

Stadsronde : Terrassen Stationsstraat Wyck

Datum : 1 februari 2022

Gevolgte procedure

Wij zijn enigszins verbaasd over het feit dat er alsnog een stadsronde is over het voornemen om terrassen toe te staan op het middenplein van de Stationsstraat.

Op 1 december 2021 heeft Arriva een brief gestuurd over de eerder aangenomen motie van D66 met betrekking tot een pilot met terrassen op de middenplein Stationsstraat. Wij begrijpen dat naar aanleiding van deze brief op 10 december een aanvraag is ingediend voor de stadsronde, waarna met de kennis van de brief van Arriva in de raadsvergadering van 21 en 22 december de motie voor de **tweede** keer is aangenomen.

We kunnen hieruit de volgende conclusies vaststellen:

- Alle gemeenteraadsleden hebben voorafgaand aan behandeling van de motie voor de tweede keer inhoudelijk kennis genomen van de in de brief met de door Arriva genoemde argumenten.
- Alle gemeenteraadsleden hebben vooraf kennis genomen van de informatie van het bestuur en de ambtenaren van de gemeente Maastricht en van de standpunten van bewoners en ondernemers.
- Ieder gemeenteraadslid heeft op basis hiervan zijn/haar afweging gemaakt en stemkeuze gemaakt. Dit heeft geleid tot **aanname van de motie**.

En dan nu toch een Stadsronde. Voor ons komt het vreemd over, dat een tot twee keer toe democratisch genomen besluit, vervolgens alsnog leidt tot een stadsronde.

Arriva

Een paar voor ons opvallende zaken willen we onder de aandacht brengen.

Arriva geeft in haar brief d.d. 1 december jl. het volgende aan met betrekking tot de fietsenstalling:

"Diagonale" fietsers op de Stationsstraat vormen sindsdien een uitdaging voor de verkeersveiligheid. De oplettendheid en professionaliteit van onze chauffeurs heeft -tot op heden - ervoor gezorgd dat er geen aanrijdingen zijn ontstaan. De reistijd (door verlagen van de snelheid en remmen voor fietsers) komt in het gedrang en reizigers zien vaker hun overstapmogelijkheid in gevaar komen.

Uit bovenstaande blijkt in ieder geval dat de verkeerssituatie voor fietsers niet buitengewoon gevaarlijker is dan elders, terwijl vooruit rijdende fietsers veel minder overzicht hebben dan een voetganger die meer overzicht heeft bij het oversteken van een eenrichtingsverkeersweg. Dat de overstapmogelijkheid voor reizigers in gevaar komt, lijkt ons eerder een speculatie van Arriva dan een aantoonbaar gegeven. Mocht dit op enige wijze aantoonbaar zijn, dan zien we dat graag tegemoet.

Overigens lijkt het ons evident dat chauffeurs altijd oplettend en professioneel zijn bij het uitvoeren van hun werk in alle verkeerssituaties.

Vervolgens lijkt Arriva een voorschot te nemen op de toekomst door te stellen dat 'Arriva als gevolg van een méérkilometers, extra businzet en derving reizigersomzet een financiële schade loopt van jaarlijks € 600K' en stelt vervolgens 'Zonder overeenstemming over deze schade zal een ander gevolg intreden namelijk dat het ov-voorzieningsniveau van het stadsnet moet inkrimpen. Het gaat

dan concreet om het verlagen van ritfrequenties en geheel of deels laten vervallen van bestaande bustrajecten (anders dan voorzien in de normale balansafweging tussen feitelijk reizigersvolume en aangeboden inzet).'

Zonder enige onderbouwing of ervaring op te hebben gedaan in de voorgestelde pilot van twee jaar, zwaait Arriva alvast met een cheque van € 600k of andere sancties.

Het getuigt van weinig vertrouwen en partnership tussen partijen die contractueel een langdurige relatie zijn aangegaan.

Tevens kunnen wij ons nog herinneren dat Arriva in november 2021 aankondigde om de buslijnen en frequenties voor het Jekerkwartier aan te passen. Reden was dat er te weinig gebruik van busvervoer werd gemaakt door de bewoners van het Jekerkwartier. Waarschijnlijk valt dit bij Arriva onder de noemer '*de normale balansafweging tussen feitelijk reizigersvolume en aangeboden inzet*'.

Let wel, dit was gewoon een droge aankondiging zonder enige financiële compensatie!

Met ander woorden, een mogelijke vertraging van een enkele keer dat een bus moet remmen voor een overstekende voetganger leidt tot een cheque van € 600k ten laste van de gemeente Maastricht of tot aankondiging van andere maatregelen, maar het schrappen van een volledige buslijn door Arriva zelf, leidt tot geen enkele compensatie.

Dit alles doet ons denken aan een aannemerspraktijk die ons bekend is, waarbij bij de aanbesteding competitief wordt ingeschreven en nadat het werk is gegund, wordt minderwerk nagenoeg niet verrekend en voor meerwerk wordt de joker ingezet en 'met een vork geschreven'.

Stichting Behoud Leefbaarheid Sint Maartenslaan e.o.

De brief en argumenten van de Stichting 'Behoud Leefbaarheid Sint Maartenslaan e.o.' spreekt ons op onderdelen meer aan. Ook wij vinden dat de argumenten die destijds wellicht legitiem waren bij het afsluiten van de St. Antoniuslaan inmiddels zijn achterhaald. Dit besluit zou moeten worden herzien, zeker voor het busvervoer nu deze elektrisch zijn aangedreven, wat niet het geval was bij de besluitvorming om de St. Antoniuslaan af te sluiten.

Verder zijn wij het ook eens met het voorstel van de Stichting Behoud Leefbaarheid Sint Maartenslaan e.o. dat er een revitalisering van het overleg moet komen, om samen te werken aan een visie voor het stationsgebied samen met bewoners, ondernemers en studenten. In het verleden is zo 'Stad en Spoor' tot stand gekomen, dat wellicht een vervolg moet krijgen. En ook wij vinden dat er balans moet zijn in de belasting van de straten in Wyck voor wat betreft het busvervoer.

Waar wij ons niet in kunnen vinden zijn de drie redenen die de stichting noemt om bezwaar te maken. Wij zijn niet voor het anders omleiden van bussen gedurende de pilot periode en verwachten geen toename van 'wild fietsparkeren' in het Wyckse als gevolg van de terrassen op de middenplein. En já, het mobiliteitsvraagstuk van Wyck vraagt om een integrale benadering. Temeer omdat het beleid erop is gericht om openbaar vervoer in toenemende mate te stimuleren en het Stationsgebied daar een belangrijke functie inneemt.

Belang van terrassen in de Stationsstraat

Wyck ontwikkelt zich steeds meer tot een bruisend stadsdeel. Echter ook een stadsdeel dat voor veel bezoekers nog onbekend is. Nog teveel bezoekers die met de trein Maastricht aandoen (in 2019 wekelijks zo'n 150.000) kennen Wyck onvoldoende. De meeste centrumbezoekers die met de trein arriveren lopen linea recta door naar de Sint Servaasbrug, omdat men in de veronderstelling is dat daar het centrum van Maastricht is.

Willen we het centrum van Maastricht 'groter' maken door spreiding van bezoekers te stimuleren, dan is een verdere ontwikkeling van Wyck van eminent belang. Dat geeft de mogelijkheid om het huidige, als zodanig bekend staande 'kernwinkelgebied' enigszins te ontlasten.

Wyck moet niet langer een aanloopwijk zijn voor het huidig kernwinkelgebied. Het centrum van Maastricht moet beginnen bij het station en terrassen in de Stationsstraat maken dit mogelijk!

Door bezoekers die Maastricht met de trein aandoen of weer verlaten, zullen terrassen in de Stationsstraat als gastvrij worden ervaren en er zal gebruik van worden gemaakt.

Wij zijn ervan overtuigd dat terrassen in de Stationsstraat een impuls geven aan alle Wyckse ondernemers (horeca en retail!) en dat ze bijdragen aan een kwalitatieve ervaring voor de meeste bewoners van Wyck. Terrassen in de Stationsstraat dragen bij aan de ontwikkeling van Wyck als hét stadsdeel waar het goed wonen, werken, ondernemen, studeren en recreëren is!