsluitingsweg en een erftoegangsweg. We zien in de verkeersmonitor dat het aantal

voertuigen in het westelijk deel van het Sphinxlunet een dalende trend heeft.<sup>9</sup> Als besloten wordt om de overweg Duitsepoort te sluiten zal het aantal auto's nog iets afnemen en kan overwogen worden om de inrichting aan te passen op een erftoegangsweg. Belangrijk is daarbij of lijnbussen via het Sphinxlunet gaan rijden.

Al met al ontstaat er over enige tijd een interessante ontwerpogave waarin gezocht kan worden naar een nieuw profiel, minder stenig, meer groen en comfortabele fietsvoorzieningen (al dan niet gecombineerd met lijnbussen).

*Figuur 67: Impressie toekomstig Sphinxlunet*



### **1<sup>e</sup> stap**

Het is om financiële redenen noodzakelijk om de herinrichting van het Sphinxlunet te koppelen aan groot onderhoud. Bovendien is op termijn duidelijkheid over de ontwikkeling van het aantal voertuigen per etmaal (na afsluiting van de overweg Duitsepoort) en de eventuele komst van de lijnbussen.

## **5.12 Avenue Ceramique**

### **Ambitie**

De Avenue Ceramique heeft een prachtig profiel met ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en groen. Ondanks de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (zo'n 11 tot 13.000 motorvoertuigen per etmaal) is de avenue ook op plekken zonder verkeersregeling goed oversteekbaar voor voetgangers en fietsers omdat dit in etappes kan.

We zouden naar de toekomst toe de snelheid van het verkeer terug willen brengen naar 30 km/uur. Dit is een vervolgstap in de toekomst als we meer weten van de effecten van 30 km/uur op de Wilhelminasingel en elders. Ook willen we op termijn een tweerichtingen fietspad realiseren langs de avenue, zodat een verbinding ontstaat tussen de Wilhelminabrug via de Avenue Ceramique naar het fietspad op de Limburglaan. Indien er een wijziging van de busroute aan de orde is, is het nodig om de bushalte aan de Avenue Ceramique ter hoogte van Plein 1992 te verplaatsen richting zuiden.

---

<sup>9</sup> Bron: Verkeersmonitor Maastricht 2020

## 1<sup>e</sup> stap

Het is om financiële redenen noodzakelijk om de aanpassingen aan de Avenue Ceramique te koppelen aan groot onderhoud. Bovendien is er op termijn duidelijkheid over de wel/niet gewijzigde route van de lijnbussen.

## 5.13 Groene Loper

### Ambitie

Op dit moment is de hoeveelheid verkeer op de Groene Loper nog beperkt. We meten in 2020 zo'n 3.000 motorvoertuigen per etmaal op het deel aan de noordzijde nabij de Dr. Schaepmanstraat.<sup>10</sup> De verkeersintensiteiten zullen de komende tijd groeien als gevolg van de ingebruikname van het vastgoed langs Groene Loper.

We verwachten dat in 2026 ten noorden van de Scharnerweg het verkeer is gegroeid naar zo'n 5.500 motorvoertuigen/etmaal en ten zuiden van de Scharnerweg naar zo'n 7.000 a 8.000 motorvoertuigen/etmaal.<sup>11</sup> Dat is exclusief eventuele effecten als gevolg van maatregelen uit deze Verkeersstudie Stationsomgeving. Daarnaast zijn er ook nieuwe inzichten en toekomstige ontwikkelingen:

- Een aanzienlijk deel van de bewoners spreekt zich uit voor een rustigere Groene Loper, bijvoorbeeld in relatie tot het kindcentrum en de onderwijscampus.<sup>12</sup>
- Vanuit bereikbaarheid per trein is het zinvol om rondom de OV-knoop extra functies aan het gebied toe te voegen, het zogenaamd verdichten rondom het station. Dat soort functies zorgt voor meer treinreizigers, maar er zal ook altijd een deel per auto komen.

*Figuur 68: Steeds meer vastgoed langs de Groene Loper wordt in gebruik genomen, winter 2020*



Foto: Aron Nijs

<sup>10</sup> Bron: Verkeersmonitor Maastricht 2020

<sup>11</sup> Dit is in lijn met de verkeersintensiteiten waarmee rekening is gehouden in het 'Tracébesluit A2 Passage Maastricht'. Zie ook [https://maastricht.parlaeus.nl/user/questions/action=answerdoc/gd=18380/PvdA\\_wordt\\_Groene\\_Loper\\_de\\_Groene\\_Rijder\\_.pdf](https://maastricht.parlaeus.nl/user/questions/action=answerdoc/gd=18380/PvdA_wordt_Groene_Loper_de_Groene_Rijder_.pdf)

<sup>12</sup> Dit werd uitgesproken tijdens de participatie van deze studie, maar bijvoorbeeld ook in de Omgevingsenquête KKC De Groene Loper van december 2020

Gelet op voorgaande ontwikkelingen en wensen en gelet op de maatregelen in deze verkeersstudie zoals het sluiten van de spoorwegovergang Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer en verkeersremmende maatregelen op de Wilhelminasingel is het verstandig om ook voor de Groene Loper te onderzoeken of het mogelijk is om de maximumsnelheid naar 30 km/u terug te brengen.

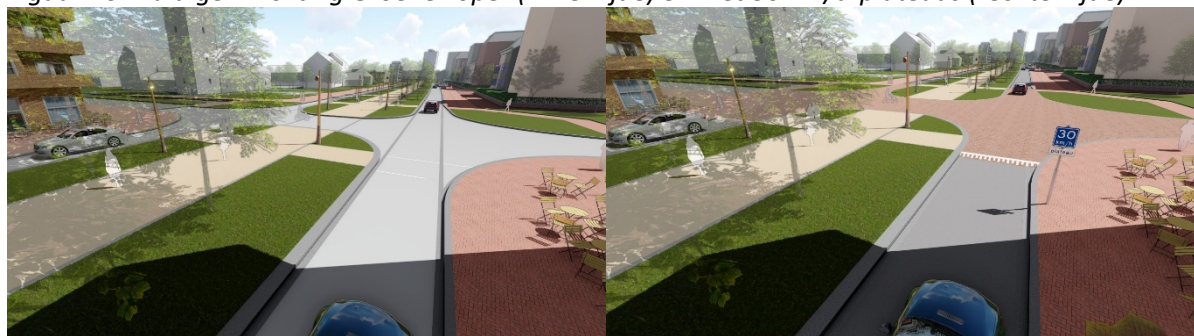
Op dit moment geldt alleen op een klein deel van de Groene Loper ter hoogte van de Frankenstraat en alleen in noordelijke richting een maximumsnelheid van 30 km/uur.

*Figuur 69: Groene Loper ter hoogte van Frankenstraat*



Om de Groene Loper over de gehele lengte op een daarbij passende manier in te richten op 30 km/u zijn repeterende maatregelen nodig. We denken hierbij aan plateaus bij kruisende zijwegen (met voorrang voor rechts) en uitritconstructies bij ondergeschikte zijwegen (voorrang Groene Loper) en aanvullende maatregelen op plekken waar veel uitwisseling plaatsvindt met voetgangers en fietsers. Waar we plateau's (ruime drempels) toepassen bij oversteken over beide rijbanen.

*Figuur 70: Huidige inrichting Groene Loper (linkerzijde) en met 30 km/u-plateaus (rechterzijde)*



3D-impressie: West8

Feit is dat door de ingebruikname van het vastgoed door bewoners zal bijdragen aan meer verkeer, maar ook het juiste gedrag van verkeersdeelnemers. Zonder bewoners is de Groene Loper nog vaak te anoniem, wat in de regel leidt tot harder rijden. Door een actieve plint met adressen krijgt de Groene Loper zichtbare eigenaren wat bijdraagt een lagere snelheid van het verkeer.

Figuur 71: Eerste aanzet tot 30 km/u inrichting Groene Loper



Afbeelding: Goudappel

### 1<sup>e</sup> stap

Om budgettaire redenen is het niet mogelijk de opwaardering te financieren uit het budget van de Verkeersstudie Stationsomgeving. Het is om inhoudelijke redenen echter verstandig om tegelijkertijd met de Verkeersstudie Stationsomgeving verkeersremmende maatregelen toe te passen op de Groene Loper. Daarom richten we ons voor de 1<sup>e</sup> stap op een deel van de Groene Loper, het deel van de Professor Cobbenhagenstraat/Voltastraat tot de Prinsenlaan/Regentesselaan, inclusief de schoolzone bij het kindcentrum en een veilige overstek ter hoogte van de Prinsenlaan-Regentesselaan. Voor het resterende deel wordt gepoogd alternatieve financieringsbronnen te vinden, zodat opwaardering van de volledige Groene Loper gereed is gelijktijdig met de ingebruikname van het vastgoed.

## 5.14 Heugemerveld

### Ambitie

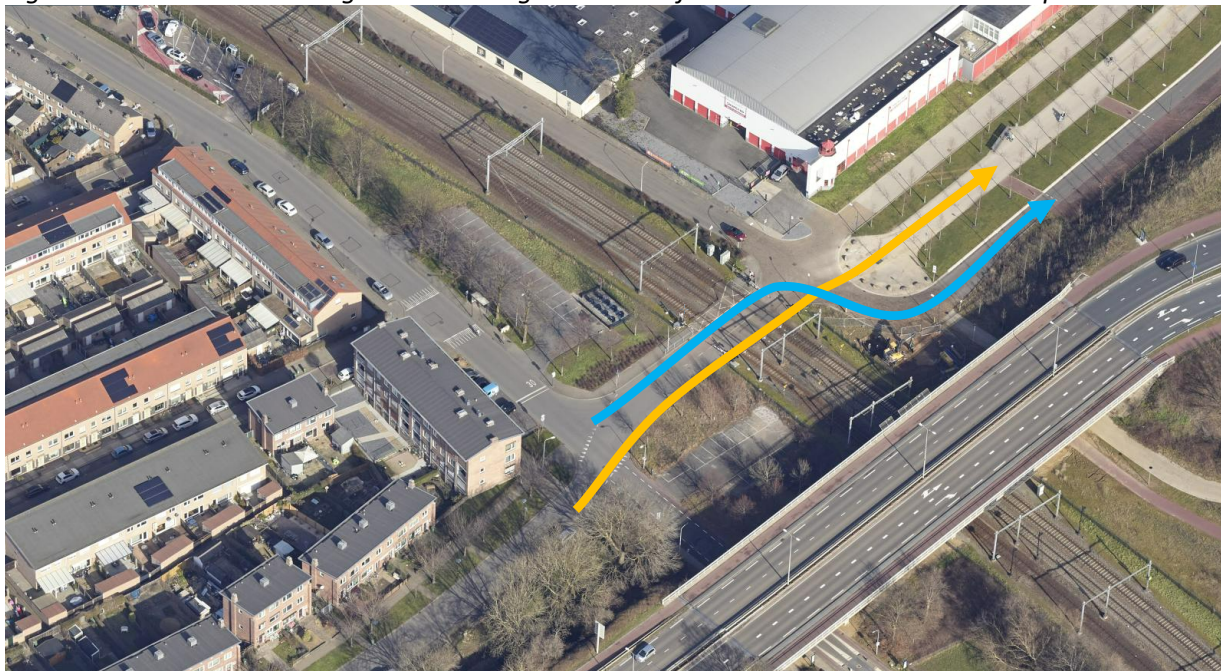
De variantenstudie in hoofdstuk 4 wijst uit dat zodra de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer zou worden afgesloten of als de Wilhelminasingel en Avenue Ceramique een maximumsnelheid krijgen van 30 km/u dit leidt tot gewijzigde verkeersstromen en mogelijk extra verkeer door Heugemerveld. Meer verkeer door Heugemerveld is ongewenst en dus is onderzocht of met aanvullende verkeersmaatregelen deze ongewenste effecten kunnen worden tegengegaan.

Het gaat daarbij specifiek over het minder aantrekkelijk maken van twee routes door Heugemerveld, die zowel door de bewoners worden genoemd als in de berekening met het verkeersmodel naar boven komen:

- a) De route via Duitsepoort (zuidelijke tak), de Baron van Hövellstraat, de Jonkheer Ruysstraat, Renier Nafzgerstraat richting de J. F. Kennedybrug en;
- b) De route via Duitsepoort (zuidelijke tak), Bloemenweg, Groene Loper richting het Europaplein en een mogelijk variant hierop via de Baron van Hövellstraat en Minister Aalbersestraat (de busroute van lijn 15).

Beide routes zijn alleen in zuidelijke richting te berijden. Op de routes liggen drempels en plateaus en de maximumsnelheid is 30 km/u. Maatregelen die extra verkeer kunnen voorkomen zijn bijvoorbeeld het veranderen van rijrichtingen, het realiseren van (hogere) drempels, inritconstructies, plateaus en de herinrichting van straten en kruispunten. Op termijn is het wellicht mogelijk om de Bloemenweg in te richten als fietsstraat. Ook is een wijziging van de situatie aan de oostzijde van de 'kleine overweg' in het verlengde van de Alfons Ariënsstraat gewenst om het conflict tussen het autoverkeer (blauwe pijl) en fietsverkeer (gele pijl) op te heffen. Die wijziging zou er bovendien toe kunnen leiden dat de route via b) minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer.

*Figuur 72: De 'kleine overweg' in het verlengde van de Alfons Ariënsstraat en Groene Loper*



### **1<sup>e</sup> stap**

Indien wordt besloten tot het uitvoeren van een pilot bij de overweg Duitsepoort zal in de aanloop hierna toe met bewoners en ondernemers in Heugemerveld, aangevuld met Arriva (buslijn 15) en ProRail (kleine overweg) aanvullende verkeersmaatregelen onderzocht worden in Heugemerveld. Aanvullende maatregelen zijn er in twee soorten. Enerzijds zijn er de relatief snel toe te passen maatregelen die we snel kunnen realiseren. Denk hierbij aan aanvullende bebording, communicatie en informatie, (tijdelijke) drempels en wegversmallingen of wellicht het instellen van eenrichtingsverkeer. Anderzijds zijn er de aanvullende maatregelen die een langere voorbereidingstijd en grotere investeringen met zich meebrengen. Denk hierbij aan het realiseren van drempels, plateaus, toepassing van fietsstraten of de herinrichting van straten en kruispunten. Met beide typen aanvullende maatregelen kunnen ongewenste effecten worden bijgestuurd.

## 6. Conclusies en vervolg

### 6.1 Maatregelenpakket

Op basis van de analyses naar diverse structuurvarianten (hoofdstuk 4), de hieruit voortkomende voorkeuren voor structuuraanpassingen en de uitwerking van inrichtingsvoorstellen op specifieke plekken in de stationsomgeving (hoofdstuk 5) is een toekomstbeeld tot stand gekomen dat bestaat uit:

- Een autoluwe Wycker Brugstraat en Stationsstraat-west.
- Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op (delen van) de Wilhelminasingel met een bijpassende inrichting.
- Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op (delen van) de Groene Loper met een bijpassende inrichting.
- Het afsluiten van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer zal op een later moment ter besluitvorming worden voorgelegd zodra onder meer zicht is op cofinanciering.
- Een autoluwe en busvrije Stationsstraat-oost vanaf het moment dat dit vanuit de exploitatie van het stadsnet kan en opportuun is qua draagvlak.
- Het knippen of knijpen van de Meerssenerweg ter hoogte van het station (tussen Professor Scholsstraat en Professor Roerschstraat) zodra meer duidelijkheid is over een nieuwe passerelle over het spoor.

Om financiële redenen en omwille van draagvlak, zullen niet alle maatregelen tegelijkertijd uitgevoerd kunnen worden. Daarom is een eerste stap gedefinieerd waarvoor voldoende budget en draagvlak is. De eerste stap is daarnaast zo gekozen dat er voldoende flexibiliteit overblijft voor vervolgstappen (no-regret). De eerste stap en vervolgstappen zijn weergegeven in tabel 4 en figuur 73.

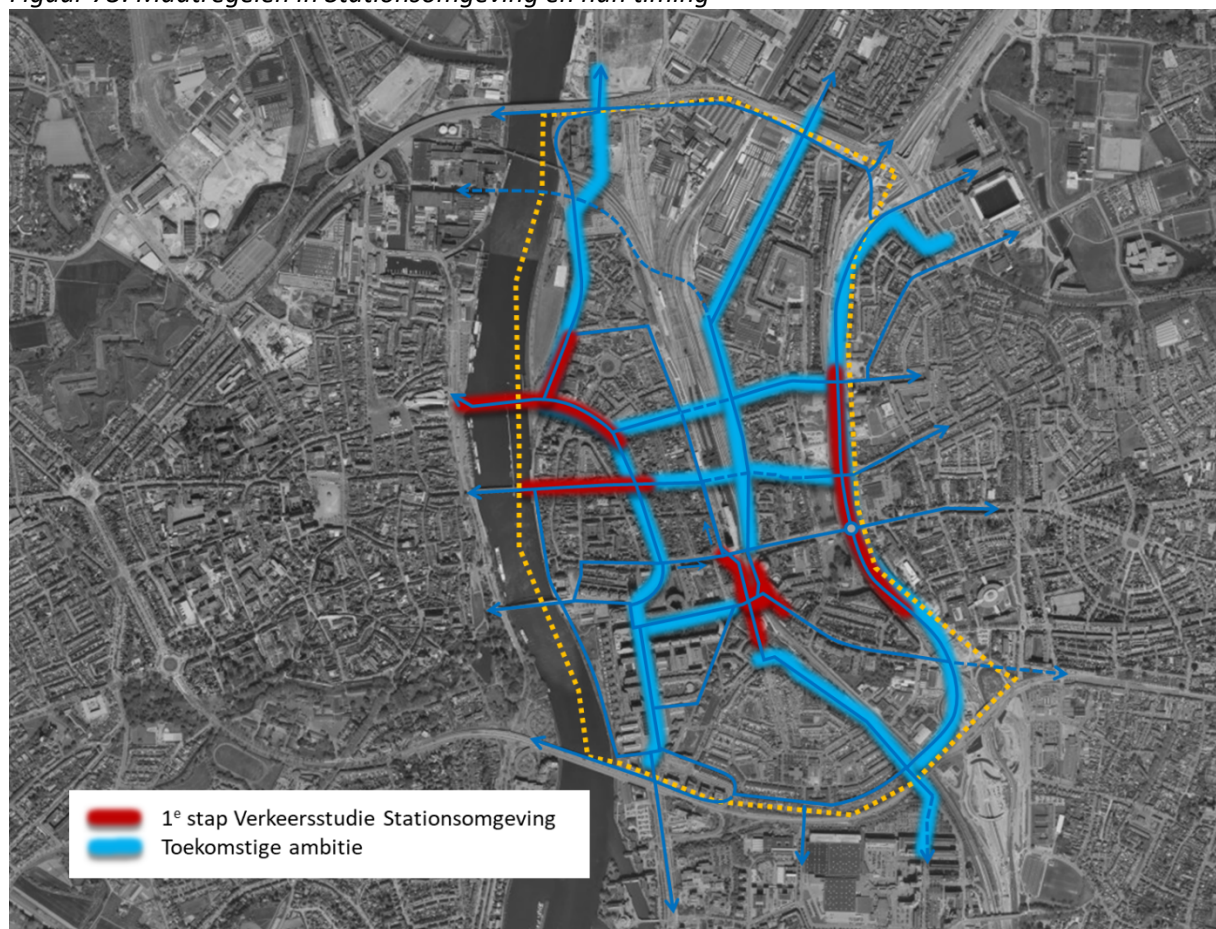
Tabel 4: Maatregelen in Stationsomgeving en hun timing

| Locatie  | 1 <sup>e</sup> stap (voorstel raadsbesluit)   | Mogelijke vervolgstappen voor toekomst  |
|--|---|---|
| Stationsstraat-Oost                              | -   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Autoluwe en busvrije Stationsstraat-Oost</li> <li>○ Alternatieve busroutering via Sint Maartenslaan en Sphinxlunet</li> <li>○ Elementen verharding op rijlopers</li> </ul> |
| Kruispunt Stationsstraat - Wilhelminasingel      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vervanging verkeersregelautomaat kruispunt Stationsstraat zodat meer prioriteit gegeven kan worden aan overstekende voetgangers en fietsers</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Herinrichting aansluitend op nieuwe profiel Wilhelminasingel en nieuwe busroutes</li> </ul>  |
| Wycker Brugstraat en Stationsstraat-West         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pilot autoluwe</li> <li>○ Op basis van evaluatie wel/niet permanent inrichten</li> </ul>   | -   |
| Wilhelminasingel                                 | -   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 30 km/u inrichting (hoofdrijbaan en ventwegen) met behoud bomen</li> </ul>   |
| Kruispunt Wilhelminasingel - Sint Maartenslaan   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Herinrichten kruispunt op 30 km/u</li> </ul>   | -   |
| Sint Maartenslaan                                | -   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 30 km/u inrichting met fietsvoorziening, waar mogelijk vergroenen</li> <li>○ Fietsbrug Sint Maartenslaan – Professor Nijpelsstraat</li> </ul>                              |
| Kruispunt Wilhelminabrug – Franciscus Romanusweg | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Herinrichten t-kruising op 30 km/u</li> <li>○ Tweerichtingen fietspad tussen Sint Maartenslaan en Van Hasseltkade</li> </ul>                           | -   |



|                           |   |   |
|---------------------------|---|---|
| Sint Antoniuslaan         | -   | <ul style="list-style-type: none"> <li>30 km/u inrichting, waar mogelijk vergroenen</li> </ul>  |
| Duitsepoort en Heerderweg | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nader verdiepen op de financiering en de mogelijkheden voor een pilot.</li> <li>Pilot ter besluitvorming voor leggen op een later moment.</li> </ul> | -   |
| Meerssenerweg             | -   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aansluiten op snelfietsroute Sittard</li> <li>30 km/u inrichting</li> <li>Knippen of knippen Meerssenerweg (ter hoogte van het station)</li> <li>Onderzoek naar vernieuwde paserelle en opwaardering oostelijk stationsentree</li> </ul> |
| Sphinxlunet               | -   | <ul style="list-style-type: none"> <li>30 km/u inrichting en vergroenen</li> </ul>  |
| Avenue Ceramique          | -   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tweerichtingen fietspad</li> <li>30 km/u inrichting</li> <li>Verplaatsen bushalte (in relatie tot alternatieve busroutering)</li> </ul>  |
| Groene Loper              | <ul style="list-style-type: none"> <li>30 km/u inrichting tussen Voltastraat en Prinsenlaan</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>30 km/u inrichting volledige Groene Loper</li> </ul>   |
| Heugemerveld              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verkeersremmende maatregelen ter voorkoming van doorgaand verkeer (tijdens en na pilot overweg Duitsepoort)</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bloemenweg uitvoeren als fietsstraat</li> <li>Verbeteren verkeersveiligheid 'kleine overweg'</li> </ul>  |

Figuur 73: Maatregelen in Stationsomgeving en hun timing



## 6.2 Kosten

De infrastructurele ingrepen in dit voorstel zijn op schetsniveau uitgewerkt. Er is een budgetraming gemaakt die is gebaseerd op deze schetsontwerpen. Hierdoor kent de raming nog een behoorlijke mate van onzekerheid. De bouwkosten zijn op basis van kengetallen geraamd door adviesbureau Movares. Vervolgens is op basis van ervaringscijfers het benodigde budget geraamd waarbij ook alle bijkomende kosten tijdens de voorbereiding en uitvoering zijn meegenomen (voor een uitgebreidere beschrijving van de budgetraming wordt verwezen naar bijlage I). Samenvattend resulteert dit in de volgende budgetraming exclusief btw:

*Tabel 5: Budget en financiering maatregelen in Stationsomgeving [exclusief btw]*

| <b>Verwachte kosten per deelproject</b>                       |                    |
|---|--------------------|
| Pilot Overweg Duitsepoort                                     | € 150.000          |
| Eventuele aanvullende maatregelen - pilot overweg Duitsepoort | PM                 |
| Overweg Duitsepoort (gemeentelijk deel)                       | € 1.500.000        |
| Pilot Wycker Brugstraat en omgeving                           | € 200.000          |
| Verkeerslichten Stationsstraat                                | € 40.000           |
| St. Maartenslaan - Wilhelminabrug                             | € 3.400.000        |
| Groene Loper (eerste stap)                                    | € 250.000          |
| <b>Totaal</b>   | <b>€ 5.540.000</b> |
| <b>Financiering</b>   |                    |
| Verkeersstudie Stationsomgeving                               | € 5.000.000        |
| Onderhoud Wilhelminabrug                                      | € 500.000          |
| Reserve productiemiddelen vri's                               | € 40.000           |
| <b>Totaal</b>   | <b>€ 5.540.000</b> |

Vanwege de onzekerheid in de ramingen heeft het totaalbedrag – nog afgezien van de PM-post – een ruime bandbreedte van Euro -750.000,- (tekort) tot +750.000,- (overschot) exclusief btw. Voordat wij overgaan tot daadwerkelijke uitvoering wordt de budgetraming op basis van nauwkeurige(re) ontwerpen en voorbereidende onderzoeken geactualiseerd en zullen indien nodig aanvullende financieringsmogelijkheden worden gezocht.

## 6.3 Is nietsdoen een optie?

Er zijn bijna altijd argumenten aan te halen om verkeersmaatregelen niet te uit te voeren. Dat geldt ook voor de maatregelen zoals voorgesteld in deze Verkeersstudie Stationsomgeving. Het ingrijpen in de verkeerstructuur zal altijd zorgen voor effecten elders. Zo is er vrees voor meer overlast van auto's, minder bereikbaarheid, minder parkeermogelijkheden, lawaaierige bussen of te veel toerisme op bepaalde plaatsen. Toch zijn we ervan overtuigd dat, kijkend naar het totaalbeeld, de voorgestelde ingrepen in de verkeerstructuur zullen leiden tot een grote verbetering. Een mooie stap naar een leefbare, toekomstbestendige en vitale stationsomgeving.

De belangrijkste argumenten nogmaals op een rij zijn:

- Het autoluwere inrichting en stimuleren van duurzame mobiliteit maken, is geen nieuw beleid en staat beschreven in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. Op allerlei plekken in Maastricht zijn er keuzes gemaakt in het voordeel van de fiets en de voetganger. Heden ten dage kunnen we ons auto's en stadsbussen in twee richtingen door de Grote Staat en over de Servaasbrug moeilijk meer voorstellen, terwijl het vijftig jaar geleden de normaalste zaak van de wereld was.

- De timing van de maatregelen is goed in relatie tot de landelijke trend om de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur.
- Maastricht is niet de enige stad die deze ontwikkeling door maakt. De afgelopen maanden waren steden als Eindhoven, Amersfoort, Leiden, Tilburg, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam in het nieuws met soortgelijke maatregelen die hun stad autoluwer maken. Dat maakt steden toekomstbesteding.
- De sluiting van de spoorovergang Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer heeft een groot veiligheidsvoordeel en voorkomt dat er onnodig doorgaand verkeer door de woonwijken gaat. Met een pilot kunnen we de effecten goed monitoren en bijsturen indien noodzakelijk
- De ontwikkeling past binnen de doelstelling om station Maastricht als internationale knoop verder te ontwikkelen.
- Het vervolmaken van de Groene Loper is een vraag die ook veelvuldig vanuit de omwonenden wordt gesteld (zowel als infrastructuur als gebiedsontwikkelingsproject)
- Tijdens de corona-zomer van 2020/21 hebben we kunnen experimenteren met het autoluw maken (Wycker Brugstraat, Rechtstraat). Het is mooi momentum om zowel de positieve als negatieve ervaringen die hiermee zijn opgedaan, nu te gebruiken in de nieuwe grootschaligere en kwalitatief beter doordachte pilot autoluw Wyck.

## 6.4 Vervolg

Indien de gemeenteraad positief besluit over het raadsvoorstel met infrastructurele ingrepen waartoe deze achtergrondrapportage hoort, start een nieuwe fase waarin de schetsontwerpen voor de maatregelen van de 1<sup>e</sup> stap in deze rapportage verder worden uitgewerkt. Hierbij vindt intensieve afstemming plaats met bewoners en ondernemers, partners zoals ProRail en Arriva, maar ook belanghebbenden zoals de brandweer en de Fietsersbond. De doorlooptijd van de voorgestelde maatregelen zal meerdere jaren in beslag nemen, bestaande uit een voorbereidingsfase, eventueel een pilotfase en realisatiefase. In het kader van autoluw Wyck wordt in de voorbereidingsfase een pilot opgezet. Bij die pilots worden vooraf doelen gesteld en een zorgvuldige evaluatie voorbereid.

## Bijlagen

## I Kosteninschatting

De verschillende deelprojecten in het maatregelenpakket zijn afzonderlijk geraamd. Samenvattend resulteert dit in de volgende budgetraming exclusief btw:

| <b>Verwachte kosten per deelproject</b>                       |                    | laag        | hoog        |
|---|--------------------|-------------|-------------|
| Pilot Overweg Duitsepoort                                     | € 150.000          |             |             |
| Eventuele aanvullende maatregelen - pilot overweg Duitsepoort | PM                 |             |             |
| Overweg Duitsepoort (gemeentelijk deel)                       | € 1.500.000        | € 1.300.000 | € 1.800.000 |
| Pilot Wycker Brugstraat en omgeving                           | € 200.000          |             |             |
| Verkeerslichten Stationsstraat                                | € 40.000           |             |             |
| St. Maartenslaan - Wilhelminabrug                             | € 3.400.000        | € 2.900.000 | € 3.800.000 |
| Groene Loper (eerste stap)                                    | € 250.000          |             |             |
| <b>Totaal</b>   | <b>€ 5.540.000</b> |             |             |

Vanwege de onzekerheid in de ramingen heeft het totaalbedrag van ongeveer Euro 5,5 mln – nog afgezien van de PM-post – een ruime bandbreedte van Euro -750.000,- tot +750.000,- exclusief btw.

### *Pilot overweg Duitsepoort*

De kosten voor de pilot zijn geraamd op € 150.000,- exclusief btw. Dit budget bestaat uit posten voor (tijdelijke) verkeersmaatregelen, een evaluatie en communicatie- en organisatiekosten. De kosten voor eventuele aanvullende maatregelen zijn sterk afhankelijk van het type oplossing. Kleine ingrepen zoals het invoeren van 1-richtingsverkeer en bebordingen zijn financieel inpasbaar in het budget van de pilot. Grotere ingrepen passen niet in dit budget en daarom is een PM-post opgenomen.

### *Afsluiting overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer*

De uiteindelijke uitvoering van een definitieve afsluiting voor gemotoriseerd verkeer bevat drie componenten; de afwaardering van de overweg, aanpassingen aan beveiliging van het spoor en de aanpassing aan het wegontwerp. Ten aanzien van het wegontwerp worden de kruispunten aan beide kanten van het spoor aangepast. In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen investeert het Rijk maximaal 50% van de totale kosten van de drie onderdelen. Het overige deel zal de gemeente moeten financieren. De ingeschatte kosten voor de gemeente bedragen € 1,5 miljoen exclusief btw.

Voor deze raming is uitgegaan van een schetsontwerp. De bouwkosten zijn berekend door uit te gaan van directe kosten van € 110 per vierkante meter reconstructie plus kosten voor tijdelijke verkeersmaatregelen en indirecte kosten (eenmalige kosten, winst en risico). De bouwkosten zijn vervolgens verhoogd met de voorbereidingskosten en directievoering (21%). Vervolgens is gerekend met een post onvoorzien van 30% en prijsindexering. Dit resulteert in een budgetraming van € 1,5 miljoen exclusief btw voor de reconstructie van het wegontwerp. De onzekerheid in deze raming zit in het gebruikte kengetal. Dat kengetal van € 110 per vierkante meter heeft een bandbreedte van +/- 30%, wat resulteert in budgetraming die varieert tussen € 1,3 en 1,8 mln.

### *Pilot verkeersluw maken Wyckerbrugstraat en omgeving*

Op basis van de ervaringen die zijn opgedaan bij het voetgangerscirculatieplan in Wyck (naar aanleiding van de coronamaatregelen) is ingeschat dat hiervoor circa € 200.000 exclusief btw nodig is. Dit budget bestaat uit posten voor (tijdelijke en vriendelijk ogende) verkeersmaatregelen, een evaluatie en communicatie- en organisatiekosten.

*Aanpak verkeerslichten kruising Stationsstraat-Wilhelminasingel*

De kapitaallasten voor de vernieuwing van de verkeersregelinstallatie is gecalculeerd op circa € 40.000, exclusief btw.

*Aanpak kruising Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel en de aansluiting op de Wilhelminabrug*

De verwachte kosten voor deze deelmaatregel zijn € 3,4 miljoen exclusief btw. De maatregel is opgebouwd uit de schetsontwerpen voor het kruispunt Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel, de Wilhelminabrug inclusief oostelijke opgang en de opgang van de Franciscus Romanusweg.

Voor deze raming is uitgegaan van een prijsopgave uit de markt en daarnaast het schetsontwerp. De bouwkosten zijn berekend door uit te gaan van directe kosten van € 110 per vierkante meter reconstructie plus kosten voor tijdelijke verkeersmaatregelen en indirecte kosten (eenmalige kosten, winst en risico). De bouwkosten zijn vervolgens verhoogd met de voorbereidingskosten en directievoering (21%). Vervolgens is gerekend met een post onvoorzien van 30% en prijsindexering. Dit resulteert in een budgetraming van € 3,4 miljoen exclusief btw voor de reconstructie van het wegontwerp. De onzekerheid in deze raming zit in het gebruikte kengetal. Dat kengetal van € 110 per vierkante meter heeft een bandbreedte van +/- 30%, wat resulteert in budgetraming die varieert tussen € 2,9 en 3,8 mln.

*Inrichten Groene Loper als een 30 km/u zone*

De invoering van een 30 km/u regime op de volledige Groene Loper wordt geschat op circa € 750.000,- exclusief btw. Omdat het projectbudget niet toereikend is zullen andere financieringsbronnen worden verkend. Tot die tijd is een taakstellend budget opgenomen van € 250.000,- exclusief btw voor maatregelen op het deel van de Professor Cobbenhagenstraat tot de Prinsenlaan, inclusief de schoolzone bij het kindcentrum en een veilige oversteek ter hoogte van de Prinsenlaan-Regentesselaan.

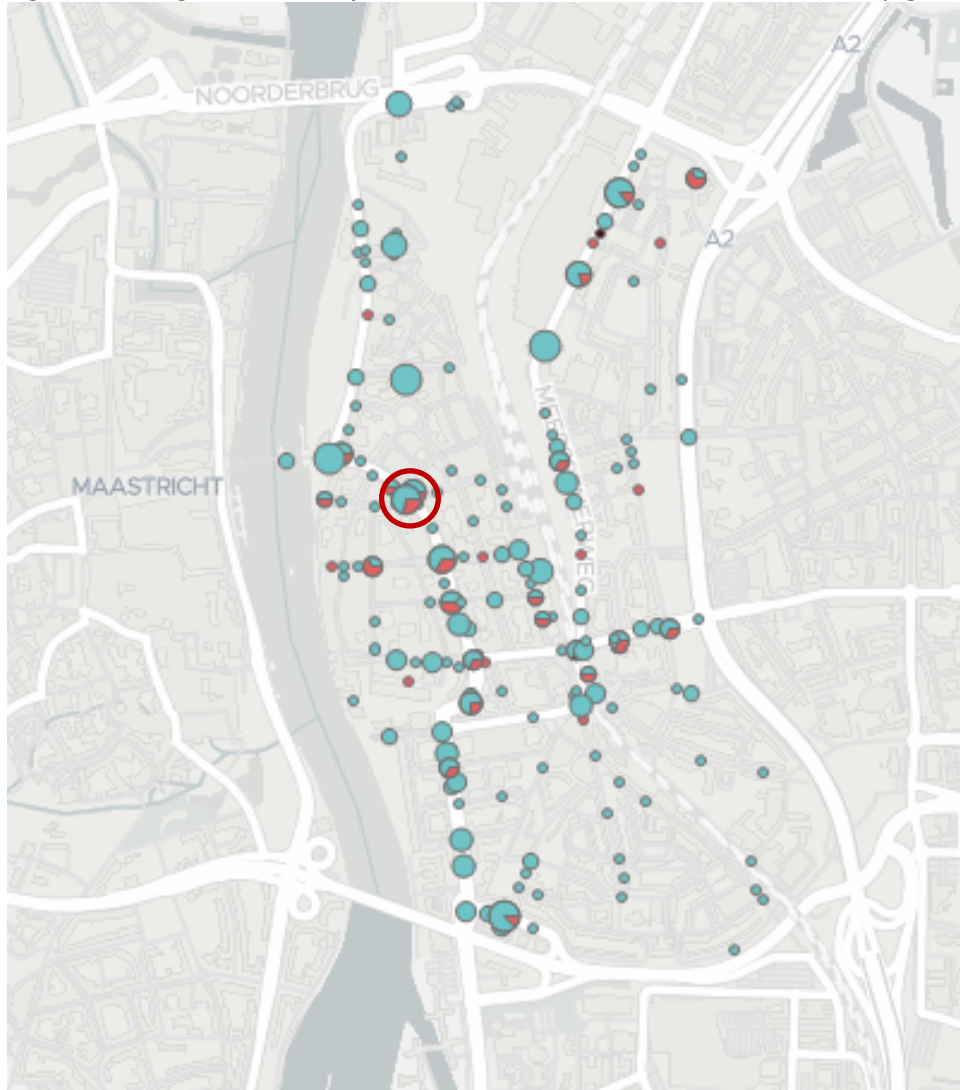
## II Verkeersveiligheid

Een belangrijke ambitie in deze Verkeersstudie Stationsomgeving is het verbeteren van de verkeersveiligheid (zie paragraaf 2.2). In deze bijlage is de brede context van verkeersveiligheid geschetst en wordt het belang van het maatregelenpakket van de Verkeersstudie Stationsomgeving, zoals voorgesteld in paragraaf 6.1, toegelicht.

### Ongevalstatistieken

In de afgelopen decennia is het verkeer in Nederland steeds veiliger geworden. Ondanks de toename van het aantal verkeersdeelnemers en afgelegde kilometers daalde het aantal jaarlijkse verkeersdoden in Nederland. Die positieve trend stagneert echter al een aantal jaar. We vermoeden dat deze landelijke ontwikkeling ook op gaat in Maastricht, maar het is niet mogelijk dit te onderbouwen op basis van cijfers. Daarvoor zijn – gelukkig – het aantal verkeersdoden en -gewonden te gering. Dit maakt het ook niet eenvoudig om op grond van ongevallenstatistieken gevaarlijke plekken in de infrastructuur aan te wijzen, zoals dat in het verleden aan de hand van ‘black spots’ gebeurde.

*Figuur B.1: Ongevallen van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2020 op gemeentelijke wegen*



Bron: Viastat

De registratie van ongevallen in Nederland is weliswaar de afgelopen jaren verbeterd, maar nog steeds niet optimaal. De gangbare bron voor ongevalstatistieken is Viastat. In bovenstaand kaartje zijn alle geregistreerde ongevallen in de stationsomgeving geplot. De selectie heeft betrekking op ongevallen van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2020 op wegen van gemeente Maastricht (dus zonder de A2- en N2-tunnelbuizen). Ieder bolletje representeert een ongeval, hoe groter het bolletje hoe meer ongevallen op dezelfde plek zijn geregistreerd. Blauwe bolletjes zijn ongevallen met uitsluitend materiële schade, bij rode bolletjes is sprake van ziekenhuisgewonden en bij zwarte bolletjes van verkeersdoden. Bijvoorbeeld op het kruispunt Wilhelminasingel - Sint Maartenslaan zijn meerder bolletjes ingetekend, deze zijn rood omcirkeld in bovenstaand figuur. Het grootste bolletje representeert 7 verschillende ongevallen, waarvan 2 met ziekenhuisgewonden. In de periode zijn twee verkeersdoden geregistreerd, bij een ongeval op de Meerssenerweg en in de Scharnertunnel.

Uit de plot is niet een duidelijk patroon te ontwaren, behalve dat de meeste ongevallen op ontsluitingswegen worden geregistreerd. Dat houdt uiteraard verband met het feit dat daar de meeste kilometers worden aangelegd en dat verkeersdeelnemers elkaar op dit soort wegen tegenkomen. Er zijn overigens in de stationsomgeving niet onevenredig meer of minder ongevallen geregistreerd ten opzichte van de rest van Maastricht.

### **Risicogestuurde aanpak**

In Nederland wordt sinds enkele jaren de zogenaamde risicogestuurde aanpak in het verkeersveiligheidsbeleid ontwikkeld. Bij een risicogestuurde aanpak zijn niet alleen de aantallen verkeersongevallen sturend voor beleid en maatregelen, maar wordt ook gekeken naar zogeheten risico-indicatoren. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van de Rijksoverheid zet in op proactief verkeersveiligheidsbeleid op basis van de vijf onderstaande risico-indicatoren:

1. veilige wegen en veilige fietspaden
2. veilige snelheid
3. veilige verkeersdeelnemers
4. veilige voertuigen
5. hoogwaardige traumazorg

Voor de Verkeersstudie Stationsomgeving zijn de eerste twee indicatoren relevant en is de vraag of we met specifieke ingrepen de veiligheid van wegen en fietsvoorzieningen kunnen verbeteren op plekken waar de risico's het hoogst zijn en de snelheid van het verkeer kunnen verlagen op plekken waar te hard gereden wordt (in relatie tot de geldende maximumsnelheid en de veilige snelheid op basis van wegkenmerken)? De risicogestuurde aanpak en de regionale uitwerking hiervan, is nog niet zover door ontwikkeld dat deze vragen beantwoorden kunnen worden.

De risicogestuurde aanpak toetst de weginrichting: hoe is de balans tussen vormgeving, functie en gebruik op wegen? Daarbij wordt onder meer gekeken naar de aanwezigheid van onderstaande inrichtingskenmerken voor per snelheidslimiet zoals weergegeven in figuur B.2. Vooruitlopend op de afronding van deze aanpak is voor de stationsomgeving een analyse gemaakt van het wegennet waar maatregelen ontbreken om verschillende type conflicten tussen verkeersdeelnemers te voorkomen.



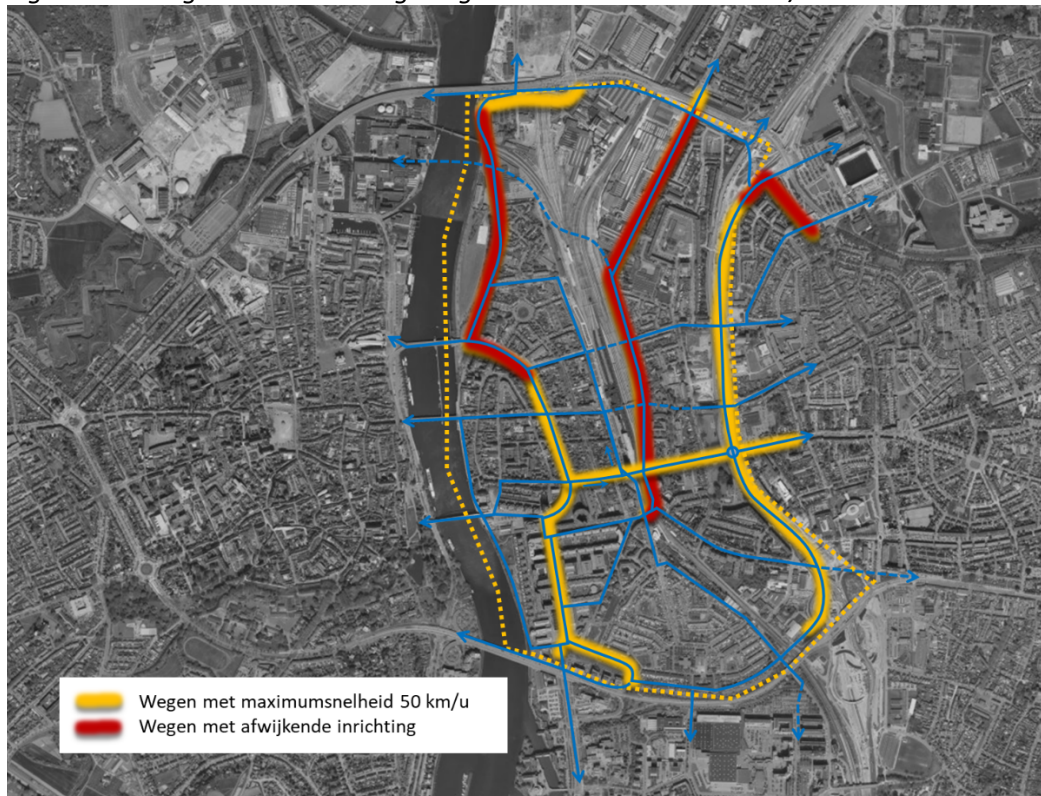
Figuur B.2: Maatregelen ter voorkoming van verkeersconflicten

| Binnen bebouwde kom       | Maatregelen ter voorkoming van        |                               |   |   |  |
|---------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|---|---|--|
| Snelheidslimiet in km/uur | conflicten met tegemoetkomend verkeer | enkelvoudige conflicten       | conflicten met overstekend verkeer                    | conflicten met geparkeerde voertuigen             | langscnflicten tussen gemotoriseerd snelverkeer en langzaam verkeer  |
| 30                        | geen voorziening noodzakelijk         | geen voorziening noodzakelijk | drempels of plateaus                                  | parkeren op de rijbaan of vakken langs de rijbaan | mengen van gemotoriseerd snelverkeer en langzaam verkeer             |
| 50                        | rijrichtingscheiding met markering    | geen voorziening noodzakelijk | oversteekvoorziening en/of aansluiting erftoegangsweg | niet parkeren op of langs de rijbaan              | langzaam verkeer op fietspad of parallelweg; bromfiets op de rijbaan |

Bron: <https://www.kennisnetwerkspv.nl/>

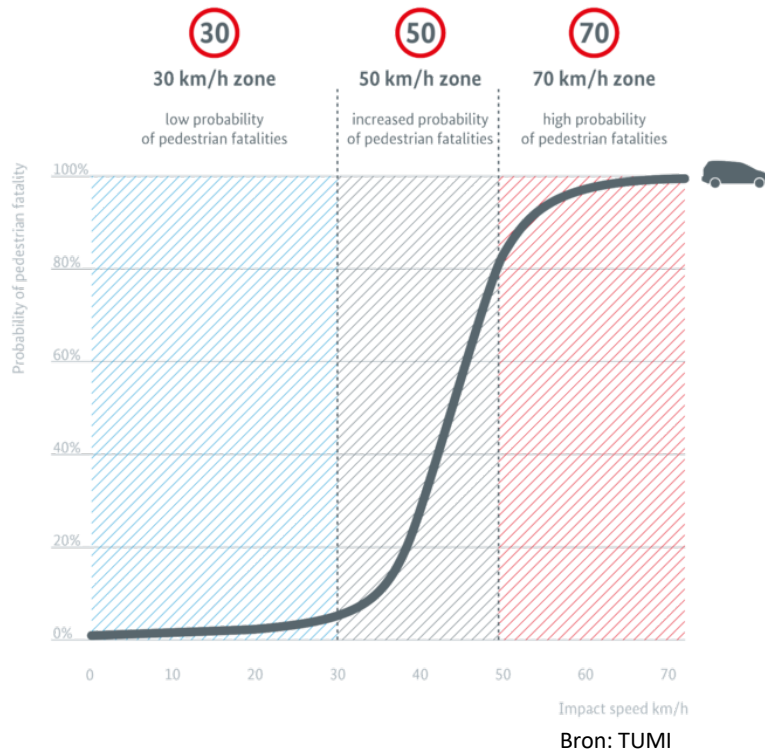
In onderstaand figuur zijn de wegen met 50 km/u als snelheidslimiet geel gemarkeerd. De geel gemarkeerde wegen waar de inrichting niet aansluit op bovenstaande tabel zijn daarop rood gemarkeerd. Het gaat om wegen waar parkeren langs de rijbaan plaatsvindt en/of er geen gescheiden fietsvoorzieningen zijn (Franciscus Romanusweg, Meerssenerweg, opgang Wilhelminabrug, deel Heerderweg en overgang Groene Loper – Dr. Schaepmanstraat).

Figuur B.3: Wegen in stationsomgeving met snelheidslimiet 50 km/u



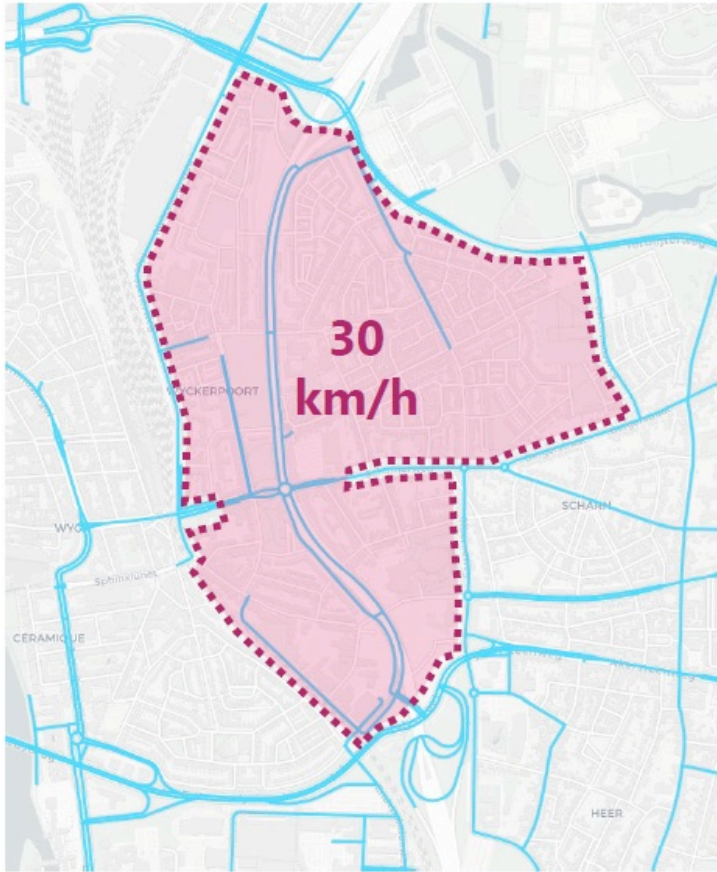
De discrepantie tussen inrichting en snelheidslimiet kan worden opgelost door de inrichting te wijzigen. Het ligt voor de hand om tegelijkertijd de snelheidslimiet op de gemarkeerde wegen naar beneden te stellen van 50 naar 30 km/uur. Dit past in de netwerkfilosofie en sluit aan op de landelijke tendens zoals toegelicht in paragraaf 3.3. De inrichting van de geel en rood gemarkeerde wegen dient wel op plekken aangepast te worden zodat een lagere snelheidslimiet geloofwaardig is en door de meeste verkeersdeelnemers zal worden opgevolgd. Het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer heeft grote impact op de ernst van ongevallen. In figuur B.4 is de kans op dodelijke slachtoffers onder voetgangers bij een ongeval met een personenauto uitgezet tegen de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Die kans neemt aanzienlijk toe bij hogere snelheden.

*Figuur B.4: De kans op dodelijke slachtoffers naar rato van rijnsnelheid*



Zodra een gebiedsontsluitingsweg wordt opgewaardeerd naar 30 km/u kan een volledig deel van de stad omgezet worden in een 30 km/u-zone. Zie in figuur B.5 een voorbeeld zone die, mits goed voorbereid, verantwoord ingevoerd kan worden na het opwaarderen van de Groene Loper tot 30 km/u. Op deze manier draagt het maatregelenpakket van de Verkeersstudie Stationsomgeving zoals voorgesteld in paragraaf 6.1 in sterke mate bij aan de transformatie van het wegennet naar 30 km/u.

Figuur B.5: Voorbeeld van 30 km/u-zone die op termijn geïmplementeerd kan worden



### III Effect op geluidbelasting in stationsomgeving

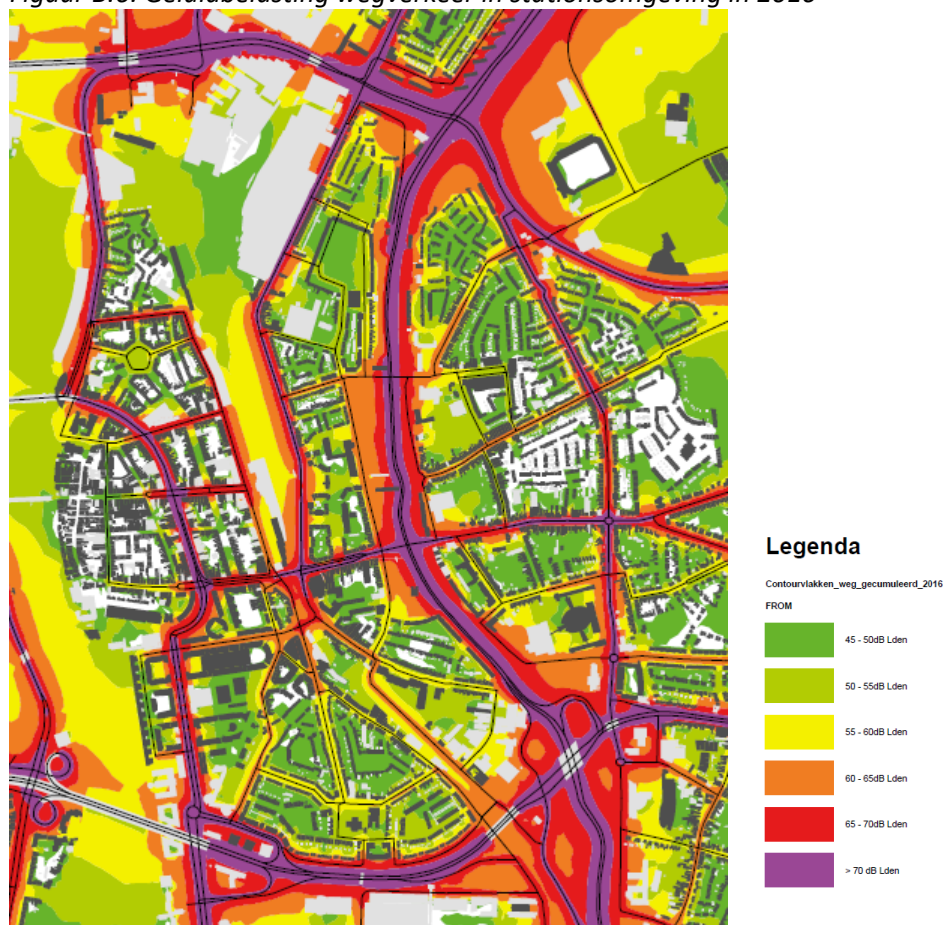
#### Aanleiding

Het gemotoriseerd verkeer in de stationsomgeving veroorzaakt geluid dat tot overlast kan leiden bij bewoners. De maatregelen die worden voorgesteld in deze studie kunnen leiden tot een aantal type wijzigingen. Zo kan de hoeveelheid, de snelheid, de samenstelling en de spreiding over de dag van het verkeer veranderen. Dit heeft mogelijk invloed op de geluidbelasting en daarmee geluidoverlast. Er moet nog een aantal stappen worden doorlopen voordat maatregelen daadwerkelijk worden doorgevoerd, maar toch is in dit stadium van het onderzoek getracht met enige mate van zekerheid uitspraken te doen over de veranderingen in geluidbelasting.

#### Signaalwaarden

Bij een toename van de geluidbelasting van 1,5 dB of meer is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor wegen met een snelheid van 50 km/u of meer. Voor wegen met een lagere snelheid is in het gemeentelijk geluidbeleid vastgesteld dat deze op dezelfde wijze moeten worden behandeld wanneer op of aan de weg wijzigingen plaatsvinden die de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB doen toenemen. Dat komt ongeveer neer op een verkeerstoename van 50% (en meer). Er is verder alleen sprake van een reconstructie wanneer het geluidniveau meer (gaat) bedragen dan 48 dB. De geluidbelasting in de stationsomgeving is in de huidige situatie op sommige plekken boven 48 dB. De meest recente geluidbelastingkaart van Maastricht is gebaseerd op gegevens van 2016. Op deze kaart zijn bij alle wegen die geel, oranje, rood of paars gekleurd zijn in ieder geval geluidsniveaus boven de 48 dB te verwachten.

Figuur B.6: Geluidbelasting wegverkeer in stationsomgeving in 2016



Bij deze wegen is bij een verkeertoename van 50% dus een 'reconstructie-effect' te verwachten. Dit houdt in dat de woningen langs deze wegen onderzocht moeten worden op hun geluidwerende eigenschappen en waar nodig moeten aanvullende voorzieningen getroffen worden om het geluidniveau terug te brengen naar 33 dB in de geluidgevoelige vertrekken (zoals de woonkamer en slaapkamer). In het plangebied geldt dit in ieder geval voor de Wilhelminasingel, Franciscus Romanusweg, Avenue Ceramique, Sphinxlunet, Parallelweg, Meerssenerweg, Akerstraat en Scharnerweg.

Sinds 2016 zijn er forse verbeteringen doorgevoerd. Denk hierbij aan de realisatie van de KWA-tunnel, maar ook kleinere maatregelen zoals het elektrificeren van de bussen door Arriva en een knip in de Sint Antoniuslaan. Het is daarom de vraag of de situatie in de Sint Antoniuslaan, Sint Maartenslaan, Parallelweg en Stationsstraat nog steeds zo is als weergegeven in figuur B.6.

### **Aandachtspunten in maatregelenpakket**

Indien in een later stadium besloten wordt de overweg Duitsepoort te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, sluit het maatregelenpakket van deze Verkeersstudie Stationsomgeving in redelijke mate aan op de modeldoorrekening van variant 11.

Op basis van deze doorrekening zijn de wijzigingen in de verkeersstromen en de daarmee samenhangende verandering in geluidbelasting voor ruim 20 verschillende plekken in de stationsomgeving berekend. Dit resulteert in de volgende aandachtspunten:

1. De verkeerstoename op de Bloemenweg is volgens het model +93%, waardoor de toename van de geluidbelasting ongeveer +2,51 dB bedraagt. Voor (een deel van) de Bloemenweg geldt dat de geluidbelasting in de uitgangssituatie in 2016 meer dan 60 dB bedraagt (zie figuur B.6). Dit zou betekenen dat hier onderzocht moet worden of aanvullende voorzieningen getroffen moeten worden op basis van het gemeentelijk geluidbeleid, want de Bloemenweg betreft een 30 km/u weg. De vraag is overigens wel of de situatie van 2016 nog actueel is omdat een groot deel van het verkeer op de destijds omliggende wegen inmiddels door de tunnel rijdt. Een update van de geluidbelastingkaart van Maastricht zal hier duidelijkheid overgeven en wanneer dit niet tijdig het geval is voor het vervolg van dit project kunnen aanvullend verkeersstellingen uitgevoerd worden.
2. In de Professor Nijpelsstraat, Akerstraat/Scharnerweg en Avenue Ceramique is sprake van een verkeerstoename van +15 tot +25%, waardoor de toename van de geluidbelasting +0,61 tot +0,97 dB bedraagt. Hiermee blijft de toename duidelijk onder de signaalwaarde, maar moeten we in de verdere uitwerking van de maatregelen goed letten op ongewenste extra toename van de geluidbelasting.
3. Op de Wilhelminasingel daalt de snelheid en daarmee ook de geluidbelasting. Afhankelijk van het wegvak is sprake van een daling van -0,17 tot -0,51 dB. Dit is uiteraard positief, maar in de Wilhelminasingel is sprake van een geluidisolatieproject dat in voorbereiding is, waarbij geluidwerende voorzieningen worden gefinancierd door de Rijksoverheid. Die komt te vervallen als we in het kader van de Verkeersstudie Stationsomgeving, de snelheidslimiet op de singel naar 30 km/u brengen.
4. Daarnaast zijn er nog twee andere geluidisolatieprojecten in de stationsomgeving in voorbereiding, namelijk de Meerssenerweg (ter hoogte van het station) en de Scharnerweg ten westen van de rotonde Groene Loper. Bij het eerste project is sprake van een daling van ruim 3dB, bij het tweede een stijging van +0,79 dB. Omdat ook bij deze wegen de snelheid verlaagd wordt naar 30 km/h moet goed bekeken worden wat de eventuele gevolgen zijn voor het toekennen van de Rijkssubsidie voor geluidisolatie.

In het bovenstaande is geen rekening gehouden met wijzigingen in de samenstelling en de spreiding over de dag. Afgezien van het wijzigen van de busroutes die mogelijk op langere termijn plaatsvindt,

zijn deze wijzigingen zodanig gering dat deze in dit stadium niet zijn onderzocht. De gebruikte verkeerscijfers zijn exclusief het effect van 'verdwijndend verkeer'. Ze vormen daarmee een worst-case-scenario.

### **Lopende saneringsprojecten**

Het instellen van een 30 km zone heeft een licht verlagend effect op het geluidsniveau ter plaatse van de woningen.<sup>13</sup> Echter niet zodanig dat in de gevallen waar nu sprake is van hinder, er geen hinder meer aanwezig zal zijn. Daarom zijn in het Maastrichtse geluidbeleid aanvullende beleidsregels opgenomen, waardoor het instellen van een 30 km zone geen geluidsmaatregel is die de geluidswering vervangt, zonder vooraf te onderzoeken wat het effect is.

Het is verstandig om eerst te bekijken hoeveel woningen daadwerkelijk in aanmerking komen voor geluidwerende maatregelen wanneer de weg 50 km/uur zou blijven. In een volgende fase kan worden overwogen om een quickscan uit te voeren naar de huidige geluidswering van woningen. Het kan best zo zijn dat een groot deel van de woningen al voldoende geluidswering hebben omdat de eigenaren in het verleden zelf al maatregelen hebben getroffen. Er zijn dan nauwelijks aanvullende maatregelen nodig, waardoor het instellen van 30 km/u een positief effect heeft op de leefkwaliteit. Als blijkt dat heel veel woningen nog geluidwerende maatregelen nodig hebben moet worden afgewogen wat het grootste positieve effect heeft; 30 km/u of het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. In dat laatste geval moet overwogen worden af te zien van het instellen van een 30 km/u zone indien andere afwegingen, zoals verkeersveiligheid, niet zwaarder wegen. Ook is het mogelijk dat we door de wijzigingen aan de weg nog geluidreducerende maatregelen kunnen toevoegen zoals stil asfalt, waardoor het wegvallen van subsidie (deels) wordt gecompenseerd.

---

<sup>13</sup> Vuistregel: Afname snelheid van 50 naar 30 km/uur levert 3 dB afname geluidemissie op indien samenstelling verkeer gelijk blijft en op gewoon asfalt.

## IV Effect op luchtkwaliteit in stationsomgeving

### Luchtkwaliteit in het algemeen

Door uitstoot van schadelijke stoffen zorgen industrie, verkeer, maar ook landbouw en huishoudens voor verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit terwijl een goede luchtkwaliteit belangrijk is voor onze gezondheid. Sinds 2004 wordt dit onderkend en zijn wettelijke normen gesteld aan de concentraties van schadelijke stoffen en zijn maatregelen getroffen om de uitstoot te verminderen. In relatie tot het gemotoriseerde verkeer zijn vooral stikstofdioxide, roet en fijnstof relevant

Stikstofdioxide is een belangrijke indicator voor de luchtvervuiling door verkeer. Blootstelling aan stikstofdioxide hangt samen met een verminderde longfunctie, een toename van luchtwegklachten en astma-aanvallen en een verhoogde gevoeligheid voor infecties. De wettelijke norm voor NO<sub>2</sub> is een maximaal jaargemiddelde van 40 µg/m<sup>3</sup>. De meetresultaten in Maastricht laten sinds 2008 een duidelijke dalende lijn zien voor de NO<sub>2</sub>-concentraties. In 2020 waren de gemeten waarden ongeveer 22 µg/m<sup>3</sup>. Ook bij het grote meetstation aan de Nassaulaan wordt, sinds de ondertunneling van de A2, concentraties voor stikstofdioxide van rond de 20 µg/m<sup>3</sup> gemeten. Omdat bij dit meetstation nauwelijks verkeer aanwezig is, kan gesteld worden dat hier het achtergrondniveau voor Maastricht wordt gemeten. Dit laat zien dat de meetresultaten voor stikstofdioxide op de Statensingel nog maar een geringe bijdrage van het verkeer bevatten.

Uit de fijnstofmetingen bij drie meetstations in Maastricht blijkt dat aan de wettelijke norm ruimschoots wordt voldaan en dat de advies-grenswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt benaderd. De wettelijke norm voor fijnstof (PM<sub>10</sub>) een maximaal jaargemiddelde van 40 µg/m<sup>3</sup>. De WHO-advieswaarden voor de jaargemiddelde concentratie zijn 20 en 10 µg/m<sup>3</sup> voor respectievelijk PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. Bij het meten van fijnstof zijn lokale invloeden (zoals verkeer) niet goed te zien in vergelijking met roet of NO<sub>2</sub>. Fijnstof, met name PM<sub>2,5</sub>, ligt als een deken over een veel groter gebied.

Roet is het kleinste deel van fijnstof. Er is nog geen wettelijke grenswaarde. Doordat roet kleiner is dan PM<sub>2,5</sub> kunnen deze deeltjes nog dieper doordringen in de longen en zijn dan ook schadelijker voor de gezondheid. Per microgram roet per kubieke meter lucht waar mensen langdurig aan bloot staan, leven zij gemiddeld een half jaar korter. Roet laat lokaal een duidelijke daling zien door getroffen verkeersmaatregelen. Bij de roetmetingen in Maastricht zijn de laatste jaren opvallende veranderingen in de meetresultaten te zien; de invloed van de opening van de Willem Alexander tunnel in 2016 op de luchtkwaliteit in Maastricht is zoals verwacht groot.

### Maatregelenpakket

De maatregelen die worden voorgesteld in deze studie leiden tot wijzigingen in de verkeersstromen in de stationsomgeving wijzigen. Omdat dit mogelijk ook gevolgen heeft voor de (lokale) luchtkwaliteit is een analyse gedaan met een rekentool naar enkele qua luchtkwaliteit maatgevende plekken in Maastricht.

Er is gerekend met de NSL-Rekentool volgens de Standaardrekenmethoden (SRM) 1, die bedoeld is voor binnenstedelijke wegen. Er is uitgegaan van beide rijrichtingen bij elkaar. Locaties met hoge concentraties zijn volgens de monitoringstool de Wilhelminasingel, J.F. Kennedysingel (tussen de A2 en de Limburglaan) en de Viaductweg. In onderstaande tabellen is eerst de referentiesituatie weergegeven en daaronder de doorrekening van variant 11 (zie paragraaf 4.11), de variant die aansluit bij het voorgestelde maatregelenpakket.

Tabel B.7: Referentiesituatie luchtkwaliteit

| Straat                | Wegvak  | Intensiteit<br>[mtv/etmaal] | NO <sub>2</sub><br>[µG/m <sup>3</sup> ] | PM <sub>10</sub><br>[µG/m <sup>3</sup> ] |
|-----------------------|---|-----------------------------|---|--|
| Wilhelminasingel      | Tussen Sint Maartenslaan en Stationsstraat    | 9.100                       | 20,7                                    | 19,3                                     |
| Wilhelminasingel      | Tussen Stationsstraat en Akerstraat           | 11.300                      | 22,5                                    | 19,7                                     |
| John F. Kennedysingel | Tussen afrit 53 en Limburglaan                | 36.200                      | 27,8                                    | 19,8                                     |
| Viaductweg            | Tussen Meerssenerweg en Franciscus Romanusweg | 54.200                      | 37,1                                    | 21,8                                     |

Tabel B.8: Luchtkwaliteit bij structuurvariant 11

| Straat                | Δ Intensiteit<br>[mtv/etmaal / %] |      | Δ NO <sub>2</sub><br>[µG/m <sup>3</sup> ] | Δ PM <sub>10</sub><br>[µG/m <sup>3</sup> ] | NO <sub>2</sub><br>[µG/m <sup>3</sup> ] | PM <sub>10</sub><br>[µG/m <sup>3</sup> ] |
|-----------------------|-----------------------------------|------|---|--|---|--|
| Wilhelminasingel      | -1.000                            | -11% | -0,95                                     | -0,17                                      | 19,8                                    | 19,1                                     |
| Wilhelminasingel      | -700                              | -6%  | -0,66                                     | -0,12                                      | 21,8                                    | 19,6                                     |
| John F. Kennedysingel | +1.100                            | +3%  | 1,03                                      | 0,19                                       | 28,8                                    | 20,0                                     |
| Viaductweg            | +500                              | +1%  | 0,47                                      | 0,09                                       | 37,6                                    | 22,0                                     |

Uit deze quickscan doorrekening blijkt dat op de locaties waar de concentraties in de referentiesituatie hoog zijn, de toename qua verkeer niet leidt tot grote stijgingen van de concentraties, laat staan normoverschrijdingen. Ook in de variant 3 waarin de volledige stationsomgeving een 30 km/u-zone wordt, blijft de concentratie NO<sub>2</sub> op de Viaductweg onder de norm; 37,8 µg/m<sup>3</sup>. Tot slot laat de berekening zien dat in de varianten waarin de Wilhelminasingel centraal of zuidelijk wordt geknipt (variant 9 en 10) de intensiteit op de Viaductweg toeneemt met 11 en 13%, wat resulteert in een lokale overschrijding van de wettelijke norm tot 42,4 respectievelijk 43,3 µg/m<sup>3</sup>.

Bij de analyse hoort een aantal kanttekeningen:

- Het betreft een quickscan met een indicatief karakter.
- De intensiteiten in de monitoringstool liggen veel hoger dan de intensiteiten in het verkeersmodel. Daarnaast is geen rekening gehouden met 'verdwijnd verkeer' in het verkeersmodel. De quickscan is daarmee een overschatting van de werkelijk aanwezige concentraties schadelijke stoffen. Metingen ter plaatse van het tankstation aan de Viaductweg laten bijvoorbeeld veel lagere gemeten waarden (27 µg/m<sup>3</sup>) zien dan de berekende waarde.
- Er is niet gekeken naar het effect van (sterk) verslechterde doorstroming als gevolg van de routewijzigingen.



## V Bereikbaarheid en vindbaarheid winkels en bedrijven in stationsomgeving

Een belangrijk element in deze verkeersstudie is de economische vitaliteit van de stationsomgeving en de detailhandel in de stationsomgeving in het bijzonder. Vooropgesteld is de detailhandel zelf verantwoordelijk voor een aantrekkelijk aanbod, segmentering en positionering. De ondernemers en vastgoedeigenaren lopen, versterkt in deze tijd van corona, echter ook tegen grote uitdagingen aan, waarvoor oog moet zijn.

Naast het winkelaanbod vormt ook de verkeersstructuur en inrichting van openbare ruimte een belangrijke randvoorwaarde voor de vitaliteit van de stationsomgeving. De investeringen die worden voorgesteld in deze studie dragen bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee het verblijfsklimaat en zo indirect aan het bestedingspatroon van bezoekers. De maatregelen maken het (op termijn) mogelijk om het potentieel van het bronpunt dat het station is steeds beter te benutten. Daarbij is er in de breedte consensus over de voordelen van de maatregelen ten aanzien van besteding van de bezoekers te voet, per fiets of openbaar vervoer, maar wordt dit voor wat betreft de bereikbaarheid per auto – en dus ook wat betreft potentiële bestedingen van klanten per auto – door sommige in twijfel getrokken.

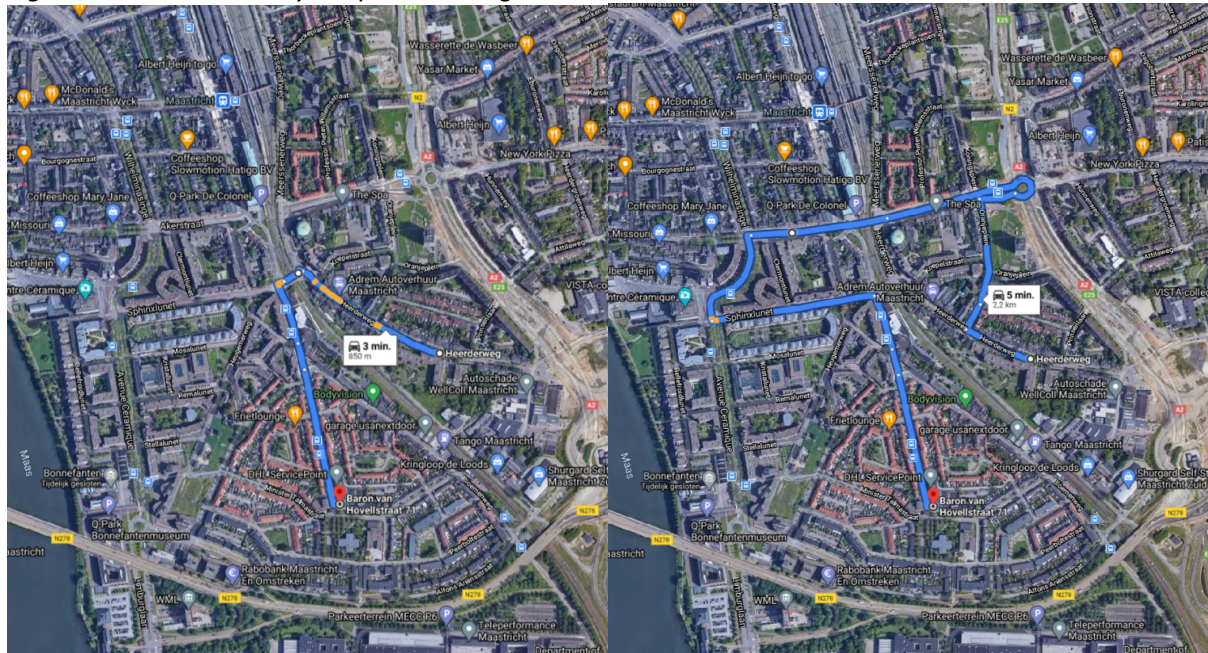
We onderkennen dat de auto – ook in de toekomst – een belangrijke rol vervult in de bereikbaarheid van winkels, bedrijven en instellingen in de stationsomgeving. Het gebied heeft een regionale aantrekkingskracht, waarbij niet iedereen op fietsafstand vertrekt en vormt het openbaar vervoer ondanks het uitstekende aanbod niet altijd een reëel alternatief. Als we dit thema afpellen zijn er drie verschillende vraagstukken: 1) autobereikbaarheid, 2) vindbaarheid en 3) parkeren.

### *1) Autobereikbaarheid*

Indien hier in een later stadium toe besloten wordt is de belangrijkste structuurwijziging in het maatregelenpakket het sluiten van de overweg Duitsepoort. Op basis van het herkomstbestemmingsonderzoek weten we dat zo'n 24% van het gemotoriseerd verkeer dat een bestemming heeft in het stationsgebied het gebied benadert via de overweg Duitsepoort. De belangrijkste invalsroute is de Franciscus Romanusweg (32%), andere belangrijke routes zijn de Avenue Ceramique (21%) en de Scharnerweg (17%). Voor het overgrote deel van het bestemmingsverkeer verandert de situatie niet.

De omrijdtijd voor automobilisten die in plaats van de overweg Duitsepoort moeten rijden via andere routes, zoals de Scharnertunnel of Franciscus Romanusweg, is beperkt. De kleine toename (in tijd en kilometers) voor automobilisten van buiten of binnen de stad is in relatieve zin nauwelijks merkbaar. Voor automobilisten binnen de stad maakt deze extra tijd een groter deel uit van de autorit en is het effect in relatieve zin het grootst. Om dit te illustreren nemen we als voorbeeld de autorit van een bewoner aan de Heerderweg in Wyckerpoort die voor de wekelijkse boodschappen naar de supermarkt in Heugemerveld rijdt. Via de Duitsepoort is dit ritje slechts 850 meter met een rijtijd van 3 minuten, volgens Google maps. Via de Scharnertunnel is diezelfde rit 2,2 km lang en duurt het ritje 5 minuten. Zelfs in dit voorbeeld, waar we bewust een ongunstige situatie hebben gekozen, blijkt de verandering in afstand en tijd nog steeds beperkt. Ook eventueel extra oponthoud bij de twee verkeerslichten op de route via de Scharnertunnel zal gemiddeld genomen niet minder uitpakken dan de vertraging door de overweg regelmatig dicht is.

Figuur B.9: Voorbeeld Wyckerpoort – Heugemerveld



Bron: Google maps

Kortom, het sluiten van de overweg voor gemotoriseerd verkeer leidt in de meest ongunstige gevallen tot een omrijd afstand van maximaal 1.500 meter en ook qua rijtijd betekent dit maximaal 2 a 3 minuten extra rijtijd. We vinden dit acceptabel. Enerzijds omdat we juist het gebruik van de auto, zeker op korte afstanden, proberen te ontmoedigen en anderzijds omdat we voor wie toch met de auto wil, een acceptabel alternatief bieden.

## 2) Vindbaarheid

Ook na het sluiten van de overweg Duitsepoort blijven winkels in de Stationsomgeving bereikbaar via het noorden (Franciscus Romanusweg), oosten (Scharnerweg) en zuiden (Avenue Ceramique). Dit betekent dat de oriëntatie van bezoekers die niet op reguliere basis komen intact blijft. Voor bezoekers die gewend zijn gebruik te maken van de Duitsepoort zal het even wennen zijn om te rijden via een alternatieve route. Maar ook via die alternatieve route is de bezoeker al weer snel op bekend terrein.

Ondernemers in Wyck geven al langere tijd aan dat ze het beeld hebben dat bezoekers die per auto de stad benaderen vanaf de snelweg via de verkeersbruggen doorrijden naar de binnenstad op de westoever in plaats van afslaan naar Wyck. Dit terwijl in de oude situatie voor realisatie van de Koning Willem Alexandertunnel was er nog een rechtstreekse aansluiting vanaf de snelweg op Wyck via de Scharnertunnel.

Na openstelling van de Koning Willem Alexandertunnel kregen we meer signalen van automobilisten die moesten wennen aan de nieuwe routes in de stad. Of het door de ondernemers beschreven fenomeen op grote schaal heeft opgetreden of nog steeds optreedt is niet te achterhalen. Als we feitelijk kijken naar de situatie op de Viaductweg en de J.F. Kennedysingel wordt 'Wyck – Station' duidelijk aangegeven op het Parkeer Route InformatieSysteem (PRIS) en de grote blauwe borden met bewegwijzering. Aan die bewegwijzering lijkt het derhalve niet te kunnen liggen.

*Figuur B.10: aankondiging Wyck op Viaductweg*



*Figuur B.11: aankondiging Wyck op J.F. Kennedysingel*



Een andere cruciale rol hierbij spelen de grotere parkeergelegenheden. De grotere parkeervoorzieningen in de stationsomgeving zoals De Colonel, Plein 1992, De Griend en P+R Parallelweg zijn en blijven bereikbaar en aangegeven met grote borden in de nieuwe structuur (zie figuren B.10 en B.11). Desalniettemin is het te overwegen om bij vernieuwing van het PRIS in de toekomst een nadrukkelijker relatie te leggen tussen de naamgeving van de individuele parkeerlocaties in de stationsomgeving en de sterke merknaam Wyck. Ook constateren we dat de parkeerlocaties qua locatie en looproutes niet optimaal gereoriënteerd zijn op (het winkel- en horecagebied van) Wyck. Verkend zou kunnen worden of het mogelijk is de voetgangersstromen beter te oriënteren op Wyck.

Wie zijn of haar bezoek plant en daarbij voor een lage prijs gaat, komt mogelijk uit op P+R Maastricht Noord. Vanaf hier rijden vier bussen per uur naar de Mosae Forum/Markt (lijn 10), maar ook twee bussen per uur (lijn 30) en twee treinen per uur naar het station en dus Wyck. De potentie hiervan kan wellicht beter benut worden. In de komende jaren wil gemeente Maastricht het aantal parkeerplekken op afstand uitbreiden. Op de lange termijn kunnen twee mogelijke locaties, een P+R-voorziening op Trega en een P+W-voorziening ongeveer ter hoogte van het huidige winkelcentrum Noorderbrug, een rol spelen bij de autobereikbaarheid en vindbaarheid van Wyck.

Figuur B.12: Autostructuur stationsomgeving met parkeerlocaties



## VI Alternatieve routes voor treinvervangend busvervoer

Op dit moment wordt de overweg Duitsepoort gebruik voor het busvervoer dat tijdens calamiteiten of geplande werkzaamheden wordt ingezet om het treinvervoer te vervangen. Aankomende passagiers stappen aan de achterzijde van het station uit, de bussen rijden vervolgens leeg naar de voorzijde waar vertrekkende passagiers kunnen instappen. In figuur B.13 is een alternatieve route weergegeven. Deze is besproken met treinvervoerders NS en Arriva en akkoord bevonden. Nadere afstemming vindt nog plaats.

*Figuur B.13: Voorstel voor alternatieve rijroutes treinvervangend busvervoer*

