



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van D66
de heer H.W.M. Jongen
de heer P. van de Kandelaar

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake autoluw Wyck

DATUM
20 oktober 2025
Verzonden: 20-10-2025

BIJLAGEN
6

BEHANDELD DOOR
M (Marijke) Terpstra

TELEFOONNUMMER
043 350 4412

ONZE REFERENTIE
2025.03444

E-MAILADRES
Marijke.Terpstra@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heren Jongen en Van de Kandelaar,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Kan het college toelichten waarom is gekozen voor afsluiting van de Wycker Brugstraat en omgeving in de avond- en nachtelijke uren, terwijl de verkeersdruk en verblijfskwaliteit met name overdag en in het weekend onder druk lijken te staan?

Antwoord 1:

Zowel in het raadsbesluit uit 2021 als in het huidige coalitieakkoord is aangegeven dat het vormgeven van de pilot autoluw Wyck in overeenstemming met bewoners en ondernemers diende plaats te vinden. Daarom is een werkgroep samengesteld die bestond uit een representatieve vertegenwoordiging voor Wyck. Daarover bent u geïnformeerd via de volgende informatiebrieven

[juli 2023](#)

[december 2023](#)

[september 2024](#)

De meningen over autoluw zijn sterk verdeeld, zo ook in de werkgroep. In de werkgroep zijn meerdere verkeersmaatregelen doorgesproken op verschillende momenten van de dag en week en is tevens de grootte van het pilot gebied onderwerp van discussie geweest. Op basis van een meerderheid heeft de werkgroep in september 2024 haar advies over de vormgeving van de pilot afgegeven. Dit advies is destijds aan u voorgelegd en op 4 december 2024 is dit advies ook toegelicht op een informatieavond. Het college heeft dit advies integraal overgenomen.

Vraag 2:

Heeft het college alternatieve scenario's bekeken waarin de afsluiting juist overdag of in de vroege avond plaatsvindt, en zo ja, kan het college deze scenario's met de raad delen?



DATUM
20 oktober 2025

Antwoord 2:

In de periode januari 2024- september 2024 is de werkgroep vier keer bij elkaar geweest. Tijdens deze bijeenkomsten zijn meerdere verkeersscenario's bekeken. Daarbij zijn ook scenario's aan de orde geweest waarbij de afsluiting overdag of in de vroege avond plaatsvindt.

Van deze werkgroep bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt die u hier kunt teruglezen. Vanwege de AVG zijn de namen van de deelnemers zwartgelakt.

Vraag 3:

Hoe verhoudt de gekozen maatregel zich tot de ambities en uitvoering van een autoluw en leefbaar Wyck in termen van meetbare effecten op verblijfskwaliteit, bezoekersstromen en de beleving van bewoners?

Antwoord 3:

In 2025 is het advies verder uitgewerkt in concrete maatregelen. Hiervoor is een viertal deelwerkgroepen samengesteld waaronder ook een groep die samen met de gemeente de criteria voor de evaluatie heeft vormgegeven. Ook zijn de criteria bepaald voor tussentijdse bijsturing van de pilot. Deze criteria bestaan vooral uit meetbare effecten zodat zo objectief mogelijk geëvalueerd kan worden.

De verblijfskwaliteit en de beleving van bewoners worden vooraf en tijdens de pilot gemeten door het afnemen van enquêtes onder bewoners, ondernemers en bezoekers. De bezoekersstromen worden gekwantificeerd door de inzet van meerdere meetsystemen zoals verkeerscamera's en het programma Argaleo. Met Argaleo wordt gemeten of er sprake is van groei of afname in de bezoekersstromen tijdens de pilot in 2026 ten opzichte van het jaar 2025.

Vraag 4:

In hoeverre is het college bereid te verkennen of afsluitingen overdag en in de vroege avond effectiever kunnen bijdragen aan leefbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit in Wyck?

Antwoord 4:

Het college houdt vast aan de gemaakte afspraken dat de pilot een jaar zal duren (met een eventuele verlenging van 3 maanden). Na afloop van de pilot zal uit de evaluatie blijken of maatregelen definitief worden gemaakt en/of er vervolgmaatregelen komen. Ook kan het zo zijn dat er tijdens de pilot behoefte is aan een uitbreiding of juist een afschaling van de pilot. Dit wordt in nauw overleg met mij en het college afgewogen. U zult daar als gemeenteraad van op de hoogte worden gesteld.

Vraag 5:

Hoe wordt de representativiteit van de omzetcijfers, die via de notaris door een selectie van horeca- en retailzaken worden aangeleverd, gewaarborgd voor het totaalbeeld van de economische effecten in Wyck?

Antwoord 5:

Door Ondernemend Wyck wordt een aantal horeca en retailzaken gevraagd om maandelijks, op vrijwillige basis omzetcijfers te laten deponeren bij Wyck notarissen. Het gaat om ondernemers uit de Wycker Brugstraat (3 horeca en 3 retail), uit de Rechtstraat Noord (2 horeca en 2 retail), uit de Rechtstraat Zuid (2 horeca en 3 retail) en uit de Hoge Brugstraat (1 horeca en 1 retail),



DATUM
20 oktober 2025

Dit zijn niet alleen leden van OW. Hierbij wordt een evenwichtige verdeling tussen retailers alsook dag- en avondzaken nagestreefd.

De omzetcijfers dienen te worden voorzien van een onderbouwing. Er zijn immers meerdere argumenten mogelijk voor toe- of afname van omzet. Ook aangeven of er een verschil is tussen zaterdag en zondag. Wyck notarissen zal deze gegevens verwerken in een grafiek waardoor een tendens zichtbaar wordt. Deze zal vervolgens met de werkgroep worden gedeeld. De gemiddelde omzet in Wyck mag er niet op achteruit gaan met als aantoonbare oorzaak de pilot autoluw Wyck.

Vraag 6:

Welke alternatieven heeft het college onderzocht om vrachtverkeer efficiënter af te wikkelen, bijvoorbeeld door middel van tijdsvensters of logistieke hubs, zonder de bereikbaarheid van ondernemers te beperken?

Antwoord 6:

Het vrachtverkeer wordt gedefinieerd als een wagen met een tonnage van meer dan 3500kg. Voor dit verkeer wordt gewerkt met tijdsvensters, binnen de singels is dit vrachtverkeer alleen toegestaan tussen 7.00 en 12.00h. Om noodleveringen mogelijk te maken zal een ruimte op het Hoogbrugplein hiervoor worden ingericht. Van hieruit kan men, buiten de venstertijden om, verder Wyck in met bijvoorbeeld rolcontainers.

De grootste stroom aan logistieke bewegingen vindt echter plaats door kleinere bestelbusjes. Juist op deze verkeerstroom is nog weinig grip en deze stroom is ook sterk groeiende door internet verkopen. Daarom is ervoor gekozen om in de eerste fase te starten met het inperken van deze kleinere voertuigen op alleen de Wycker Brugstraat en het stukje Oeverwal/Cörversplein. Op maandag t/m zaterdag mogen deze voertuigen hier alleen nog maar beleveren tussen 7.00 uur en 12.00 uur. Na 12.00 uur en de gehele zondag moet deze belevering plaatvinden vanuit de zijstraten (Rechtstraat, Wycker Grachtstraat en Lage Barakken) waar de bestaande laad- en losstroken 24/7 worden opengesteld. In deze zijstraten wordt gemonitord (met camera's en fysieke controles) hoeveel laad- en losverkeer hier gebruik van maakt. Zo krijgen we meer grip en inzicht op deze verkeerstroom waarmee we fase 2 kunnen vormgeven.

In de tweede fase is het de bedoeling om het gebied waarbinnen de kleinere voertuigen alleen mogen laden en lossen tussen 7.00 uur en 12.00 uur te vergroten. Hoe dit verloopt en hoe groot dit gebied wordt, zal met betrokken partners worden doorgesproken en als advies aan mij worden voorgelegd.

Met een aantal marktpartijen zijn de eerste gesprekken gevoerd over het inzetten van logistieke hubs in Wyck. Vooralsnog is dit nog niet concreet.

Vraag 7:

Hoe gaat het college inzicht geven in de totale kosten van de pilot Autoluw Wyck, inclusief inrichting, handhaving, communicatie en evaluatie?

Antwoord 7:

Bij het raadsbesluit uit 2021 is destijds € 200.000 gevoteerd voor de uitvoering van de pilot en het definitief maken van de maatregelen indien de pilot geslaagd zou zijn. Dit bedrag is, mede door de inzet van participatie en alle daarbij voorgestelde (tijdelijke) maatregelen, niet voldoende. Momenteel wordt dit bedrag al overschreden door de optelsom van de volgende zaken:



DATUM
20 oktober 2025

- € 5.000, participatiebijeenkomsten gedurende 2023, 2024 en 2025
- € 45.000, vormgeving en plaatsen afsluiting Wycker Brugstraat en bewegwijzering vanuit Qpark parkeergarages de Griend en Plein 1992 naar Wyck toe
- € 20.000, aanleggen zebrapaden, inkoop bebording en straatwerk
- € 30.000, monitoring logistieke stromen tijdens de pilot
- € 10.000, inzet traffic management (route apps) en meting voetgangersstromen tijdens pilot
- € 50.000, uitvoering verkeersmetingen voor en tijdens pilot
- € 50.000, inzet externe ondersteuning op verkeersgebied in 2023, 2024 en 2025
- € 5.000, afnemen enquêtes voor en tijdens de pilot
- € 2.000, informatieavond 13 november 2025

In ditzelfde raadsbesluit zat ook de beoogde afsluiting van de spoorwegovergang Duitsepoort. Deze afsluiting is niet doorgegaan en de vrijgevallen financiën kunnen deels voor deze pilot worden ingezet. Zo heb ik nog de ruimte om tot € 100.000 bovenop de € 200.000 uit te geven. De verwachting is dat dit bedrag ook nodig zal zijn.

De pilot autoluw Wyck is ook bedoeld als lakmoesproef voor mogelijk andere stadsdelen die autoluw gemaakt gaan worden. Daarom worden er ook data verzameld die hiervoor nuttig zijn. De totaal kosten van de pilot worden bijgehouden en zullen aan u, via een raadsinformatiebrief, worden toegezonden.

Vraag 8:

Hoe worden de kosten financieel gedekt en op welke manier wordt gewaarborgd dat de maatschappelijke baten (waaronder leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid) in verhouding staan tot de gemaakte uitgaven?

Antwoord 8:

*Voor de dekking verwijs ik u naar het antwoord onder vraag 7.
De maatschappelijke baten worden gemeten zoals onder vraag 3 beantwoord.
Over de verhouding maatschappelijke kosten en de gemaakte uitgaven kan ik u nu nog niets zeggen.*

Vraag 9:

Als de proef succesvol blijkt, met welke structurele kosten houdt het college dan rekening bij een eventuele opschaling naar een permanent autoluw Wyck?

Antwoord 9:

Daarover kan ik u nu nog niets zeggen. Dat is geheel afhankelijk van de zaken die we tegen komen tijdens de pilot. Zo is de wijze van een eventuele definitieve afsluiting een belangrijke kostenpost, net als de eventuele inzet van camera's voor handhaving. Ook het eventueel vergroten van het pilotgebied leidt tot extra kosten evenals het maken van mogelijke logistieke hub.

Vraag 10:

Welke indicatoren hanteert het college bij de evaluatie van de pilot, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersdruk, luchtkwaliteit, voetgangersstromen en ervaringen van ondernemers?



DATUM
20 oktober 2025

Antwoord 10:

Voor de verkeersdruk is afgesproken dat er een afname van de totaalstroom verkeer van 15% in Wyck binnen de singels beoogd is.

Voor de luchtkwaliteit is geen criterium opgesteld. De luchtkwaliteit zal voornamelijk door de Zero Emissie Zone verbeteren. De pilot autoluw Wyck heeft hier nauwelijks invloed op.

De bezoekersstromen worden door het systeem Argaleo gemeten, in het jaar voor de pilot (2025) en tijdens het loopjaar van de pilot (2026).

De ervaringen van de ondernemers worden met enquêtes uitgevraagd. Daarnaast worden er ondernemersbijeenkomsten georganiseerd door Ondernemend Wyck, Centrummanagement en de gemeente. Tevens worden de omzetcijfers bijgehouden zie onder vraag 5.

Voor de overige criteria verwijs ik u naar de laatste [raadsinformatiebrief](#) hierover

Vraag 11:

Op welke momenten en via welke procedure wordt de raad in de gelegenheid gesteld om bij te sturen als blijkt dat de getroffen maatregelen onvoldoende bijdragen aan de gestelde doelstellingen?

Antwoord 11:

In het raadsbesluit uit 2021 staat de maatregelen te effectueren in definitieve vorm als de pilot leidt tot het beoogde resultaat. Zodra er wordt afgeweken van dit raadsbesluit, zal het college dit aan u voorleggen.

Tijdens de pilot zult u met raadsinformatiebrieven op de hoogte worden gesteld van de situatie. De evaluatie van de pilot zal eveneens aan u worden gecommuniceerd

Vraag 12:

Op welke manier wordt door het college geborgd dat de verzamelde data over verkeer, parkeerdruk, laden en lossen, bezoekers- en bewonerservaringen en omzetcijfers representatief en betrouwbaar zijn voor een volledige evaluatie van de pilot?

Antwoord 12:

De data worden bijgehouden door het team datagedreven sturen van de gemeente Maastricht. Zij hebben de opdracht en de kennis om de data representatief en betrouwbaar te genereren en te presenteren.

Vraag 13:

Hoe beoordeelt het college de betekenis van de intensieve participatie bij de pilot Autoluw Wyck in vergelijking met de aanpak in andere steden, en hoe wordt dit meegenomen in de evaluatie?

Antwoord 13:

Het college heeft uw raadsopdracht uit 2021, waarin u nadrukkelijk vraagt om de pilot in overeenstemming met ondernemers en bewoners vorm te geven, uitgevoerd. Juist omdat dit zo zorgvuldig gebeurd is, verwacht het college dat dit bijdraagt aan een gedragen evaluatie.

Vraag 14:

Welke lessen heeft het college uit andere steden met autoluwe maatregelen meegenomen bij de vormgeving van de pilot in Wyck, en op welke punten bewust is gekozen voor een andere aanpak?



DATUM
20 oktober 2025

Antwoord 14:

Het college is van mening dat ieder gebied maatwerk behoeft en dat er daarmee geen blauwdruk ligt hoe een stadsdeel autoluw te maken. Ambtenaren hebben wel contact gelegd met andere steden en hebben zeker kennis gedeeld. Er zijn hierbij verschillen geconstateerd in de grootte van het gebied, de aanwezige verkeersstromen, de aanwezigheid van retailers, de wijze van afsluiting, het draagvlak, het verzamelen van data, de ambtelijke inzet en de bijbehorende projectfinanciering. Bij de pilot in Wyck is, in uw opdracht, bewust gekozen voor een intensieve participatie, het inzetten op het verzamelen van data en het zo objectief mogelijk evalueren van de pilot door vooraf gezamenlijk de criteria hiervoor te definiëren.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality

en

Manon Fokke
Wethouder Financiën, Personeel & Organisatie, Burgerparticipatie en Lobby

Schriftelijke vragen

Verslag 1^e bijeenkomst werkgroep Autoluw Wyck

Dinsdag 20 februari 2024 (The Masters, Hoogbrugstraat 42)

Aanwezig:

...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoners
...	Café Servaas
...	Retailondernemer Boetiek Sondez en Shop Noir
...	bewoner en huisarts (echter niet in Wyck)
...	vervanging ... van Ondernemend Wyck
...	Centrummanagement
...	Buurtplatform Wyck
...	Buurtplatform Wyck
...	Gemeente Maastricht, gespreksleider
...	Gemeente Maastricht, projectleider
...	Gemeente Maastricht, communicatie
...	Maastricht Bereikbaar, procesmanager
...	Stagiaire gemeente Maastricht, Mobiliteit
...	Grenspaal12
...	Grenspaal12
...	Gemeente Maastricht, Mobiliteit, beleidsondersteuner

Verhinderd:

...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner

Afgemeld:

...	bewoner
...	Retailondernemer Ruijters

1. Opening (door ...)

Het openingswoord wordt gehouden door ..., stadsdeelregisseur binnenstad. ... zal deze bijeenkomst begeleiden en erop toezien dat iedereen in de gelegenheid wordt gesteld zijn/haar

reactie te geven als ook te bewaken dat de bijeenkomst conform afspraak om 20.00 uur wordt afgerond. Deze 1^e bijeenkomst staat in het teken van ideeën met elkaar delen ten aanzien van een meer autoluw Wyck. En het ophalen van aandachtspunten bij het proces.

Ook wordt benadrukt dat de werkgroep gaat bepalen hoe en waar de pilot gaat plaatsvinden. Daarnaast wordt aangegeven dat de mensen die vanuit de gemeente aanwezig zijn puur ter ondersteuning van het proces zijn en geen stem hebben in de werkgroep.

2. Presentatie (door ..., projectleider Autoluw Wyck)

... is verheugd dat (bijna) iedereen aanwezig is. Na het doorlopen van het programma vindt een nadere toelichting plaats betreffende het tot stand komen van deze werkgroep. Deze presentatie zal ook worden toegestuurd.

November 2023 is door Onderzoek en Statistiek van de gemeente Maastricht de enquête “Autoluw Wyck” gehouden. Deze enquête is in geheel Wyck huis aan huis verspreid. In deze enquête konden mensen aangeven deel te nemen in de werkgroep. Hierop is een flinke respons gekomen. Op basis van de basisregistratie adressen en gebouwen (BAG) is de werkgroep samengesteld. Er zijn volledig aselekt 16 personen (12 bewoners en 4 ondernemers waarvan 1 horeca, 2 retail en 1 overig) gevraagd om deel te nemen aan deze werkgroep. Daarnaast zijn ook buurtplatform Wyck (2 personen), Ondernemend Wyck (1 persoon) en het Centrummanagement (1 persoon) in deze werkgroep vertegenwoordigd. Daarmee is de gemeente van mening dat de werkgroep op deze wijze de meest objectieve weerspiegeling vormt van de daadwerkelijke verhoudingen in Wyck. De samenstelling van de werkgroep staat daarmee dan ook vast.

Na de voorstelronde wordt vanuit OW aangegeven dat ze van mening zijn dat de ondernemers zijn ondervertegenwoordigd. Reactie hierop is dat de werkgroep op deze wijze is samengesteld om een zo objectief mogelijke afspiegeling van Wyck te hebben.

T.b.v. de verslaglegging is er geen bezwaar tegen het opnemen van de namen van de aanwezigen in het verslag. Aanwezigen geven verder allemaal aan met een constructieve houding aan tafel te zitten en het proces in te gaan.

... benadrukt dat doel van deze werkgroep is om in gezamenlijkheid een zwaarwegend advies t.b.v. college en/of raad voor te bereiden over op welke wijze invulling te geven aan de pilot “meer autoluw maken van Wyck”. Het doen van de pilot staat niet meer ter discussie. Hiervoor is immers door de raad opdracht gegeven. Door de raad is verder geen nadere definitie ten aanzien van het woord “autoluw” gegeven. Wel is aangegeven dat dit in het aankomende proces samen met en door bewoners en ondernemers moet worden vormgegeven.

Ook de criteria waarmee wordt bepaald of de pilot succesvol is verlopen worden door de werkgroep bepaald. ... geeft aan dat wanneer uiteindelijk de conclusie is dat de pilot geen succes is, de genomen maatregelen worden teruggedraaid.

Zoals eerder aangegeven betreft deze werkgroep een vertegenwoordiging/afvaardiging van en daarmee ook het aanspreekpunt en de schakel met de overige ondernemers en/of bewoners. Het is dan ook belangrijk dat hetgeen hier besproken wordt, wordt gedeeld met andere belanghebbenden en evt. feedback via jullie hier in de werkgroep terugkomt om te bespreken.

Het is aan de werkgroep om samen na te denken over de vorm waarop uitvoering wordt gegeven

aan de pilot en hiervoor een advies voor te bereiden. Waarbij de ruimte is om na te denken over o.a. het ruimtelijk ontwerp (bijvoorbeeld ook meer groen etc.), de dagen en/of tijdstippen waarop de pilot plaatsvindt, de grootte van het gebied en zich niet alleen te beperken tot verkeerstechnische maatregelen op straatniveau. De resultaten van de door de gemeente gehouden enquête “Autoluw Wyck” en de enquête “Autoluw Wyck Bezoekers” vormen hierbij het startpunt.

De werkgroep bepaalt uiteindelijk welk advies over de te nemen maatregelen tijdens de pilot aan het college uitgebracht wordt op basis van meerderheid 50% + 1.

Het streven is voor het zomerreces, gedurende een aantal bijeenkomsten, te komen tot een drietal verkeersvarianten. Gevolgd door een brede informatiedag en het uitbrengen van een advies aan college/raad. Technische uitwerking van de voorkeursvariant vindt plaats in het najaar 2024 zodat de pilot begin 2025 van start kan gaan. Ook de duur van de pilot is onderdeel van het advies dat door de werkgroep wordt uitgebracht.

Mocht echter gaandeweg het proces blijken dat er behoefte is aan meer tijd om tot een gedegen advies te komen dan zal het tijdspad worden opgeschoven. Belangrijk is dat er een gedragen, zwaarwegend advies aan college/raad wordt voorgelegd.

3. Dialoog

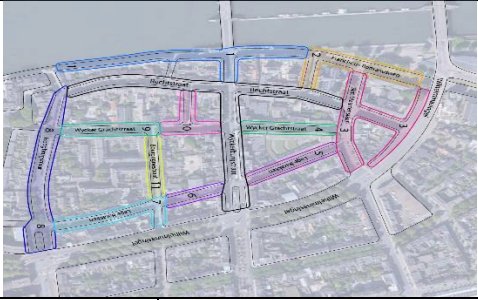
De resultaten van de enquêtes “Autoluw Wyck” en “Autoluw Wyck Bezoekers” worden uitgedeeld alsook een plattegrond van het gebied waarop de pilot betrekking kan hebben.

Behalve deze informatiebronnen is ook gesproken met andere belanghebbenden zoals o.a. Stichting Samen Onbeperkt, de Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, Milieudefensie. Ook deze input wordt meegenomen voor deze pilot.

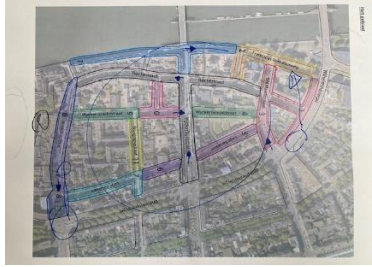
Vanuit buurtplatform Wyck wordt ook aandacht gevraagd voor de problemen die worden ervaren als gevolg van het doorgaand verkeer binnen Wyck, met name door fietsers en scooters.

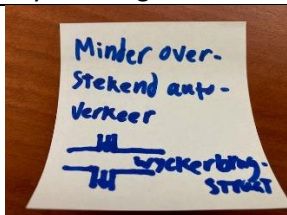
Aanvullend op voornoemde input is het voor het draagvlak van belang om het er met elkaar over te hebben, kennis te nemen van elkaars standpunten/tegenbelangen en op zoek te gaan naar de gedeelde belangen. Daarom wordt de werkgroep gevraagd zich op te splitsen in een drietal groepen. Op basis van een tweetal onderwerpen (het gebied en maatregelen) worden per groepje de aandachtspunten benoemd waarvan nu al duidelijk is dat deze op voorhand meegenomen moeten worden in de pilot.

Hieronder volgt een overzicht van de aandachtspunten zoals door de 3 groepen zijn meegegeven.

Aandachtspunten betreffende <u>het gebied</u>		
		
Veilig lopen / fietsen Te weinig ruimte voor lopen	Wyck loopt van station tot Maas en is dus groter dan	Voor bewoners en bezoekers Rechtstraat bereikbaar voor ophalen- en uitladen

	nu getekend (waterbed effect)	
Één zijde van de straat fietsen, parkeren auto's Andere zijde lopen en groen (bomen)	Grote Wyck kent belangrijke OV-assen die gebied doorkruisen en verdelen!	Doorgaande route(s)
Éénrichtingsstraten voor fietsers > fietsstraten	Onveilig: fietsers, drukte verkeer	Focus op verblijfsgebieden
Remsystemen om snelheid fietsers te beperken	Neem parkeergarages mee in het gebied	Fietsers door Wycker Brugstraat
Geen fietsers Stenenwal 'Boulevard' van Vaeshartelt tot Sofa"	Gebied kent veel doorgaand (sluip) verkeer	Rechtstraat verlengen tot aan Ruijterij
Watertaxi's	Staten in gebied zijn te smal voor fietsers, voetgangers, en auto's samen	Zijstraten Rechtstraat !
Coffeeshops vs verkeer dubbelparkeren	Parkeren op straat door winkel en coffeeshop bezoekers	Bewoners behoefte aan bereikbaarheid met auto
In het weekend Wyckerbrug loopgebied. Overige dagen ook auto's	Toeristen die te lang parkeren op plekken die daar niet voor bedoeld zijn.	2, 3, 8 alternatieve parkeergelegenheid nodig.
Parkeren voor eigen bewoners t.o.v. bezoekers	Onveiligheid door fietsverkeer	
Parkeren niet alleen bezoekers, ook vergunninghouders & garages + toegankelijkheid	Problemen éénrichtingsverkeer	
Gebied beperken tot minimaal i.v.m. parkeerplaatsen die komen te vervallen.	Enkel voetgangers en fietsers in beperkte straten	
Auto's, fietsen, scooters		
Handhaving		
Verkeersplan i.p.v. autoluw		
Plan "Boven het spoor " betrekken bij pilot		
Max snelheid		
Gedurende bepaalde tijden deels als voetgangersgebied		
'Feestparkeren' in gebied 2 en 3 ontmoedigen		
Duidelijkheid gebiedsbeperking toeristen vs bewoners		
Met ook op toekomst is al autoverkeer ongewenst		
Ruimte voor 'leisure' i.p.v. logistiek		
1, 4, 9, 10, 11 afsluiten d.m.v. bewegend object.		
Autoparkeerplekken aan randen singel behouden		

Aandachtspunten betreffende <u>maatregelen</u>		
	Laden en lossen, niet bij anderen voor de deur!	Betaald parkeren door laten lopen
	Venstertijden voor niet bestemmingsverkeer	Goede P&R buiten bewoonde kom en busjes
	Dagelijks betaald parkeren tot 21.00 uur	Fietsplekken in zijstraten van Wyckerbrugstraat ingebed in 'groen'.
	Weren van bromfietsen op Servaasbrug	Fietsplekken begin Fr. Romanusweg 'Trappen' toeristische boulevard.
	Venstertijden laden - lossen	Zone 2 langs de Maas > parkeren vervangen door fietsparkeren.
	Ophalen en terugbrengen van 'bewoner' (taxi, derden) moet altijd mogelijk zijn.	Levering goederen: logistieke hub voor bewoners. (post.nl is er niet meer)
Richting aangeven parkeeroute voor meer duidelijkheid	2, 3, 8 Meer parkeerplaatsen voor bewoners en klanten. Andere parkeerplaatsen voor bezoekers (toeristen).	Parkeerplaatsen Rechtstraat en Wyckerbrugstraat alleen laden & lossen; ook voor winkelend publiek. Dus niet 1 uur maar 10 minuten!
Toeristen weren met auto's van de straat	Oplossing voor kort parkeren	Enkel woon/werk verkeer heel gebied.
Specifiek aandacht voor bewoners	Bewonerspas voor toegang	Uitbreiden betaald parkeren avonden
Retail wil geen terras voor de deur	Tijdens pilot: mobiele groenbakken.	Beter benutting combi-parkeren
Focus op balans tussen voetgangers en fietsers	I.p.v. auto: groen, bredere stoep, fiets-P.	Betaald parkeren tot later in de avond
Slim boetesysteem/ paaltjes/ camerasysteem	Snelheidsvertragende herinrichting	Max. snelheid
Herinrichting t.b.v. bewoner & ondernemer (terras/bredere stoep, meer fietsrekken etc.)	Zachte sturing fietsverkeer richting Wilhelminabrug	Afsluiten tijdens bepaalde uren
Vergunningen voor klanten van ondernemers?	Rustiger verkeer in Hoogbrugstraat	Andere fietsrekken: * logistiek snel Π 1.000 bestellen, 1 offerte
Rigoureuze aanpak voor de beste test	Bezoekregeling voor bewoners	Maartenslaan tegenover DSM, brede stoepen; ruimte genoeg voor fietsstallingen tussen bomen.
Rekening houden met wat uit het aangewezen gebied geweerd wordt, moet ergens heen!	Wyckerbrugstraat evt. autovrij, volledige doorstroombaan fiets	Meer groen
Retail trekt weg wanneer auto's compleet geweerd worden.	Fietsroutes sturen ≠ Wyckerbrugstraat Alleen op (top) druktedagen	Fietsparkeren niet voor winkel

	Minder parkeerplaatsen, meer groen en fiets- parkeerplaatsen	Communicatie t.a.v. parkeren voor bezoekers
	Minder overstekend autoverkeer Wyckerbrugstraat	Venstertijden 12.00-18.00 uur
		Parkeergarages beter benutten zichtbaarheid
	Aanpakken stoep- parkeerders met name in het weekend	
	Duidelijker aangeven wat wordt bedoeld met autoluw	

4. Hoe nu verder?

Dank voor jullie feedback.

De informatie uit deze doe-sessie, het verslag van deze bijeenkomst en de presentatie worden per email met de aanwezigen gedeeld.

Daarnaast is er een onderzoek beschikbaar naar mobiliteit en bestedingen. Dit wordt op de mail toegestuurd naar de werkgroepleden.

Informatie is ook opvraagbaar via het mailadres autoluwwyck@maastricht.nl. Tevens is er een website [Autoluw Wyck | Thuis in Maastricht](#) waar informatie en contactgegevens te vinden zijn.

Verzoek aan de werkgroep om met de achterban te praten over deze bijeenkomst en evt. aanvullende informatie op te halen en te mailen naar autoluwwyck@maastricht.nl. Ook indien er feedback is ten aanzien van het verslag of nieuwe ideeën zijn ontstaan/nieuwe input gegeven kan worden, stuur een bericht naar autoluwwyck@maastricht.nl.

Tijdens de volgende bijeenkomst, **dinsdag 23 april 18.00 uur**, worden op basis van de vandaag ontvangen input, de enquêtes en de gepresenteerde randvoorwaarden, door bureau Grenspaal12 een aantal realistische verkeersvarianten/maatregelen op hoofdlijnen voorgelegd. Dat zal variëren van kleine stapjes tot grote stappen (lichte/zware varianten). De werkgroep wordt dan meegenomen in de voor- en nadelen van zo'n verkeersvarianten/maatregel.

Vanuit de werkgroep wordt verzocht om een duidelijk instrumentarium te voorzien zodat de verschillende maatregelen goed met elkaar vergeleken kunnen worden. Dit om goed tot een trechtering en een selectie te komen.

In de bijeenkomst d.d. **woensdag 26 juni, 18.00 uur**, worden de geselecteerde verkeersvarianten in

meer uitgewerkte vorm aan de werkgroep voorgelegd en inhoudelijk besproken om te komen tot een voorkeursvariant en advies richting college/raad. Alvorens het definitief advies richting college gaat, vindt er nog een brede informatiebijeenkomst plaats. Datum volgt.

Mochten de twee volgende bijeenkomsten tot onvoldoende voortgang leiden, dan kan de werkgroep zelf beslissen een extra bijeenkomst in te passen of in het najaar van 2024 extra tijd te nemen alvorens de keuze wordt voorgelegd.

5. Rondvraag en afsluiting

... sluit af met de vraag of er nog iemand is die iets kwijt wil over deze avond. Vanuit de werkgroep wordt een tweetal aandachtspunten meegegeven.

- Aanleiding waarom de Raad destijds deze opdracht heeft gegeven is onvoldoende naar voren gekomen. Wat brengt het ons? Wat is de (hogere) visie?
- De aanpak van vanavond werd enigszins ervaren als probleemgestuurd. De nadruk dient juist te liggen op “Wat heb je nodig om Wyck meer autoluw te maken en op welke wijze willen we hieraan vormgeven?” Houd hierbij rekening met de verschillende vervoerswijzen. Wat heeft een auto, fiets nodig? Prioriteit geven aan voetganger? Wat zijn de consequenties als je de parkeerplaatsen weghaalt? Kortom meer focussen op wat je wil bereiken in het gebied en daarbij de criteria benoemen.
- Vanuit de organisatie wordt voorgesteld om voor de komende 2 bijeenkomsten een uurtje extra te reserveren. Er zal dan ook een kopje soep en een broodje worden geregeld. De werkgroep stemt hiermee in.

Hartelijk dank voor jullie aanwezigheid en constructieve inzet!

Verslag 2^e bijeenkomst werkgroep Autoluw Wyck

Dinsdag 23 april 2024 (The Masters, Hoogbrugstraat 42)

Aanwezig:

...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	Retailondernemer Ruijters
...	Café Servaas
...	vervanging ..., retailondernemer
...	Archipel Taxadvice
...	Ondernemend Wyck
...	Centrummanagement
...	Buurtplatform Wyck
...	Buurtplatform Wyck
...	Gemeente Maastricht, gespreksleider
...	Gemeente Maastricht, projectleider
...	Maastricht Bereikbaar, procesmanager
...	Stagiaire gemeente Maastricht, Mobiliteit
...	Grenspaal12
...	Grenspaal12

Verhinderd:

...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner

Opening (door ...)

Tijdens de opening zijn door enkele personen die er de eerste bijeenkomst niet bij zijn geweest, vragen gesteld over het proces, de samenstelling van de werkgroep en het doel van de pilot. Dit is kort herhaald maar er is ook verwezen naar het verslag van de eerste bijeenkomst. Over de samenstelling van de werkgroep is geen discussie meer mogelijk.

1. Presentatie aanleiding (door ..., projectleider Autoluw Wyck)

Zie hiervoor de bijgevoegde presentatie.

Er is gevraagd-of de Antoniuslaan weer open kan gaan. Reactie hierop was dat deze afsluiting met een raadsbesluit is genomen. Er moet een goede aanleiding zijn om dit te herzien. Mocht dit bijvoorbeeld uit de pilot blijken, dan kan dit besluit door de politiek heroverwogen worden.

Ook werd gevraagd of er niet op een hoger schaalniveau gekeken zou moeten worden naar Wyck. Hierop is aangegeven dat het hierop wachten ook betekent dat er geen stappen genomen kunnen worden en je blijft afwachten. De doelstelling is nu juist wel een stap (je) te nemen. Door goed te monitoren kun je volgende stappen nemen of stappen herzien.

2. Presentatie verkeersvarianten (door ..., Grenspaal12)

Zie hiervoor de bijgevoegde presentatie.

Hierbij is Grenspaal12 aangegeven dat de voorgestelde varianten niet 24/7 hoeven te worden ingezet. De werkgroep bepaalt zelf op welke dagen en voor welke tijdsduur maatregelen gelden.

Er is geconstateerd dat de inrijd verbodszone voor gemotoriseerd verkeer tussen 12.00 en 18.00h op Oeverwal/Stenenwal/Wyckerbrugstraat groter is dan in de presentatie aangegeven. Dit zal worden gecorrigeerd.

3. Terugblik tafelsessies

In carrouselvorm zijn de verschillende varianten groepsgewijs besproken. Er bleek over een aantal zaken brede consensus te bestaan. Dat in de pilot de focus moet liggen **op maatregelen op de centrale as van de Wycker Brugstraat werd breed gedeeld**. Hier zou een afsluiting voor gemotoriseerd mogelijk kunnen zijn. De voetganger zou dan met zebrapaden bij de zijstraten voorrang kunnen krijgen op deze as. Met drempels kan de snelheid van de fietser omlaag worden gehaald waardoor de snelle fietser eerder gebruik zal gaan maken van de Wilhelminabrug. Vrijkomende autoparkeerplaatsen kunnen worden ingezet voor groen. Laad- en losruimtes moeten goed toegankelijk zijn zodat er niet op de rijbaan geladen en gelost moet worden. Ook kan gedacht worden aan “dubbel gebruik”, na de venstertijden kan de laad- en losstrook voor een andere functie worden ingezet. Dit zal allemaal verder worden uitgewerkt en de eerstvolgende keer gepresenteerd worden.

Ook zijn er veel gemeenschappelijke aandachtspunten meegegeven zoals de noodzakelijke logistiek voor bevoorrading, het taxiverkeer, de touringcarbussen en bezorgdiensten zoals de binnenstadservice. Grenspaal 12 neemt alle ingebrachte punten door en werkt deze uit voor de derde bijeenkomst. Hierbij zal een trechtering/indikking van varianten plaatsvinden, waarbij de focus ligt op de punten waar overeenstemming over is.

Algemene opmerkingen die verder aan de tafels zijn gemaakt:

- Breng in beeld welke verkeersdata er zijn (parkeerdruk, hoeveelheid verkeer, etc) en welke data ontbreken. Is er ooit gemeten hoeveel doorgaand verkeer er is?
- Breng goed in beeld wat de neveneffecten zijn van beoogde varianten zodat een objectief vergelijk mogelijk is. Daarom meerdere varianten uitwerken.

- Integreer in de varianten de plannen bij de kruispunten DSM/Stationsstraat/Hoogbrugstraat.

4. Rondvraag en afsluiting

Tijdens de volgende bijeenkomst, **woensdag 26 juni 18.00 uur**, worden op basis van de vandaag ontvangen reacties, door bureau Grenspaal12 de varianten verder uitgediept en gepresenteerd. Ook gaan we deze bijeenkomst aan de slag met het opstellen van de beoordelingscriteria. Daarnaast bekijkt de werkgroep wat de looptijd van de pilot zou kunnen zijn, hoe een eventuele afsluiting in een pilot eruit kan komen te zien en wat er gebeurt met eventuele vrijkomende ruimte.

De werkgroep bekijkt aan het einde van de derde bijeenkomst of de varianten voldoende rijp zijn om voor te leggen tijdens een brede infodag (datum moet nog bepaald worden). Mogelijk moet er nog een vierde bijeenkomst plaatsvinden.

Ingekomen reactie Buurtplatform Wyck d.d. 5 mei 2024

n.a.v. conceptverslag bijeenkomst werkgroep 23 april 2024.

In het verslag staat een aanvulling/correctie m.b.t. tot de borden (inrijverbod) laatste deel Wycker Brugstraat.

Op de kaarten waarop de vier varianten werden gepresenteerd was niet aangegeven dat er op de Ruiterij een ingang is van een Parkeergarage, gelegen onder Plein 1992. Die parkeergarage is enerzijds een openbare parkeergarage, met de in & uitgang voor auto's aan de zuidzijde, ingang Sonnevillélunet.

Maar er zijn tevens parkeerplaatsen voor Crown Plaza, en voor bewoners appartementen gelegen langs de Maas (en noorden en zuiden van de Hoge Brök) en de appartementen op het Plein 1992. Al die auto's kunnen weliswaar via Sonnevillélunet inrijden, maar voor al die auto's is er aparte ingang voor auto's aan de zijde van de Ruiterij (doorloop voor voetgangers is er ook).

De Hoge Barakken, uitkomend op de Ruiterij, is via een inzinkbare paal afgesloten voor auto's. Maar op de noordzijde van de Hoge Barakken zijn er meerdere parkeerplaatsen bewoners op eigen terrein.

Laden en lossen tbv Crown Plaza, tbv Beluga, tbv Coffeelovers en meerdere zaken op Plein 1992 vindt ook plaats via de Ruiterij. Maar via de Hoogbrugstraat en Waterpoort, linksaf, wordt ook Café Zuid (Bordenhal) bevoorrad. En op de donderdagmiddag wordt een deel van de Ruiterij bezet door de biologische markt.

Een veelheid van gebruik, door personenauto's maar ook van grotere vrachtwagens, die nu grotendeels deel uitmaken van het inkomende en ook uitgaande verkeer op de Hoogbrugstraat. Indien in een pilot de Hoogbrugstraat alleen bestemd is voor inkomend verkeer (dus van oost naar west) zal het uitgaande verkeer alleen via de Wycker Grachtstraat kunnen worden geleid.

Ik vertrouw erop dat deze info, die bij de werkgroepleden niet of nauwelijks bekend was, ook wordt meegenomen bij de verdere vormgeving van een pilot

Met vriendelijke groet,

...

Voorzitter Buurtplatform Wyck

Verslag 3^e bijeenkomst werkgroep Autoluw Wyck

Woensdag 26 juni 2024 (The Masters, Hoogbrugstraat 42)

Aanwezig:

...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	Retailondernemer Ruijters
...	Retailondernemer Boetiek Sondez en Shop Noir
...	Ondernemend Wyck
...	Centrummanagement
...	Buurtplatform Wyck
...	Buurtplatform Wyck
...	Gemeente Maastricht, gespreksleider
...	Gemeente Maastricht, projectleider
...	Maastricht Bereikbaar, procesmanager
...	Stagiaire gemeente Maastricht, Mobiliteit
...	Gemeente Maastricht
...	Grenspaal12

Verhinderd:

...	bewoner
...	bewoner
...	Café Servaas
...	Archipel Taxadvice
...	Grenspaal12

1. Opening (door ...)

... opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. Aangezien niet iedereen bij de 2 voorgaande bijeenkomsten aanwezig was, volgt er een kort voorstelrondje.

Terugkijkend op de 2^e bijeenkomst (23 april 2024) kan worden geconcludeerd dat er binnen de werkgroep geen sprake is van grote uiteenlopende meningen en is er constructief met elkaar gewerkt om te komen tot een aantal uitgangspunten.

Op basis van deze input is een aantal varianten uitgewerkt die we vandaag willen doornemen om te verdiepen. Het gevoel is er dat er op bepaalde zaken reeds consensus is maar daarnaast zijn er ook verschillen. Om hier een duidelijker beeld van te krijgen zal na de toelichting op de 2 verkeersvarianten een aantal stellingen aan de werkgroep worden voorgelegd.

Daarnaast is er per mail een voorstel ontvangen van Ondernemend Wyck (OW) en Vereniging Eigenaren Binnenstad Maastricht (VEBM) ingegeven door Centrummanagement (CMM) betreffende de invulling van de pilot. Mevrouw ... zal dit kort toelichten.

2. Verslag bijeenkomst 23 april 2024

In het verslag van de vorige bijeenkomst is een aantal namen (aan-/afwezigheid) niet correct opgenomen. Dit zal worden aangepast en met eenieder worden gedeeld.

3. Ingekomen brief OW/CMM/VEBM (toelichting door ...)

Na de bijeenkomst van 23 april 2024 is tijdens een verenigingscollectief door de VEBM en OW uitgesproken dat zij zich niet kunnen vinden in het proces en hetgeen besproken is. Het VEBM is uitgesloten voor deze werkgroep en OW vindt zich onvoldoende in de werkgroep vertegenwoordigd.

Omdat het is van belang is dat we constructief met elkaar in gesprek blijven, heeft CMM geprobeerd met een inhoudelijk voorstel deze partijen aan boord te houden. Derhalve is er door CMM een voorstel ingebracht betreffende de invulling van de pilot Autoluw Wyck. De voorgestelde maatregelen zijn door VEBM en OW opgesteld en zijn bedoeld om samen met de andere leden van de werkgroep in dialoog te gaan. CMM zoekt hiermee de verbinding. De brief is zondag verstuurd zodat de werkgroepleden zich hierover een mening konden vormen.

Het voorstel betreft:

- Afsluiten van:
 - o Wyckerbrugstraat, vanaf bloemenstalletje tot de Oeverwal voor auto's, (brom)fietzers en scooters.
 - o Rechtstraat voor auto's (ontheffing voor inwoners)
- Tijdstip van afsluiting (gedurende gehele jaar)
 - o Op doordeweekse dagen van 18.00 tot 02.00 uur
 - o In het weekend van zaterdagavond 18.00 tot maandagochtend 02.00 uur
- Begeleiden van voetgangers
 - o Het aanbrengen van zebrapaden tussen de trottoirs op kruispunten van de Wyckerbrugstraat om voetgangers te helpen veilig over te steken.
- Begeleiden van (brom)fietzers en scooters
 - o Tussen kernwinkelgebied van Wyck worden fietsers geleid via de Wilhelminabrug, Wilhelminasingel en Maartenslaan.
 - o De verkeersdrempels in de Wyckerbrugstraat, zoals genoemd in de werkgroep, worden hiermee overbodig.

- Duidelijke communicatie en bebording over de venstertijden in Wyck. Er ontbreekt nu nl.
 - o Laden en lossen niet toegestaan tussen 12.00-18.00 uur.

Daarnaast biedt OW aan om samen met de gemeente Maastricht te onderzoeken of het leegstaande oude postkantoor kan worden gebruikt als afhaal- bezorgpunt voor pakketten.

Er wordt uitgesproken dat niet iedereen het prettig vindt dat, buiten het proces om, op deze wijze en toonzetting is gecommuniceerd door OW en VEBM. Dit had ook tijdens deze bijeenkomst plenair besproken kunnen worden. Hiermee voelt men zich "voor het blok gezet".

... geeft hierop aan dat dit voorstel gezien moet worden als een handreiking om samen tot een consensus te komen en hiermee te voorkomen dat OW zich terugtrekt uit de werkgroep. Ook geeft ze aan de we gezamenlijk aan het roer staan van deze werkgroep.

Door meerdere personen wordt aangegeven dat er vooral vanuit de problemen die op Wyck afkomen geredeneerd moet worden. Wyck is uniek en hoe kunnen we dat behouden? Tegelijkertijd gaat het om een pilot die niet kan wachten op de grotere projecten/processen die in de toekomst gaan plaatsvinden. Juist door het doen van een pilot kan ervaring (waaronder ook beleving) worden opgedaan en zal data verzameld worden.

Er vindt er nog een discussie plaats over woonstraten en winkelstraten. In de Wycker Brugstraat gaat het met name om winkel, in de Rechtstraat wordt er ook veel gewoond. Dat moet niet vergeten worden.

De heer ... geeft aan dat tijdens een overleg tussen OW en wethouder ... het proces rondom de pilot Autoluw Wyck is besproken. De wethouder heeft hierin aangegeven dat er een opdracht van de gemeenteraad ligt en er ten aanzien van het proces niets meer wordt gewijzigd. Het is aan de werkgroep om te kijken naar de invulling hiervan en een advies voor te leggen. Verzoek is om samen tot een voorstel te komen betreffende de invulling van de pilot (Wycker Brugstraat en omgeving) waar we allemaal iets aan hebben.

Er wordt door meerdere mensen aangegeven dat er ook last ondervonden wordt van de fietser. ... geeft hierop aan dat, zoals ook in de tweede bijeenkomst gesteld, het verwijderen van de fietsroute door de Wyckerbrugstraat geen deel uitmaakt van de pilot. Dit geldt ook voor het fietsverkeer bij de Oeverwal en Cörversplein. Dit heeft te maken met de Omgevingsvisie waarin deze fietstructuren zijn opgenomen en besloten door de gemeenteraad. De pilot kan er wel voor zorgen dat de snelle fietser naar de Wilhelminasingel verleid wordt. Ook kan er tijdens de pilot, gemeten worden op aantallen fietsers (en voetgangers) om dit beter in kaart te brengen.

Vanuit de werkgroep wordt aangegeven dat er behoefte is aan data. Nulmeting (huidige situatie) en gedurende de pilot meten. Zodat evt. een 'versnelknop' kan worden ingedrukt dan wel indien nodig de 'noodknop'. De cijfers die er nu zijn, zijn meegenomen in de presentatie van Grenspaal. Voorstel is om spoedig te starten met het verzamelen van data door middel van metingen.

4. Maximale parkeerduur vervalt (door ...)

Uitspraak van de Hoge Raad leidt ertoe dat per 1 juli aanstaande de maximale parkeerduur komt te vervallen en er een progressief tarief wordt ingevoerd. Dit betekent dat naarmate de automobilist, op straat, langer parkeert meer gaat betalen.

Deze uitspraak is ook van invloed op de pilot Autoluw Wyck want het is de bedoeling dat lang parkerende bezoekers door deze wijziging meer gaan parkeren in parkeergarages en op terreinen waardoor er op straat meer plek vrijkomt voor kort parkeren, vergunninghouders (bewoners en ondernemers), fiets parkeren en meer groen.

Hieronder een overzicht van de parkeertarieven:

Gebied	1e uur	2e uur	3e uur	4e uur	5e uur+
Centrum	€ 3,50	€ 3,50	€ 5,00	€ 5,00	€ 5,00
Academieplein/ Ceramique	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50
Wyck	€ 3,50	€ 3,50	€ 5,00	€ 5,00	€ 5,00
winkelstroken	€ 0,20	€ 1,80	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50

De uitkomsten van monitoring zullen mogelijk op termijn leiden tot aanpassing van de tarieven. Handhaving vindt (naar verwachting per eind dit jaar) plaats via scanauto.

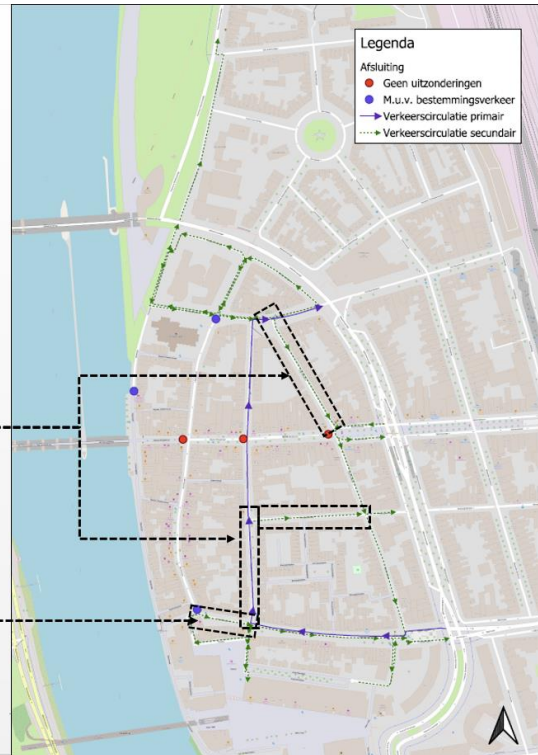
5. Plenaire uitleg verkeersvarianten (door ..., Grenspaal12)

Op basis van de verkregen feedback op de 4 verkeersvarianten tijdens de werkgroep bijeenkomst 23 april jl. is toegewerkt naar 2 varianten. ... licht de 2 (concept)verkeersplannen en sheets betreffende parkeren en laden en lossen toe.

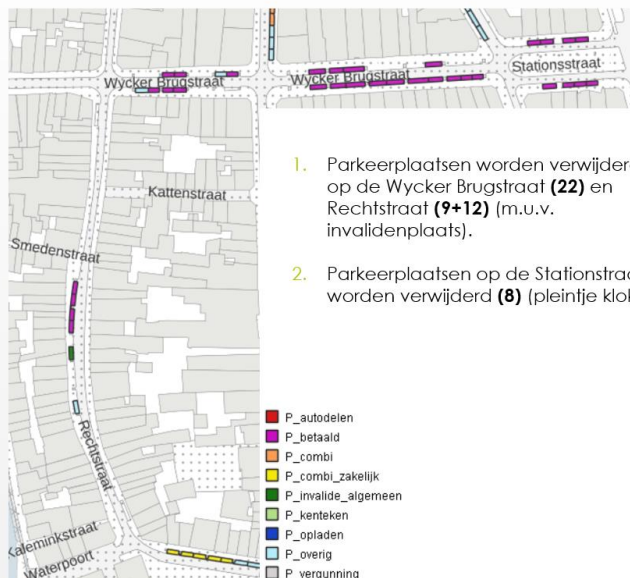


Verkeersplan B

1. De rijrichting van de Franciscus Romanusweg wordt omgedraaid, toegang via de Sint Maartenslaan.
2. Wycker Brugstraat en Rechtstraat zijn autovrij.
3. Rechtstraat blijft (beperkt) toegankelijk voor bestemmingsverkeer.
4. Lage Barakken, Bourgognestraat, Wycker Grachtstraat en stukje Hoogbrugstraat (aansluiting Rechtstraat) worden ingericht als éénrichtingsstraat.



Parkeren



1. Parkeerplaatsen worden verwijderd op de Wycker Brugstraat (**22**) en Rechtstraat (**9+12**) (m.u.v. invalidenplaats).
2. Parkeerplaatsen op de Stationstraat worden verwijderd (**8**) (pleintje klok).

Parkeren

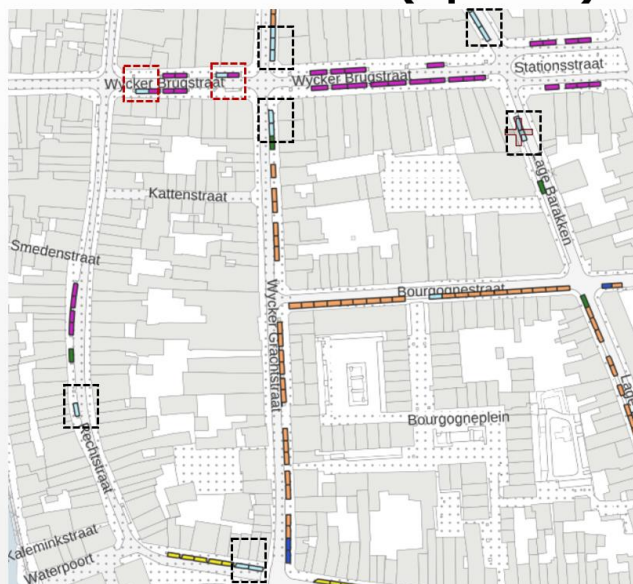


3. Een aantal parkeerplaatsen worden verwijderd op de Wycker Grachtstraat, Bourgnestraat en Lage Barakken (**aantallen in overleg met inwoners**).



■	P_autodelen
■	P_betaald
■	P_combi
■	P_combi_zakelijk
■	P_invalide_algemeen
■	P_kenteken
■	P_opladen
■	P_overig
■	P_vergunning

Laden en lossen (optie A)



- × Laad- en loslocaties op de Wycker Brugstraat worden opgeheven.
- × Laden en lossen enkel nog toegestaan op de zijstraten van de Wycker Brugstraat en op de Rechtstraat.
- × Laden en lossen met tijdsvenster.

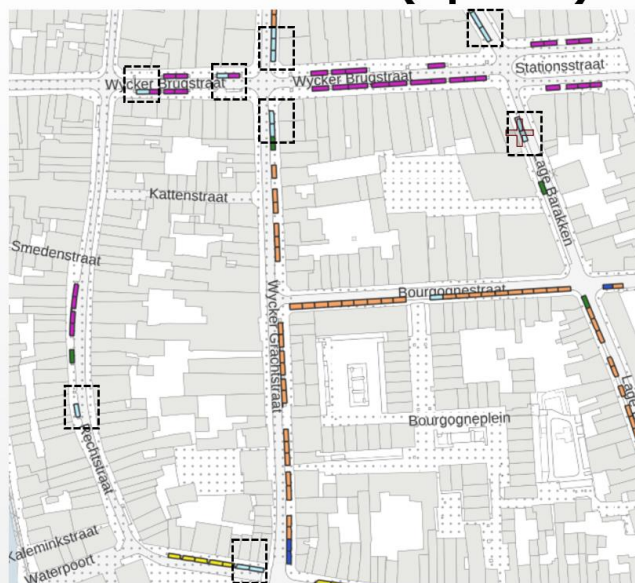
Aanvullend:

- × Laad- en loslocaties worden ná het lossen ingericht als **servicestrook***.

*Op de servicestrook:

- Mag men kort parkeren;
- Iemand in laten stappen;
- Kan een pakketbezorger of particulier iets in- of uitladen.

Laden en lossen (optie B)



× Laden en lossen toegestaan op de Wycker Brugstraat, zijstraten van de Wycker Brugstraat en op de Rechtstraat.

× Laden en lossen met tijdsvenster.

Aanvullend:

× Laad- en loslocaties worden na het lossen ingericht als **servicestrook*** (m.u.v. Wycker Brugstraat (en evt. Rechtstraat), wanneer deze na het tijdsvenster wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer).

*Op de servicestrook:

- Mag men kort parkeren;
- Iemand in laten stappen;
- Kan een pakketbezorger of particulier iets in- of uitladen.

Herinrichting openbare ruimte

1. Fietsvlonders om fietsparkeren goed af te bakenen
2. Extra ruimte voor het laden en lossen
3. Terrassen voor de horeca
4. Openbare zitbankjes
5. Openbaar groen
6. Ruimte voor bewoners



Opmerkingen/aandachtspunten:

- Fietsdoorstroom Stenenwal, Oeverwal zorgt voor onveilige situaties. Dit is bekend maar zit niet in de scope van deze pilot.
- ...geeft aan dat de laad- en losstrook, Rechtstraat Zuid, een dubbele functie heeft, nl. 's middag is dit een parkeerstrook.

- Rechtstraat Zuid heeft 1 laad- en losstrook die momenteel als te klein wordt ervaren. Voornamelijk wordt in de middag op de stoep geparkeerd om te laden en lossen.
- Bij afsluiting verzoek om rekening te houden met toegang parkeervakken ter hoogte van school en kerk in de Rechtstraat Noord.
- Indien oversteek wordt gecreëerd voor voetgangers dan deze niet alleen maken om de doorstroom vanaf Wycker Brugstraat naar Oude Servaasburg te bevorderen maar ook richting Rechtstraat.
- Naamgeving Ruitertijl klopt niet, wordt aangepast.

T.b.v. een volgende bijeenkomst is toegezegd de te bespreken stukken c.q. presentatie voorafgaand met de werkgroep delen ter voorbereiding op de bijeenkomst. De werkgroep heeft zich nu niet kunnen voorbereiden.

6. Plenaire peiling verkeersvarianten en discussie

Om een beter beeld te krijgen over welke zaken er consensus is en waarin nog verschillen zijn, wordt een aantal stellingen met een peiling voorgelegd aan de werkgroep. De werkgroep leden die de bijeenkomst eerder moeten verlaten ontvangen deze peiling per mail met verzoek deze alsnog in te vullen.

Na toelichting van onderlinge beweegredenen voor een bepaalde keuze, wordt er gediscussieerd en begrip voor elkaars standpunten getoond. Er lijkt consensus ten aanzien van de volgende stellingen:

- Het rondje om de klok (Wilhelminasingel-Lage Barakken) moet openblijven
- Het invoeren van venstertijden (verbod laten en lossen, in ieder geval voor groot vrachtverkeer) in de Wycker Brugstraat wordt ondersteund. Alleen tussen 7.00h en 12.00h mogelijk.
- Het laden en lossen in de Rechtstraat moet blijven omdat het anders aan “de koppen” teveel overlast geeft.
- Een afsluiting van de Wycker Brugstraat voor gemotoriseerd verkeer doordeweeks tussen 18.00 uur en 2.00 uur en in het weekend van zaterdag 18.00 uur tot maandagochtend 02.00 uur. Zondag de gehele dag.

Er is tijdens de discussies begrip ontstaan voor de argumenten die ten grondslag liggen aan het voorstel van OW/VEBM. Men begrijpt over het algemeen de redeneerlijn om de Wycker Brugstraat doordeweeks tussen 18.00 uur en 2.00 uur af te sluiten en in het weekend van zaterdag 18.00 uur tot maandagochtend 02.00 uur. Hiermee wil OW/VEBM de horeca tegemoet komen en de retail laten ervaren wat het verschil is in omzet tussen een zaterdag en zondag. Er is echter ook een aantal werkgroepleden die desondanks een ruimere afsluiting zouden willen zien.

Nogmaals wordt in de werkgroep uitgesproken dat het meten van de effecten van deze pilot evident is voor evt. toekomstige structurele invulling. Het gaat nu om een pilot (terugdringen van de auto in het straatbeeld) waaraan ook mogelijk negatieve effecten zijn verbonden. Het is van belang om tussentijds te monitoren zodat evt. tijdig kan worden bijgesteld. Het monitoren van de omzet van ondernemers dient ook als effect te worden meegenomen. In het voorstel van OW/VEBM gaat de pilot na sluiting van de winkels op zaterdag in. Daarmee kan proefondervindelijk bekeken worden wat het verschil is in omzet tussen de zaterdag en zondag. Het is uiteraard niet de bedoeling dat ondernemers omvallen. Deze risico's dienen ook in het advies te worden benoemd.

Naast het belang van de ondernemers, moet er ook voldoende aandacht zijn voor de effecten op de bewoners. Bij een negatief effect dient het mogelijk te zijn om vanuit de gehele werkgroep op een 'noodknop' te kunnen drukken. Indien er tijdens de metingen juist positieve effecten worden gemonitord zou dit ook moeten kunnen leiden tot juist een versnelling van structurele invulling van de 'pilotmaatregelen'.

CMM geeft aan dat de VEBM heeft aangedragen dat bij (gehele week) afsluiting Wycker Brugstraat de kleine ondernemers zullen verdwijnen en er alleen nog grote ketens in Wyck kunnen 'overleven'. De VEBM beroept zich op onderzoeken en data die hieraan ten grondslag liggen. Door de werkgroep wordt gevraagd aan CMM om deze data op te vragen en te delen met de werkgroep. Zie hiervoor de link: [Het rampenplan van de autoluwe binnenstad, toegelicht met nieuw en feitelijk onderzoek \(hansvantellingen.nl\)](https://hansvantellingen.nl)

In aanvulling op bovenstaande genoemde punten waarover consensus lijkt bereikt, is ook het verzoek aan OW en gemeente om de mogelijkheden te onderzoeken of het oude postkantoor als hub kan worden ingericht. Hiermee is er een centraal punt in Wyck voor leveren/afhalen pakketjes. Vanuit OW zullen er data worden aangereikt betreffende het aantal (pakket)vervoersbewegingen, NL post (1000?).

7. Doorkijk vervolg

Gelet op de tijd is het niet haalbaar om alle stellingen voor te leggen en inhoudelijk met elkaar te bespreken. Het is een complex proces dat zorgvuldig moet worden doorlopen. Ook is het van belang om te kijken in de pilot op welke wijze je de leefbaarheid wil verbeteren. De invulling van de pilot moet een totaalpakket zijn. Daarnaast is er met elkaar nog niet gesproken over beoordelingscriteria en looptijd. Er wordt geconstateerd dat er verdere verdieping en uitwerking nodig is. Hiervoor wordt een nieuwe bijeenkomst gepland op dinsdag 3 september 2024 om 18.00 uur.

Er wordt nogmaals aangegeven dat ter voorbereiding op deze 4^e bijeenkomst de stukken c.q. presentaties met de werkgroep worden gedeeld. Ook wordt verzocht om bestaande data voorafgaand te delen. Mocht je zelf verhinderd zijn, stuur je reactie dan per mail of laat een vervanger komen.

8. Rondvraag en afsluiting

Tijdens de afsluiting van de bijeenkomst geeft ... aan dat de gemeente, na ontvangst van de brief van centrummanagement, benieuwd was hoe deze avond zou verlopen. We beseffen allemaal dat we tot een gedragen voorstel moeten komen om voor te leggen en dit blijkt weer uit de constructieve inzet van vanavond. Hartelijk dank hiervoor en een fijne zomer voor iedereen.

Verslag 4^e bijeenkomst werkgroep Autoluw Wyck

Dinsdag 3 september (The Masters, Hoogbrugstraat 42)

Aanwezig:

...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	Max Maastricht
...	Café Servaas
...	Ondernemend Wyck
...	Centrummanagement
...	Buurtplatform Wyck
...	Buurtplatform Wyck
...	Gemeente Maastricht, gespreksleider
...	Gemeente Maastricht, projectleider
...	Maastricht Bereikbaar, procesmanager
...	Gemeente Maastricht, stagiaire mobiliteit
...	Gemeente Maastricht
...	Grenspaal12

Verhinderd:

...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	bewoner
...	Retailondernemer Boetiek Sondez en Shop Noir
...	Retailondernemer Ruijters
...	Gemeente Maastricht, communicatie

1. Opening (door ...)

... opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. We zijn vanavond met een kleinere groep als gevolg van een aantal afmeldingen. Bedankt voor jullie aanwezigheid en betrokkenheid.

Doel van deze 4^e bijeenkomst is om een aantal uitgangspunten voor te leggen, elkaars meningen te horen om vervolgens tot een advies voor het stadsbestuur te komen.

Afgelopen zomer heeft er in Dagblad De Limburger een artikel gestaan betreffende de pilot Autoluw Wyck en dat er consensus zou zijn. Dit artikel heeft mogelijk geleid tot enige onrust bij de

werkgroep. Ook is er vanuit deelnemers van de werkgroep per mail hierop gereageerd. Er wordt daarom dan ook de ruimte geboden aan iedereen om zijn/haar mening te geven over de bevindingen/het proces tot nu toe.

... (OW) heeft deze reacties ook gezien en wil graag toelichten hoe dit artikel tot stand is gekomen. OW is al vaker, in relatie tot Autoluw Wyck, benaderd door de pers maar heeft altijd afgehouden. Omdat er echter goed nieuws te melden was en OW wil meewerken aan deze pilot is dit interview samen met ... (voorzitter Ondernemend Wyck) gegeven. Dat Dagblad de Limburger het op eigen wijze schrijft, is niet aan OW. Het was juist bedoeld om aan te geven dat de werkgroep een eenheid vormt en er vanuit OW positief is gereageerd op doordeweekse afsluiting van 18.00 uur tot 07.00 uur en vanaf zaterdag 18.00 uur tot maandagochtend 07.00 uur. Met andere woorden dat er vanuit OW consensus is om mee te werken aan de pilot en NIET dat er al consensus is binnen de werkgroep.

Er wordt nogmaals benadrukt dat de werkgroep bepaalt en dat er nog geen besluit is genomen over de invulling. Dat is juist het doel van deze bijeenkomst. Het geeft wel aan dat het van belang is om bij communicatie samen op te trekken. Het is immers een broos proces. Afsproken wordt om de communicatie centraal via de gemeente te laten verlopen.

2. Presentatie gemeente: Waar staan we nu? (...)

... licht de agenda van deze bijeenkomst toe en geeft aan dat het onderwerp autoluw een moeilijk proces is, niet alleen in Maastricht. Doel van deze bijeenkomst is om samen te bepalen of we een eerste stap kunnen zetten. Wellicht een kleine stap maar van daaruit komen wel feiten en data op tafel. Waarbij de mogelijkheid om te stoppen als het niet goed gaat maar ook om te versnellen als het wel goed gaat, wordt ingebouwd. Hiertoe dienen goede criteria te worden geformuleerd. Daarnaast wordt ook gevraagd aan bewoners en ondernemers om te helpen. ... van Grenspaal 12 neemt de werkgroep vervolgens aan de hand van een aantal voorstellen en keuzes mee in deze vraagstukken en zal waar gewenst toelichten.

3. Presentatie Grenspaal 12: Voorstellen toetsen (...)

Deze presentatie komt overeen met de documenten die de werkgroep ter voorbereiding een tweetal weken geleden heeft ontvangen. Per thema (5) worden opties gegeven. Het is aan de werkgroep om te kijken of er overeenstemming kan worden bereikt over deze punten.

Verkeersvarianten/afsluitingen

Welke gebied wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer?

Variant A: afsluiten Wycker Brugstraat (vanaf Lage Barakken) (zonder Rechtstraat)

Variant B: Afsluiten Wycker Brugstraat (vanaf Lage Barakken) en de Rechtstraat

Besluit werkgroep:

Variant A >> afsluiting Wycker Brugstraat (vanaf lage Barakken). Met de toevoeging dat een versnelling bij een positief effect (met mogelijk ook de afsluiting Rechtstraat) mogelijk is. Ook kan een noodknop worden ingezet als het tot ongewenste en onveilige situaties leidt.

Op welke dagen en tijden sluiten we de Wycker Brugstraat af voor gemotoriseerd verkeer?

Variant A: Afsluiting geldt op elke doordeweekse dag van 18.00 uur tot volgende ochtend 07.00 uur

en van zaterdag 18.00 uur tot maandagochtend 07.00 uur.

Variant B: Afsluiting geldt op elke doordeweekse dag van 18.00 uur tot volgende ochtend 07.00 uur en van vrijdag 18.00 uur tot maandagochtend 07.00 uur.

Rond dit thema heerst er verdeeldheid binnen de werkgroep. Na het uitgebreid toelichten van de verschillende standpunten ontstaat er onder voorwaarden een voorkeur voor Variant A.

Belangrijkste argument voor deze keuze is de mogelijkheid voor de ondernemers om de effecten van afsluiting te meten op de twee drukste dagen: de zaterdag en zondag.

Besluit werkgroep:

Variant A: een afsluiting op elke doordeweekse dag van 18.00 uur tot volgende ochtend 07.00 uur en van zaterdag 18.00 uur tot maandagochtend 07.00 uur.

Na 1^e of 2^e evaluatiemoment kan worden bepaald of een zaterdagafsluiting wel/niet wordt toegevoegd aan de pilot.

... licht toe dat er duidelijke criteria dienen te worden geformuleerd die gedurende de pilot bepalen of inzet van de versnellings- of noodknop gewenst is. Belangrijk om ook jullie achterban hierin mee te nemen zodat iedereen op de hoogte is van deze mogelijkheid.

... zal vanuit Buurtplatform Wyck nadenken over op welke wijze een evt. positieve/negatieve verandering van het woongenot in de Wycker Brugstraat kan worden gemeten bij wel/geen afsluiting alsook de toegankelijkheid voor de bewoners. Hierbij dient wel de definitie van 'woongenot' eenduidig te zijn geformuleerd.

Laden en lossen

Voorstel:

Variant A: Laden en lossen enkel nog toegestaan tussen 07.00-12.00 uur op de Wycker Brugstraat en de Rechtstraat.

Variant B: De venstertijden op de laad- en losplaatsen op de Wycker Grachtstraat en de Lage Barakken blijven ongewijzigd.

Variant C: Tijdens afsluitingen is laden en lossen op de Wycker Brugstraat en Rechtstraat niet toegestaan.

Besluit werkgroep:

Geen van bovenstaande opties. Men kiest voor venstertijden in het gehele gebied (alles binnen de Wilhelminasingel) tussen 07.00-12.00 uur. Deze keuze wordt gemaakt om te voorkomen dat door te kiezen voor enkel de Wycker Brugstraat en Rechtstraat het laad- en losverkeer toeneemt in de omliggende woonstraten. De venstertijden gelden dan voor alle logistieke bewegingen, óók de pakketdiensten. Wel zijn er een aantal nader te bepalen uitzonderingen zoals voor slecht ter been zijnde mensen (fine-tuning). Daarbij een mogelijkheid tot inzet versnellingsknop om te kijken of dit ook tot en met het stationsgebied (buiten de Wilhelminasingel) kan gaan gelden. Dit advies dient ook duidelijk door OW, BPF en anderen te worden gecommuniceerd naar de achterban.

Daarnaast is optimalisatie van de laad-losplaatsen in de Rechtstraat en Hoogbrugstraat noodzakelijk (zijn nu te klein of er staan fietsen op).

Parkeren

Variant A: De betaalde parkeerplaatsen Wycker Brugstraat (ca 24) zijn beschikbaar om anders te

gebruiken wanneer de straat is afgesloten. Omdat de ruimte tijdelijk vrij komt, kunnen hier ook enkel tijdelijke oplossingen worden geplaatst zoals bijvoorbeeld verrijdbaar groen of tijdelijke uitbreiding terras, of fietsparkeervakken (zonder rekken).

Variant B: Een deel van de betaalde parkeerplaatsen op de Wycker Brugstraat is beschikbaar om anders te gebruiken wanneer de straat is afgesloten. Er wordt daarnaast ook een aantal parkeervakken aangewezen om tijdens de pilot permanent beschikbaar te stellen voor andere doeleinden zoals fietsparkeren (met rekken), robuust terras, openbaar zitbankje of robuust groen.

Besluit werkgroep:

Variant A: alleen tijdelijke invulling voor de vrijgekomen betaalde parkeerplaatsen gedurende de afsluitingstijden. De optie om deze vrijgekomen ruimte ook deels te gebruiken voor tijdelijke fietsvakken wordt NIET ondersteund. Dit omdat de ervaring leert dat er dan intensieve handhaving nodig is om fietsen tijdig te verwijderen. De exacte wijze van invulling is een stuk fine-tuning.

... geeft aan dat sowieso enkele autoparkeerplaatsen moeten worden omgezet in fietsparkeerplaatsen omdat fietsen nu vaak de laad- en los zone of autoparkeervakken blokkeren in de Wycker Brugstraat. In de gehele stad worden extra fietsenrekken bijgebouwd. Dit zal dus ook in Wyck gebeuren. Dit is een separaat project dat buiten de invloedssfeer van deze werkgroep valt.

Aandachtspunt is dat indien er gekozen wordt voor terrasuitbreiding dat de gemeente gedurende de pilot hieraan medewerking dient te verlenen. ... geeft aan dat bij een pilot andere regels van toepassing zijn dan bij structurele invulling. Bij een structurele invulling zal bijvoorbeeld ook welstand een toetsing moeten doen. Ander aandachtspunt is dat bij tijdelijke invulling er ook handjes nodig zijn om dit te kunnen organiseren.

Suggesties vanuit de werkgroep voor tijdelijke invulling:

- > Groen: 2
- > Vrijlaten voor ondernemers (horeca en retail): 8
- > Vrijlaten voor voetgangers: 7
- > Vrijlaten voor bewoners: 4
- > Géén fietsparkeerplaats: 5

Verkeersveiligheid

In een van voorgaande bijeenkomsten is uitgesproken dat er behoefte is aan meer comfort voor voetgangers op het moment dat er ook gemotoriseerd verkeer is. Derhalve wordt voorgesteld om in de zijstraten van de Wycker Brugstraat (Rechtstraat, Wycker Grachtstraat en Lage Barakken) een VOP (voetgangersoversteekplaats) incl. een drempel aan te leggen zodat de voetganger altijd kan doorlopen en verkeer wordt afgeremd (drempel).

Besluit werkgroep:

Akkoord om ter bevordering van de veiligheid VOP's aan te leggen in de zijstraten echter géén drempels. Indien op basis van monitoring blijkt dat dit niet leidt tot meer veiligheid dan worden de VOP's weer verwijderd. Daarnaast het verzoek om iets te doen om wandelend publiek op de Wycker Brugstraat te verleiden de Rechtstraat in te gaan.

Gemeente en werkgroep zullen kijken naar de mogelijkheden hiertoe. Vanuit de pilot is het niet mogelijk om de toegestane maximumsnelheid van het verkeer aan te passen. Inzet van smileys is wel een optie om de verkeersdeelnemers te wijzen op hun snelheid. De beschikbare cijfers van

snelheidsovertredingen zouden gebruikt kunnen worden om te bepalen waar deze smileys in te zetten.

Duur van de pilot

Het voorstel is om te starten medio 2025 en de pilot uit te voeren voor de duur van 12 maanden en elke 3 maanden te evalueren of maatregelen moeten worden uitgebreid dan wel ingeperkt (inzet versnellings-/noodknop).

Besluit werkgroep:

Akkoord met bovenstaande. Indien er echter onveilige situaties ontstaan is het aan de gemeente om in actie te komen en niet evaluatiemoment (bewoners en ondernemers) af te wachten. Een noodknop moet acuut kunnen worden ingedrukt. Meldingen tijdens de pilot kunnen naar ...

Verkeerstellingen

Voorstel:

- 1) Het meten van de verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer op een zestal locaties.
- 2) Aanvullend ook handmatig tellen van fietsers en voetgangers
- 3) Nulmeting eind september (2 weken, 7 dagen per week, 24 uur per dag)
- 4) Wordt herhaald gedurende de pilot, in het najaar van 2025 en voorjaar 2026.

Werkgroep akkoord met bovenstaand voorstel.

... vult aan dat per 1 juli 2024 de tariefdifferentiatie is ingevoerd en in oktober hiervan de eerste resultaten bekend zijn. Deze zullen ook worden meegenomen. Ook worden er vanuit ZES aan de randen van de Wilhelminasingel camera's geplaatst die ook verkeersinfo gaan verschaffen.

4. Waar staan we? Hoe verder? (...)

Waar staan we?

- > De fietsroutes blijven. Wil je meer weten over het project fietszone Maastricht? Bezoek de informatiebijeenkomst op 30 september 2024. ... zal deelnemers een link hiertoe sturen.
- > Er is vanuit verkeerskundig oogpunt (snelheid fietser vanaf de Servaasbrug) geen VOP mogelijk ter hoogte van Wycker Brugstraat de Rechtstraat in.
- > Het gebied Oeverwal/Cörversplein/stukje Wycker Brugstraat kent een ander afsluitingsregime dan de pilot. Gemeente kijkt hoe deze twee gebieden goed met elkaar verbonden kunnen worden.

Hoe verder?

Er is een behoorlijk aantal projecten die in 2025 in Wyck uitgevoerd worden. ... licht deze toe. De vraag aan de werkgroep is of het wenselijk is om tijdens de uitvoering van deze projecten ook te starten met deze pilot of om de pilot per 1 januari 2026 van start te laten gaan?

Tijdens deze bijeenkomst is consensus bereikt over het advies van de werkgroep over de te nemen maatregelen. ... zal deze aan de wethouder voorleggen.

De maatregelen dienen vervolgens nader te worden uitgewerkt. Denk hierbij aan het definitief maken van straatplan, interne afstemming gemeente, communicatie met achterban, monitoren en evalueren, criteria benoemen inzet versnellings-/noodknop, verkenning gebruik postkantoor als in-uitgiftepunt pakketten etc.

Daarnaast dient er een brede informatiebijeenkomst (voorstel 26 november 2024) te worden georganiseerd voor bewoners en ondernemers Wyck. Tijdens deze inloopbijeenkomst licht de werkgroep het advies aan de omgeving toe.

Besluit werkgroep:

Vanuit de werkgroep is er geen behoefte om deze pilot uit te stellen tot 1 januari 2026, maar juist wel medio 2025 te starten met een doorlooptijd van 1 jaar. Het momentum is nu. Anders bestaat de kans dat de energie wegloopt en mogelijk komen er ook in 2026 weer nieuwe projecten die nu niet voorzien zijn. Mogelijk na 1^e of 2^e evaluatiemoment bepalen of de doorlooptijd van de pilot eventueel wordt verlengd naar 2 jaar.

6. Afsluiting

... dankt de deelnemers hartelijk voor hun bijdrage. De werkgroep is gezamenlijk blij dat er een eerste stap gezet kan worden en de uitgangspunten bepaald zijn.

Maar de gemaakte keuzes vragen nu nog wel om nadere uitwerking. Wie wil vanuit de werkgroep verder meedenken, helpen om uitwerking te geven aan het vervolg (stratenplan, communicatie achterban, meedenken betreffende monitoring en evaluatie, vormgeven versnellings- en noodknop (hoe daadwerkelijk in de praktijk) en invulling postkantoor?

Verzoek aan de werkgroep om eventuele deelname in vervolgproject per mail aan te geven

Op een goede afdronk in het Wyckse! Bedankt voor jouw bijdrage.





GRENS PAAL12



VERKEER
TECHNIEK
OMGEVING
PROCES

grensverleggende infraplanners

N.a.v. vorige sessie

Cijfers:

- × Verkeersintensiteiten;
- × Sluipverkeer → TomTom Move;
- × Viastat (ivm drempels elders).

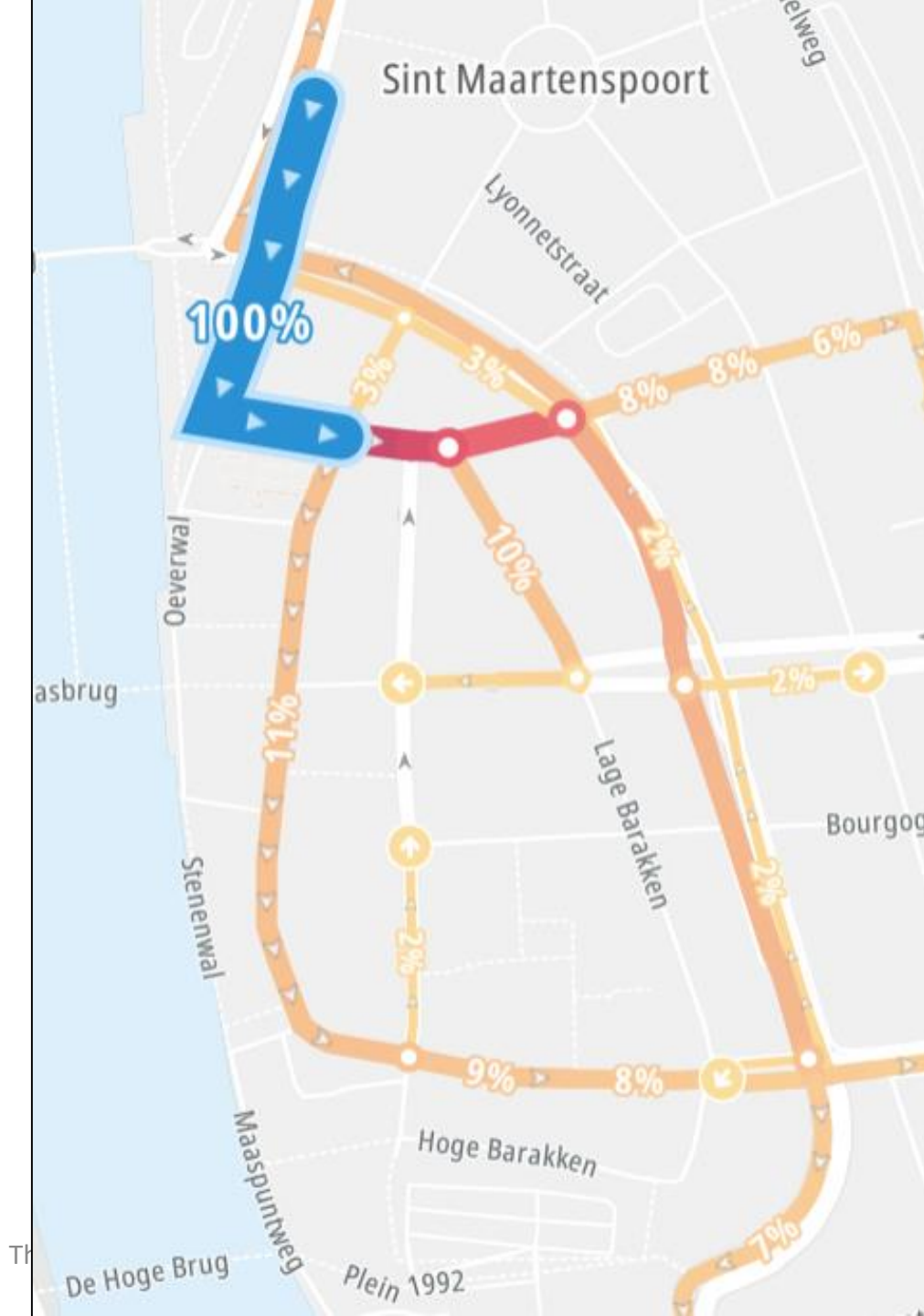
Feedback op de verschillende verkeersvarianten:

- × Veel weerstand tegen éénrichtingsverkeer op de Hoogbrugstraat; omwille van de hoeveelheid verkeer van en naar de ruiterij is dit uit de varianten verwijderd;
- × Laden en lossen verlengen tot 12.00 (?);
- × Geen fietsers op de oeverwal (fietsers via Rechtstraat) → belangrijke route in fietsnetwerk en blijft zo.

Sluipverkeer

- ✗ 25% van de motorvoertuigen rijdt niet verder dan de oeverwal (parkeren);
- ✗ 44% vertrekt via de Sint Maartenslaan uit Wyck;
- ✗ 11% rijdt door de Rechtstraat;
- ✗ 6% verlaat Wyck via de zuidzijde, uitgang Hoogbrugstraat.

NB: Dit is data van TomTom Move (maand juni 2024) en komt van bijvoorbeeld navigatiesystemen en mobiele telefoons met GPS. Er worden daarom dan ook percentages gegeven en geen absolute cijfers, want deze data is niet compleet.



Verkeerscirculatie

Voorstel A – Afsluiting Wycker Brugstraat

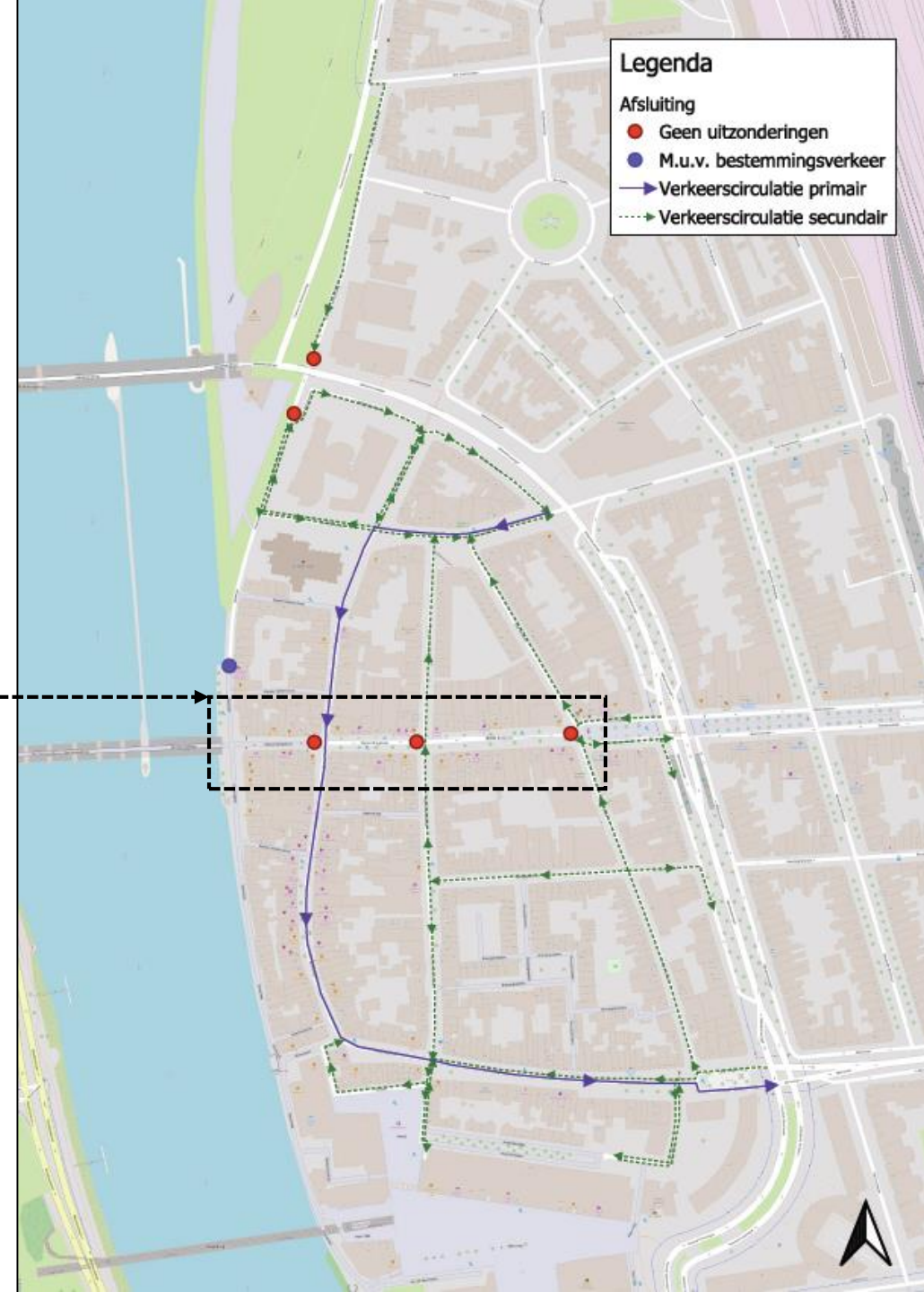
Verkeersplan A

1. De Franciscus Romanusweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de brug.



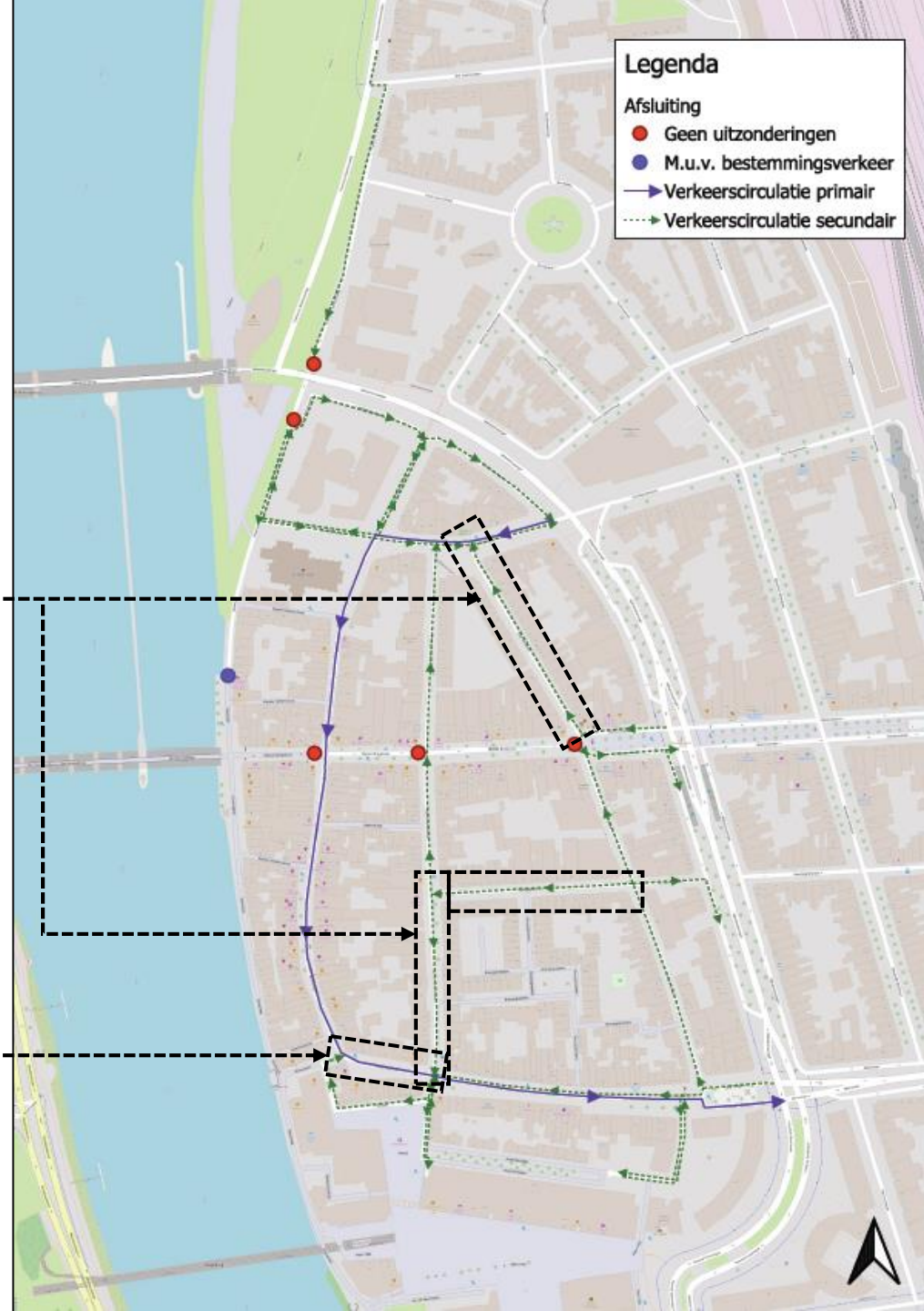
Verkeersplan A

1. De Franciscus Romanusweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de brug.
2. Wycker Brugstraat is autovrij.



Verkeersplan A

1. De Franciscus Romanusweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de brug.
2. Wycker Brugstraat is autovrij.
3. Lage Barakken, Bourgognestraat, Wycker Grachtstraat en stukje Hoogbrugstraat (aansluiting Rechtstraat) worden ingericht als éénrichtingsstraat. -----



Verkeersplan A

1. De Franciscus Romanusweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de brug.
2. Wycker Brugstraat is autovrij.
3. Lage Barakken, Bourgognestraat, Wycker Grachtstraat en stukje Hoogbrugstraat (aansluiting Rechtstraat) wordt ingericht als éénrichtingsstraat.
4. Stationstraat blijft toegankelijk (rondje om de klok). -----



Verkeerscirculatie

Voorstel B – Afsluiting Wycker Brugstraat & Rechtstraat

Verkeersplan B

1. De rijrichting van de Franciscus Romanusweg wordt omgedraaid, toegang via de Sint Maartenslaan.



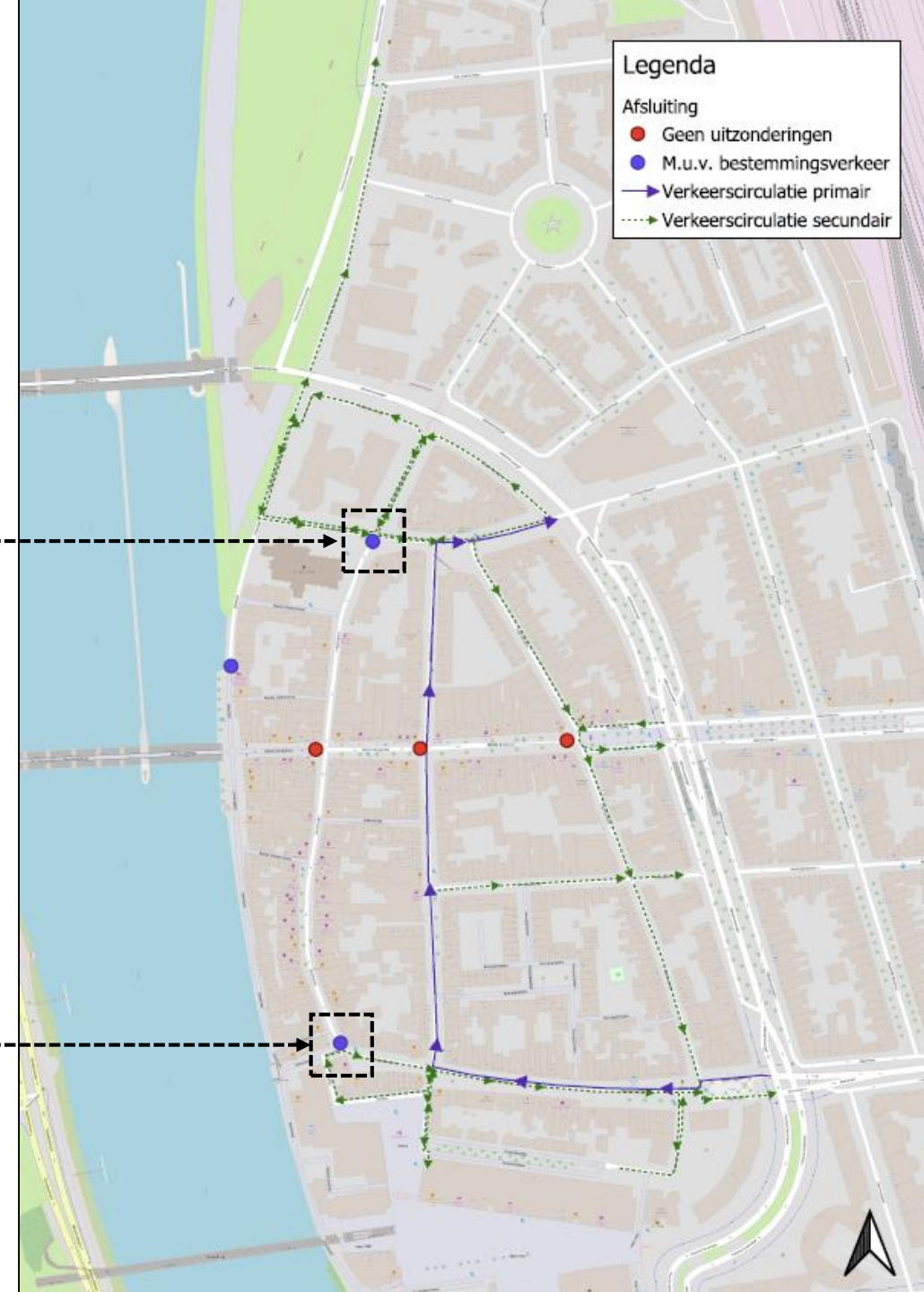
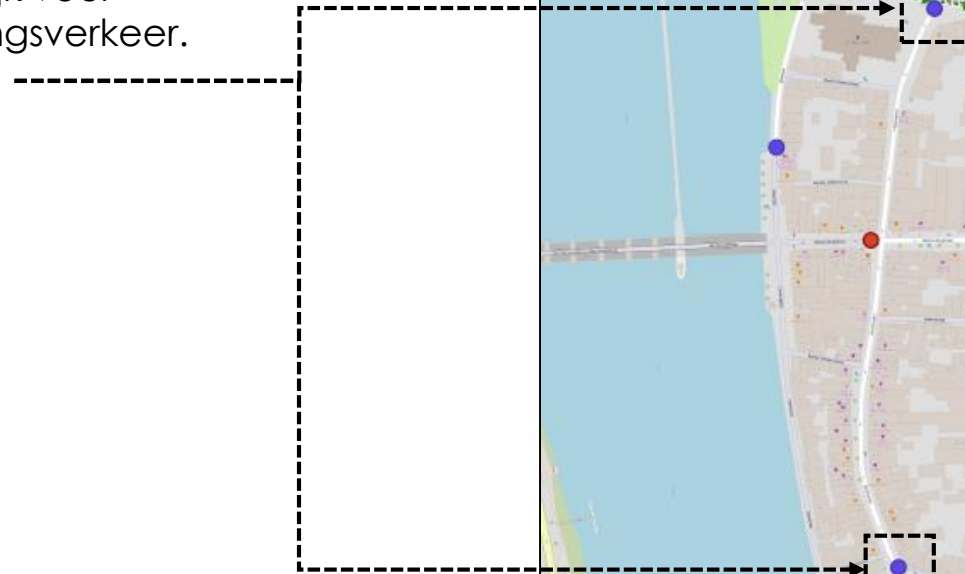
Verkeersplan B

1. De rijrichting van de Franciscus Romanusweg wordt omgedraaid, toegang via de Sint Maartenslaan.
2. Wycker Brugstraat en Rechtstraat zijn autovrij. -----



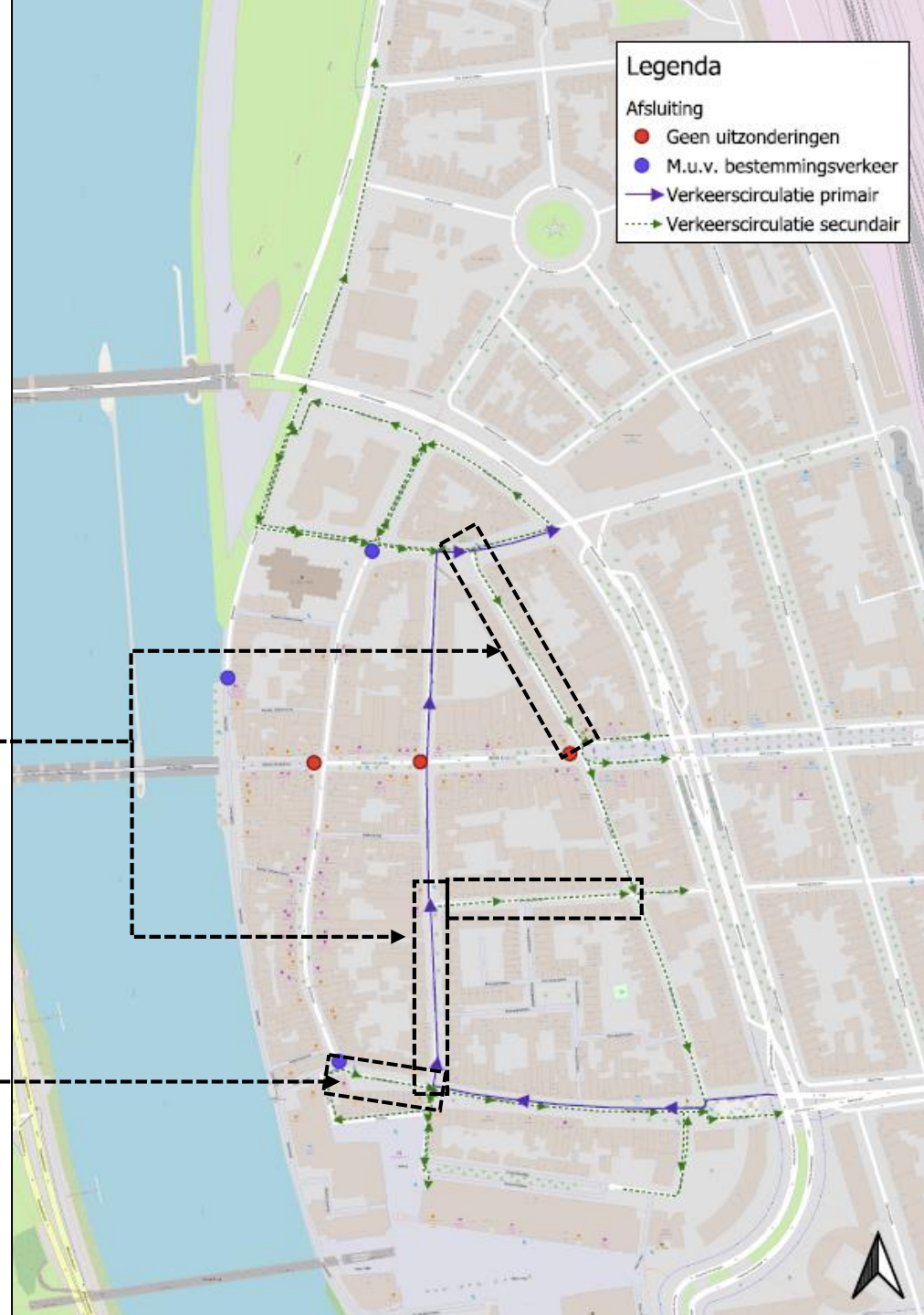
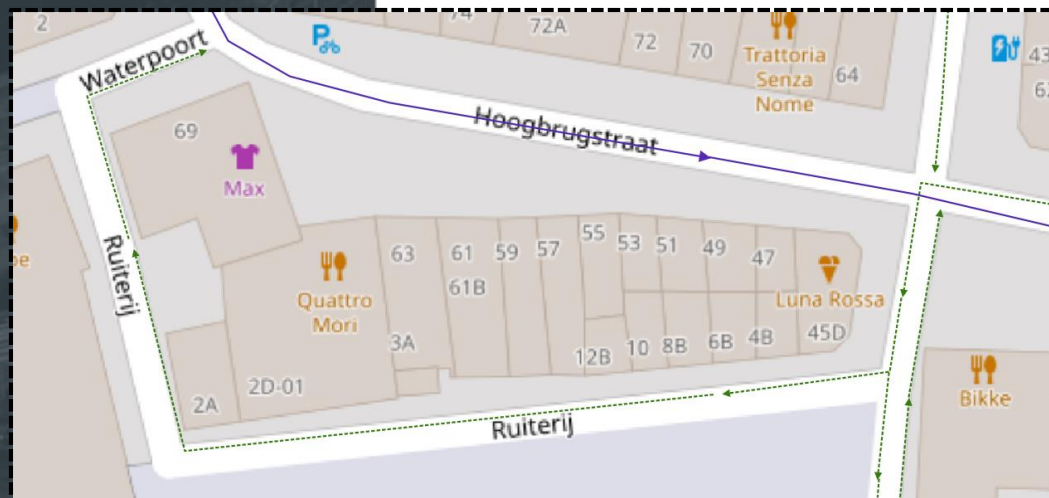
Verkeersplan B

1. De rijrichting van de Franciscus Romanusweg wordt omgedraaid, toegang via de Sint Maartenslaan.
2. Wycker Brugstraat en Rechtstraat zijn autovrij.
3. Rechtstraat blijft (beperkt) toegankelijk voor bestemmingsverkeer.



Verkeersplan B

1. De rijrichting van de Franciscus Romanusweg wordt omgedraaid, toegang via de Sint Maartenslaan.
2. Wycker Brugstraat en Rechtstraat zijn autovrij.
3. Rechtstraat blijft (beperkt) toegankelijk voor bestemmingsverkeer.
4. Lage Barakken, Bourgognestraat, Wycker Grachtstraat en stukje Hoogbrugstraat (aansluiting Rechtstraat) worden ingericht als éénrichtingsstraat.



Afsluiting tijdens pilot



Parkeren

Parkeren



Parkeren



3. Een aantal parkeerplaatsen worden verwijderd op de Wycker Grachtstraat, Bourgoonestraat en Lage Barakken (**aantallen in overleg met werkgroep**).



- P_autodelen
- P_betaald
- P_combi
- P_combi_zakelijk
- P_invalid_algemeen
- P_kenteken
- P_opladen
- P_overig
- P_vergunning



Laden en Lossen

Laden en lossen (optie A)



- × Laad- en loslocaties op de Wycker Brugstraat worden opgeheven.
- × Laden en lossen enkel nog toegestaan op de zijstraten van de Wycker Brugstraat en op de Rechtstraat.
- × Laden en lossen met tijdsvenster.

Aanvullend:

- × Laad- en loslocaties worden ná het lossen ingericht als **servicestrook***.

*Op de servicestrook:

- Mag men kort parkeren;
- Iemand in laten stappen;
- Kan een pakketbezorger of particulier iets in- of uitladen.

Laden en lossen (optie B)



× Laden en lossen toegestaan op de Wycker Brugstraat, zijstraten van de Wycker Brugstraat en op de Rechtstraat.

× Laden en lossen met tijdsvenster.

Aanvullend:

× Laad- en loslocaties worden ná het lossen ingericht als **servicestrook*** (m.u.v. Wycker Brugstraat (en evt. Rechtstraat), wanneer deze na het tijdsvenster wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer).

*Op de servicestrook:

- Mag men kort parkeren;
- Iemand in laten stappen;
- Kan een pakketbezorger of particulier iets in- of uitladen.

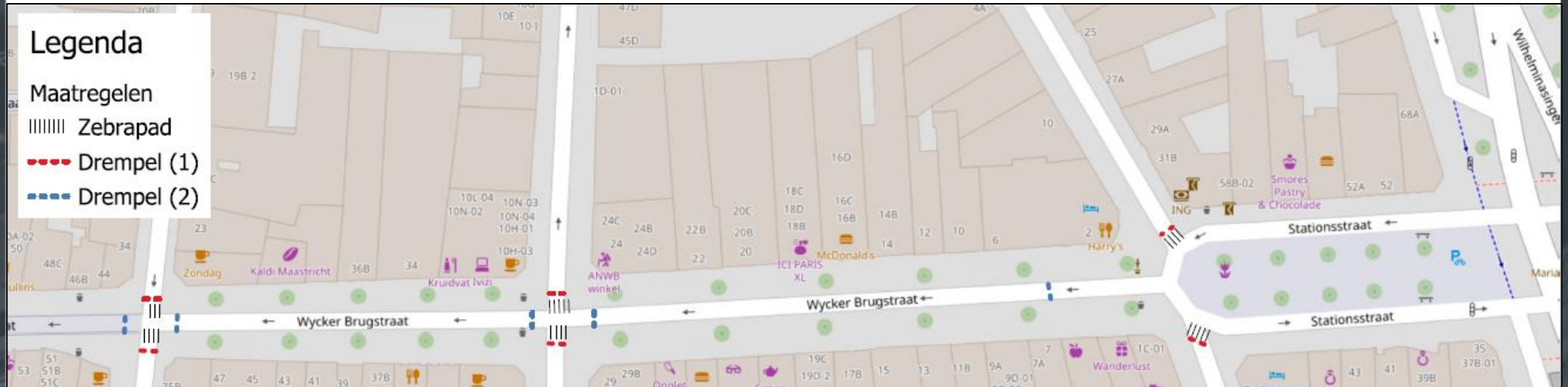


**GRENS
PAAL12**

grensverleggende infraplanners

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheidsmaatregelen



VIASTAT

HOOGBRUGSTRAAT X

LinkId 999177839T

Snelheidslimiet 30

Freeflow 20

Kaart

Kaartweergave 5,5 km/u

Maximale snelheid 54

Cijfers V85 Vgem

Alles	34,3	23,0
Zonder vertraging	35,5	26,0
Tijdens vertraging	-	8,5

Detail informatie ophalen

WILHELMINASINGEL X

LinkId 54467340F

Snelheidslimiet 30

Freeflow 25

Kaart

Kaartweergave 9 km/u

Maximale snelheid 55

Cijfers V85 Vgem

Alles	33,0	18,7
Zonder vertraging	39,0	27,9
Tijdens vertraging	-	8,9

Detail informatie ophalen

FRANCISCUS ROMANUSWEG X

LinkId 1078906109T

Snelheidslimiet 30

Freeflow 30

Kaart

Kaartweergave 11,1 km/u

Maximale snelheid 66

Cijfers V85 Vgem

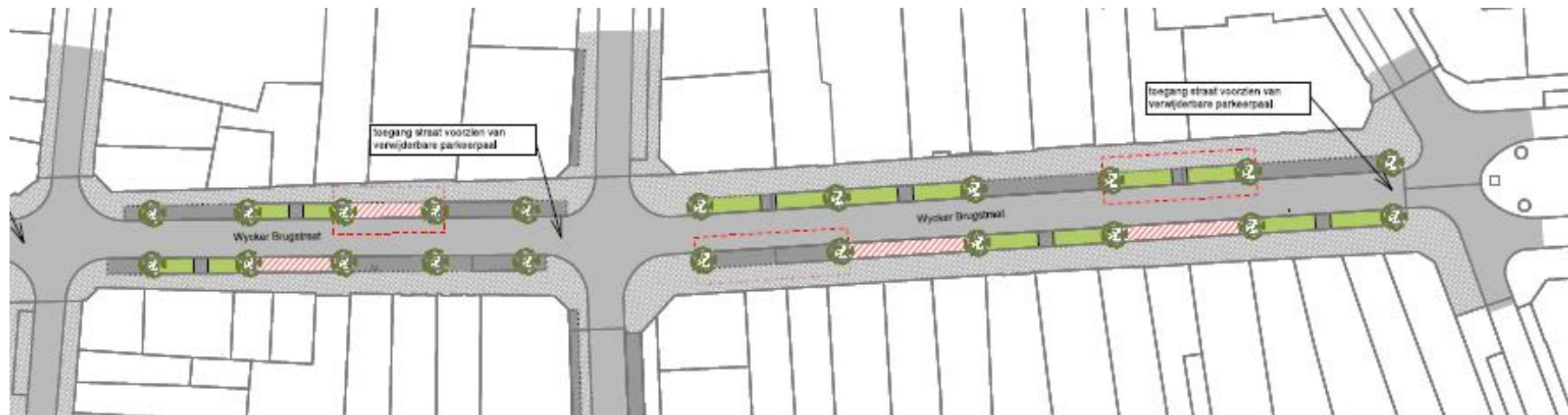
Alles	40,5	29,2
Zonder vertraging	41,1	33,3
Tijdens vertraging	-	11,5

Detail informatie ophalen

Herinrichting openbare ruimte

Herinrichting openbare ruimte

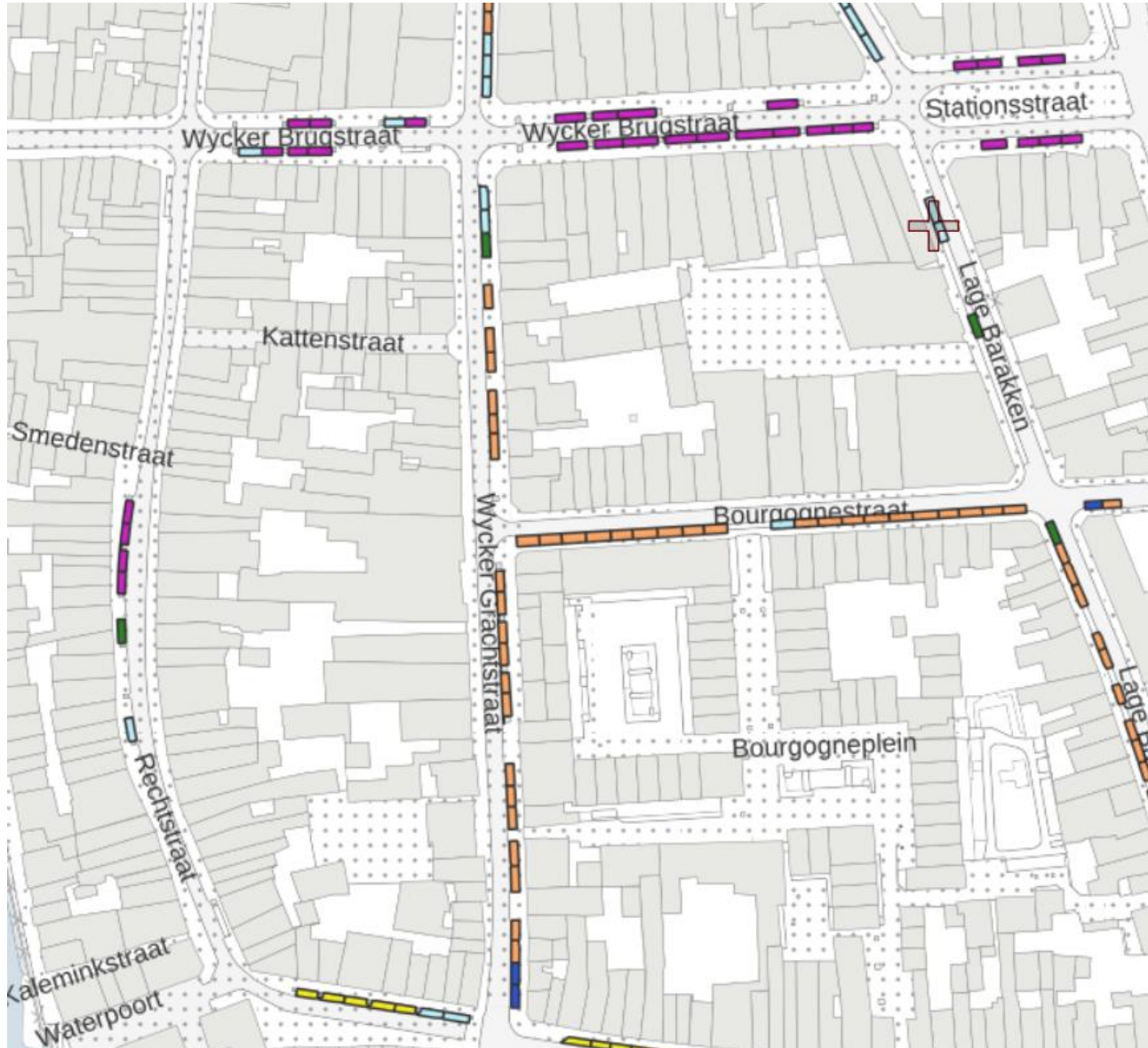
1. Fietsvlonders om fietsparkeren goed af te bakenen
2. Extra ruimte voor het laden en lossen
3. Terrassen voor de horeca
4. Openbare zitbankjes
5. Openbaar groen
6. Ruimte voor bewoners



Fietsvlonders



Extra laden en lossen



Meer laad- en loslocaties of het vergroten van bestaande laad- en loslocaties.



Terrassen voor horeca



Openbare zitbankjes



Openbaar groen



Ruimte voor bewoners



Variant A – Afsluiten Wycker Brugstraat

Variant A betreft de afsluiting van de Wycker Brugstraat, vanaf de klok tot aan de Rechtstraat. Het rondje om de klok (Stationsstraat) blijft open voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 1: Afsluiting Wycker Brugstraat

Variant B – Afsluiten Wycker Brugstraat en de Rechtstraat

Variant B betreft de afsluiting van de Wycker Brugstraat, vanaf de klok tot aan de Rechtstraat en de afsluiting van de Rechtstraat vanaf de Sint Maartenslaan tot aan de Hoogbrugstraat. Het rondje om de klok (Stationsstraat) blijft open voor gemotoriseerd verkeer.

Voor bewoners die enkel via de Rechtstraat toegang hebben tot hun woning, zal ontheffing gelden voor de afsluiting.



Figuur 2: Afsluiting Wycker Brugstraat en de Rechtstraat

De “draaiknoppen”

Daarnaast zijn er nog maatregelen ten aanzien van het parkeren, laden en lossen, verkeersveiligheid en duur van de afsluitingen. Onderstaand voorstel voor maatregelen per categorie geldt voor beide type afsluitingen. Eventuele verschillen worden specifiek genoemd.

Tijdstippen van de afsluiting

Omdat er nog geen overeenstemming is over de dagen en tijden dat de afsluiting geldt, worden hieronder twee voorstellen gedaan.

Voorstel 1: Afsluiting geldt op elke doordeweekse dag van 18.00 uur tot de volgende ochtend 07.00 uur en van zaterdag 18.00 uur tot maandagochtend 07.00 uur.

Voorstel 2: Afsluiting geldt op elke doordeweekse dag van 18.00 uur tot de volgende ochtend 07.00 uur en van vrijdag 18.00 uur tot maandagochtend 07.00 uur.

Er is in beide voorstellen gekozen voor een afsluiting tot 07.00 uur in de ochtend (in plaats van 02.00 uur zoals door OW/CMM is voorgesteld) omdat dit een praktischere tijdstip is om een afsluiting te verwijderen. Tevens wordt zo aangesloten bij de venstertijden voor het laden en lossen.

Parkeren

De parkeerplaatsen op de Wycker Brugstraat en de Rechtstraat kunnen door bezoekers worden gebruikt op momenten dat de straat open is. Bij afsluiting geldt dat deze parkeerplaatsen op een andere manier kunnen worden ingevuld. Invulling van deze vrijgekomen ruimte betreft onder andere fietsparkeren, verrijdbaar groen, openbare zitplaatsen, terrassen of uitstallingen van retailers en zal in overleg met de werkgroep worden vastgesteld. Er zijn daarbij twee mogelijke voorstellen.

Voorstel 1: *Alle parkeerplaatsen* op de Wycker Brugstraat en de Rechtstraat zijn beschikbaar om anders te gebruiken wanneer de straten zijn afgesloten. Omdat de ruimte tijdelijk vrijkomt, kunnen hier ook enkel tijdelijke (makkelijk weg te halen) objecten worden geplaatst.

Voorstel 2: *Een deel van de parkeerplaatsen* op de Wycker Brugstraat en de Rechtstraat zijn beschikbaar om anders te gebruiken wanneer de straten niet zijn afgesloten. Wil je permanent een andere invulling (robuust terras, fietsparkeren of groen) geven aan (een aantal) parkeervakken, dan dienen deze gedurende de duur van de pilot hiervoor beschikbaar te worden gesteld. In overleg met de werkgroep kan worden bepaald of en hoeveel parkeervakken eventueel anders worden ingevuld.

Hieronder volgen een aantal foto's ter inspiratie. Een deel van deze voorbeelden zal enkel mogelijk zijn wanneer men kiest voor voorstel 2, waarbij (een deel van de) parkeervakken permanent tijdens de looptijd van de pilot een andere invulling krijgen.



Figuur 3: Fietsvlonders, niet makkelijk verplaatsbaar



Figuur 4: Verplaatsbaar groen, waarmee evt. ook fietsparkeerplaatsen kunnen worden verfraaid



Figuur 5: Tijdelijk groen, niet makkelijk verplaatsbaar



Figuur 6: Groen met een zitbankje, niet makkelijk verplaatsbaar



Figuur 7: Tijdelijk terras, niet makkelijk verplaatsbaar



Figuur 8: Tijdelijk terras, niet makkelijk verplaatsbaar



Figuur 9: Het huidige terras van 't Wycker Cabinet, een mooi voorbeeld van dubbelgebruik van een laad- en losplaats, makkelijk verplaatsbaar

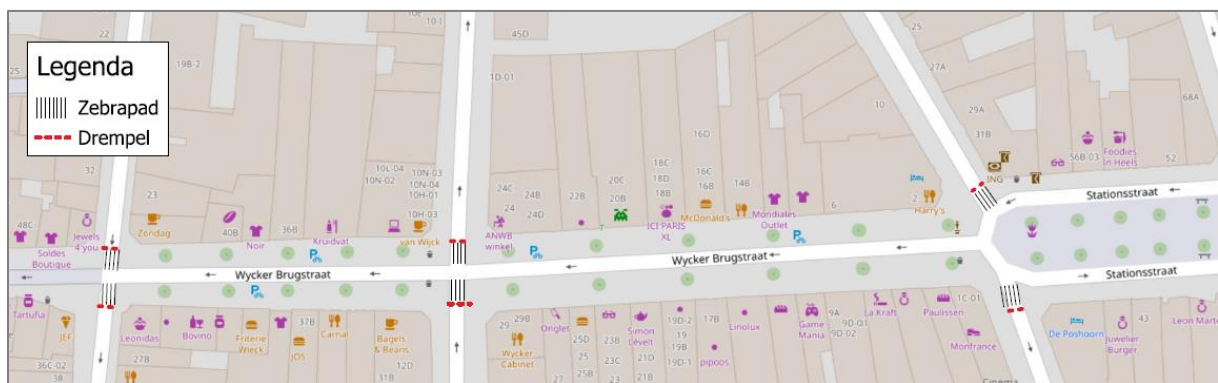
De grootste hinder op dit moment ontstaat als gevolg van het laden en lossen op de rijbaan; dit leidt tot hinder en gevaarlijke situaties voor ander verkeer. Om die reden wordt voorgesteld om het laden en lossen in het gekozen gebied enkel nog toe te staan tussen 07.00 – 12.00 uur.

Op de laad- en losplaatsen op de Lage Barakken en Wycker Grachtstraat handhaven we tijdens de pilot de bestaande regels. Zo is het laden en lossen bij het Wycker Cabinet toegestaan tot 1100h. Een overweging is om de laad- en loszone aan de Hoogbrugstraat zonder venstertijden in te richten.

Ten tijde van de afsluitingen is het niet mogelijk voor toeleveranciers om te laden en lossen op de afgesloten straten.

Verkeersveiligheid en voetgangers

Om voetgangers beter te faciliteren is het voorstel om zebrapaden aan te leggen op de zijstraten van de Wycker Brugstraat. Zo wordt de oversteek van de Lage Barakken, Wycker Grachtstraat en de Rechtstraat veiliger georganiseerd. Daarnaast is het een optie om aanvullend voor elk zebrapad een drempel aan te leggen om de snelheid te remmen van auto's die uit deze straten komen de Wycker Brugstraat willen oversteken.



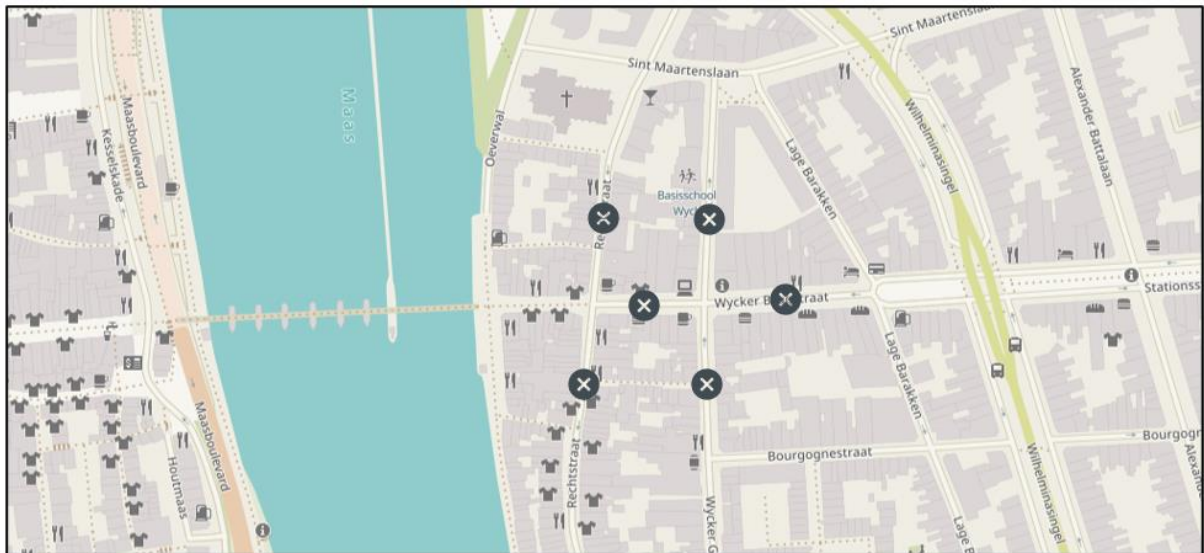
Figuur 10: Zebrapaden en eventuele drempels tijdens de pilot Autoluw Wyck

Duur van de pilot

Daarnaast wordt voorgesteld om de pilot voor een periode van 12 maanden uit te voeren, zodat er voldoende tijd is om te wennen aan de nieuwe situatie, alle seizoenen minimaal één keer worden doorlopen en gedurende de pilot de effecten van de maatregelen te monitoren.

Monitoring pilot

Met elkaar zal nog verder worden afgestemd wat gedurende de pilot zal worden gemonitord om te bepalen of de pilot een succes is. Er is wel terecht al vaker gevraagd om cijfers die inzicht geven in de verkeersintensiteit in Wyck. Voorgesteld wordt om dit najaar een nulmeting uit te voeren, waarbij gedurende twee weken op een zestal locaties in Wyck de verkeersintensiteit wordt gemeten. Deze meting zal gedurende de pilot op twee momenten worden herhaald en worden vergeleken met de nulmeting. Onderstaande kaart toont de locaties waarop zal worden gemeten.



Figuur 11: Tellocaties omgeving Wycker Brugstraat, Rechtstraat en Wycker Grachtstraat