



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES  
Mosae Forum 10  
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,  
leden van de gemeenteraad

POSTADRES  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP  
Memorie van Antwoord inzake herinrichting  
Stationsomgeving  
BEHANDELD DOOR  
M (Marijke) Terpstra

DATUM  
24mei 2017  
Verzonden: 24 mei 2017

TELEFOONNUMMER  
043 350 4412

E-MAILADRES  
marijke.terpstra@maastricht.nl

FAXNUMMER  
043 - 350 4650

BIJLAGEN  
--

ONZE REFERENTIE  
stadronde 16 mei  
2017-16391

UW REFERENTIE  
--

Geachte raadsleden,

Tijdens de stadronde op 16 mei over de herinrichting van de stationsomgeving zijn een aantal vragen gesteld. Deze worden hieronder benoemd en beantwoord.

1) Is het invoeren van combi parkeren een vereiste voor de herinrichting Stationsstraat?

Nee, de parkeerdruk in de Stationsstraat en in de aanpalende straten is zodanig dat het verwijderen van alle parkeerplaatsen in de Stationsstraat (circa 40) gecompenseerd kan worden in de zijstraten (Alexander Battalaan en Wilhelminasingel). Voor de besluitvorming herinrichting Stationsstraat zoals deze nu voorligt, is het invoeren van combi parkeren niet noodzakelijk.

2) Wanneer wordt combi parkeren in Wijk uitgevoerd?

In het najaar 2016 is een eerste concept parkeervisie Wyck van de werkgroep Wyck (Ondernemend Wyck, CMM, Buurtplatform Wyck en gemeente) opgesteld.

In deze visie wordt concreet aangegeven in welke straten betaald parkeren gewenst is (Percee), wáár de vergunninghouders van bedrijven gewenst zijn (aan de randen van Wyck) en wáár combiparkeren gewenst is (al het overige gebied). Deze visie wordt nu concreet gemaakt (in kosten exploitatie, handhaving, investeringen, bebodingsplan etc.). Deze vertaalslag is nodig om een financieel haalbaar besluit te kunnen voorleggen aan het college (zo nodig aan de raad).

Begin 2017 is bureau Sweco gestart met de uitwerking. Zij zijn nagenoeg klaar. Dat betekent dat besluitvorming medio/eind 2017 verwacht wordt waarbij ook de buurt betrokken wordt.

Na dit besluit en raadpleging van de buurt, kan worden gestart met de implementatie van het combiparkeren.

3) Wanneer wordt de studie naar de busroutering opgepakt?

Deze studie wordt samen met de overige projecten die spelen in de stationsomgeving (waaronder de invulling van het stationsgebouw, de inrichting van het voorplein, het verbeteren van de oost-west verbinding voor langzaam verkeer en de aanpak van de oostzijde van het station) opgepakt. In 2017 worden de onderzoeksvragen verder uitgewerkt en in het voorjaar van 2018 vindt een integrale afweging plaats. De belanghebbenden en de buurt worden hierbij betrokken.

4) Kan je een parkeervak op meerdere manieren gebruiken?



DATUM  
24 mei 2017

Ja, dat is wettelijk mogelijk. Voor enkele parkeervakken in de Wyckerbrugstraat zijn we dat aan het voorbereiden: 's morgens laden en lossen en 's middags parkeren.

5) Kunnen er gehandicapten parkeerplaatsen in de Stationsstraat worden gemaakt?

Nee, het voorstel is om het autoparkeren juist uit de Stationsstraat te halen. Ook vóór de realisatie van de fietsenstalling waren er in de Stationsstraat geen gereserveerde parkeervakken voor gehandicapten aanwezig. Hierin verandert de situatie dan ook niet. In de rest van Stationsomgeving zijn uiteraard wel gehandicaptenplaatsen voorzien.

6) Waarom is Flo niet meegenomen in de planvorming?

Afgelopen maanden (en jaren) heeft de gemeente intensief met een groot aantal belangengroeperingen samengewerkt om te komen tot een ontwerp van de stationsomgeving. Zo ook met de belangengroeperingen van ondernemers, te weten Ondernemend Wijck en het Centrummanagement.

Daarnaast is op meerdere manieren (informatieavonden/ochtenden, brieven, internet) kenbaar gemaakt welke plannen op tafel lagen. Flo heeft zich echter nooit gemeld tijdens een van deze informatie momenten.

Vrijdag 12 mei is de projectleider aanvullend persoonlijk bij Flo langs geweest om hen te wijzen op de stadsronde. Flo bleek niet op de hoogte van de plannen en heeft vervolgens een brief aan de gemeenteraad geschreven omdat zij niet bij de stadsronde aanwezig konden zijn.

7) Is standplaats Musti Kebab tijdelijk?

Ja, na de bouw van de fietsenstalling gaat de wagen weer terug naar het Stationsplein.

8) Welke welstandseisen gelden is voor Musti kebab?

De Nota Ambulante Handel uit 2013 en de APV, artikel 5.2.3 zijn op de mobiele kebabwagen van toepassing.

#### *Nota Ambulante Handel 2013*

Musti gaat terug naar zijn oude standplaats. Deze standplaats is al aangegeven op basis van de Nota. Er hoeft door Musti geen nieuwe aanvraag te worden gedaan, waardoor ook de weigeringgronden zoals aangegeven in de Nota voor het aanwijzen van een nieuwe standplaats niet meer van toepassing zijn.

Tevens heeft deze wagen daar al lange tijd gestaan waardoor een welstandstoets niet meer mogelijk is. Dat is namelijk gebeurd toen Musti de wagen heeft gekocht.

#### *APV*

Het volgende artikel vanuit de APV is hierop nog van toepassing:

#### Artikel 5.2.3 Standplaatsen

1. Het is verboden zonder vergunning van het college op of aan de weg of aan een openbaar water dan wel op een andere – al dan niet met enige beperking – voor publiek toegankelijke en in de openlucht gelegen plaats:



DATUM  
24 mei 2017

- a. Met een voertuig, een kraam, een tafel of enig ander middel een standplaats in te nemen of te hebben teneinde in de uitoefening van de handel goederen te koop aan te bieden, te verkopen of te verstrekken, dan wel diensten aan te bieden;
- b. Anderszins goederen uit te stallen of uitgesteld te hebben om deze te koop aan te bieden, te verkopen of te verstrekken aan publiek;
2. Het is de rechthebbende op een perceel verboden toe te staan, dat daarop zonder vergunning van het college standplaats wordt of is ingenomen of goederen worden of zijn uitgesteld als bedoeld in het eerste lid.
3. Het in het eerste lid, onder b, gestelde verbod gelden niet ten aanzien van het uitgesteld hebben van gedrukte of geschreven stukken waarin gedachten of gevoelens worden geopenbaard als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Grondwet.
4. De in het eerste en tweede lid gestelde verboden gelden niet op de plaats die is aangewezen voor het houden van een markt, zulks gedurende de tijden dat die markt gehouden wordt en voor een evenement als bedoeld in artikel 5.9.1.
5. Een vergunning kan worden geweigerd:
  - a. In het belang van de openbare orde;
  - b. In het belang van het voorkomen of beperken van overlast;
  - c. In het belang van de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
  - d. In het belang van de verkeersvrijheid of –veiligheid;
  - e. Wanneer als gevolg van bijzondere omstandigheden in de gemeente of in een deel der gemeente redelijkerwijs te verwachten is dat door het verlenen van de vergunning een redelijk verzorgingsniveau voor de consument ter plaatse in gevaar komt;
  - f. Vanwege de strijd met een geldend bestemmingsplan.
6.
  - a. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor zover in het daarin geregelde ontwerp wordt voorzien door de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of het Provinciaal wegenreglement.
  - b. De weigeringsgrond van het vijfde lid, onder b, geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet milieubeheer.
  - c. De weigeringsgrond van het vijfde lid, onder c, geldt niet voor bouwwerken.
7. Het college houdt de beslissing op een aanvraag voor een standplaatsvergunning aan, indien de aanvraag een activiteit betreft waarvoor tevens een vergunning als bedoeld in artikel 8.1 van de Wet milieubeheer is vereist en indien geen toepassing kan worden gegeven aan het vijfde lid, tot de dag waarop de beslissing over de vergunningsaanvraag op basis van de Wet milieubeheer is genomen.

Ondanks bovenstaande, gaat de gemeente met Musti kebab om de tafel om te kijken wat de mogelijkheden zijn qua uiterlijk van de wagen. Musti kebab heeft in eerdere gesprekken namelijk aangegeven te willen investeren in een nieuwe wagen als hij een permanente locatie heeft. De gemeente zal een stroom- en wateraansluiting moeten aanbrengen en zal ook een aansluiting op de riolering voor het lozen van afvalwater moeten voorzien. Het plaatsen van voldoende afvalbakken is hierbij ook van belang.

- 9) De Stationsstraat is voorzien als 30 km gebied. Hoe wordt voorkomen dat binnen deze 30 km zone te hard gereden wordt?

Er bestaat een samenhang tussen de inrichting van 30 km-gebieden en de handhaving door politie. Uitgangspunt moet zijn dat een 30km - gebied zo is ingericht dat de weggebruiker er daadwerkelijk zijn snelheid aanpast. Hiervoor worden verschillende maatregelen toegepast: het aanpassen van de wegbreedte, het bewust mengen van verkeerssoorten, het aanpassen van de voorrangregeling, het gebruiken van andere bestrating en het aanbrengen van snelheidsremmers aangebracht (drempels / wegversmallingen).



DATUM  
24 mei 2017

In het nieuwe ontwerp van de Stationsstraat is ingezet op een rijbaanbreedte passend bij het snelheidsregime en de aanwezigheid van gemengd verkeer in de Stationsstraat (fietsers, bussen en overig gemotoriseerd verkeer). Beide inrichtingskenmerken dragen bij aan het verlagen van de snelheid. De overige maatregelen (zoals drempels maar ook klinkerbestrating) kunnen in het specifieke geval van de Stationsstraat niet worden toegepast vanwege de aanwezigheid van de buslijnen. Snelheidsremmers worden op busroutes terughoudend toegepast en een ander type bestrating, zoals klinkers, zijn in het kader van geluid en trillinghinder niet toepasbaar.

10) Kan de Parallelweg 1 richting gemaakt worden?

De Parallelweg kan in de toekomst als éénrichtingsverkeer uitgevoerd worden. Echter op dit moment is nog niet bekend hoe de routing van de bussen in Maastricht in de toekomst gaan verlopen. Het voortijdig instellen van éénrichtingsverkeer op de Parallelweg is dan ook nog niet mogelijk. Hierdoor zou tevens de onduidelijke situatie ontstaan waarbij bussen (wel) in twee richtingen op de Parallelweg aanwezig zouden zijn. Dit draagt niet bij aan een verkeersveilige inrichting van de stationsomgeving.

De toekomstige verkeerscirculatie wordt binnen het grotere gebied van het station en in samenspraak met de projecten die nog spelen in deze omgeving verder bekeken.

11) Wanneer komen de bomen in de Sint Maartenslaan terug?

Ambtelijk wordt gestuurd op aanplant van de bomen in voorjaar 2018. De stichting Behoud Leefkwaliteit Sint Maartenslaan e.o. is hiervan op de hoogte en denkt mee (bijvoorbeeld in soort boom).

12) Waarom is de Sint Antoniuslaan destijds afgesloten voor de bus?

Circa tien jaar geleden zijn vanuit het buurtplatform de verkeersknelpunten in de wijk Sint Maartenspoort geïnterpreteerd. De sterk toenemende doorgaande verkeersstroom, dwars door de woonbuurt, over de Sint Antoniuslaan – Parallelweg was daarbij een van de grote knelpunten. Dit leverde problemen op ten aanzien van geluid, trilling, verkeersonveiligheid en gezondheid. De wens om de tweedeling van de buurt op te heffen, werd belemmerd door deze vervoersas.

Om deze problemen aan te pakken is destijds door een extern bureau (Goudappel Coffeng) een verkeersonderzoek gedaan. Daarbij kwam ook de vraag vanuit NS om de P&R garage aan de Parallelweg te verdubbelen welke verkeersaantrekkend zou gaan werken. Uit het onderzoek kwam dat een knip in de Sint Antoniuslaan het beste zou zijn, samen met een compleet verkeersplan en een herinrichting van de Sint Antoniuslaan. Deze herinrichting van de Sint Antoniuslaan liet op zich wachten omdat de bouw van de fietsenstalling (en destijds nog tram) deze route nodig had voor vrachtverkeer en kortdurende busomleidingen.

Overigens heeft Veolia los van bovenstaande zelf besloten de bus niet meer door de Sint Antoniuslaan te laten rijden. Dit omdat er te weinig animo vanuit de klant voor deze lijn was.

In het raadsbesluit van 26 maart 2013 over de realisatie van de P&R garage aan de Parallelweg wordt verwezen naar de ingekomen brief van 28 augustus 2012 van het buurtplatform Sint Maartenspoort. In deze brief staat dat het buurtplatform met de gemeente overeengekomen is de doorgaande route Sint Antoniuslaan-Parallelweg te “knippen”. Maar het buurtplatform geeft ook aan



DATUM  
24 mei 2017

dat er nog een aantal randvoorwaarden gesteld worden. Het buurtplatform zou geen bezwaar aantekenen ten aanzien van de bouw van de P&R garage als de gemeente zou toezeggen dat een definitieve herinrichting van de Sint Antoniuslaan en de Parallelweg wordt opgepakt na de grote bouwprojecten (fietsenstalling en destijds nog de tram).

13) Hoe zit het met de luchtkwaliteit in de Sint Maartenslaan?

De luchtkwaliteit wordt op dit moment op 2 locaties in de Sint Maartenslaan gemeten. Van 3 meetperiode (een meetperiode duurt 4 weken) zijn inmiddels de resultaten bekend. Tussen deze resultaten zitten grote fluctuaties die veroorzaakt worden door meteorologische omstandigheden. Bij droog weer zijn de resultaten hoger dan bij nat weer. Mede door deze fluctuaties kan pas iets over de luchtkwaliteit ter plaatse gezegd worden na één jaar meten.

NB: Na de bouw van de fietsenstalling zal de oude verkeerssituatie weer hersteld worden.

14) Hoe voorkom je dat fietsers niet op het kruispunt Alexander Battalaan de stalling ingaan?

De gehele middenberm van de Stationsstraat is voorzien van een verhoogde band (vergelijkbaar met een trottoir) waardoor fietsers niet eenvoudig de middenberm kunnen oprijden. Alleen ter plaatse van de kruising met de Alexander Battalaan is een verlaagde band aanwezig. Hier kunnen fietsers comfortabel en zonder af te stappen hun weg in de richting van de stalling vervolgen. Ter plaatse van deze verlaagde band is ook de ingang van de fietsenstalling geaccentueerd met een duidelijke bord / bewegwijzering. Daarnaast zal de bewegwijzering in de omgeving aangepast worden zodat fietsers naar de ingang van de fietsenstalling worden begeleid.

15) Hoe lang is de stalling geopend?

Een half uur voor de eerste trein en een half uur na de laatste trein.

16) Is er rekening gehouden met studenten fietsen stallen?

Nee, het stallen langer dan 24 uur is niet gratis om te voorkomen dat de stalling als "fietsenschuurtje" wordt gebruikt. De gemeente draagt op basis van de overeenkomsten met NS nu tweederde bij in het totale geramde exploitatietekort. Mocht er voor studenten een gunstiger tarief gaan gelden, dan moet hier extra geld voor worden gereserveerd.

17) Hoe zit het met het geheel autovrij/luw maken van stationsomgeving?

Dit wordt integraal opgepakt en staat los van de besluitvorming die nu voorligt. Zie hiervoor ook de vragen 3, 10, 18 en 19.

18) Wanneer wordt kruispunt Wilhelminasingel/Maartenslaan aangepakt?

Zie vraag 17). Voor de inrichting van het genoemde kruispunt geldt hetzelfde.

19) Maak de knip op de Antoniuslaan en de Parallelweg nu eindelijk permanent en maak eventueel een knip op de Alexander Battalaan, bij de beide kruisingen met de Stationsstraat. Behoud het éénrichtingsverkeer op de Bourgognestraat zoals het nu is vormgegeven.



DATUM  
24 mei 2017

Hiervoor geldt hetzelfde als onder vraag 17). De Parallelweg kan in de toekomst zeker als éénrichtingsverkeer uitgevoerd worden. Echter op dit moment is nog niet bekend hoe de routing van de bussen in Maastricht in de toekomst gaan verlopen. Het voortijdig instellen van éénrichtingsverkeer op de Parallelweg is dan ook niet (nog) niet mogelijk. Hierdoor zou tevens de onduidelijke situatie ontstaan waarbij bussen (wel) in twee richtingen op de Parallelweg aanwezig zouden zijn. Dit draagt niet bij aan een verkeersveilige inrichting van de stationsomgeving. Voor de Alexander Battalaan geldt in grote lijnen hetzelfde. Het instellen van een knip heeft grote gevolgen voor de gehele verkeersrouting in Wyck. Deze effecten kunnen beter gezamenlijk (in één onderzoek) en in samenhang met de busrouting worden beschouwd. Dit kan los van de huidige inrichtingsvoorstellen voor de Stationsstraat worden gezien.

De volgende vragen zijn ingekomen na de stadsronde en ingegeven door LPM:

20) Klopt het dat door het verbreden van het trottoir het parkeren en het combiparkeren niet meer mogelijk is?

Als het parkeren in de Stationsstraat wordt opgeheven, kan hier uiteraard niet meer geparkeerd worden. De invoer van het combiparkeren in de rest van Wijck staat los van het opheffen van autoparkeren in de Stationsstraat.

20) Klopt het dat als de raad het raadstuk goedkeurt, het verbreden van het trottoir in de Stationsstraat een feit is?

Ja, dat klopt.

21) Als dit het geval is, waarom wordt er dan nog een onderzoek gedaan naar (combi)parkeren?

Zie hiervoor vraag 2).

22) U geeft aan dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in de aanpalende straten. Kunt u dat aantonen mbv cijfers (vraag en aanbod) per straat en gebied?

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

In het collegebesluit hiertoe (2016) is vermeld dat het vervallen van deze parkeerplaatsen geen gevolgen had voor het aantal abonnementen. Financiële gevolgen met betrekking tot het abonnementsparkeren zijn daarmee niet aan de orde geweest. Wat betreft de inkomsten uit betaald parkeren zijn er mogelijk wel effecten geweest. Maar het effect zal beperkt blijven. Weliswaar zullen de inkomsten uit enkele automaten minder zijn of zijn komen te vervallen, maar het lijkt niet waarschijnlijk dat dit zal leiden tot evenredig minder bezoekers aan Wyck of de binnenstad. Een deel van de parkeerders zal naar de nabijgelegen parkeergarages van Q-Park zijn uitgeweken en een deel naar straatparkeerplaatsen op een andere locatie in Wyck. De parkeer dichtheden van het straatparkeren in Wyck laten extra gebruik daar toe. Op die plekken zullen de parkeerinkomsten van de automaten dus stijgen.

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



DATUM  
24 mei 2017

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

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

23) Welke uitgangspunten/veronderstellingen hanteert u bij de oplossing dat de aanpalende plaatsen de vervallen parkeerplaatsen kunnen vervangen?

Zie hiervoor vraag 22.

22) Bent u wettelijk verplicht om gehandicaptenparkeerplaatsen in de Stationsstraat te maken?

In Nederland wordt op openbare parkeerplaatsen een vast percentage ingericht als gehandicaptenparkeerplaatsen. In de voorgenomen aanpassingen aan de Stationsstraat komen alle parkeerplaatsen te vervallen. Er is alleen voorzien in 4 laad- en losplaatsen (van elk 12 meter lang, vergelijkbaar met twee parkeerplaatsen). Ook voor de realisatie van de fietsenstalling waren er in de Stationsstraat geen gereserveerde parkeervakken voor gehandicapten aanwezig. Hier verandert de situatie dan ook niet.

Wij zijn uiteraard bereid om met de belangenbehartiger van gehandicapten over het stationsgebied te praten. Dit is eerder meermalen door de gemeente geprobeerd maar is niet gelukt.

Hoogachtend,

John Aarts,  
Wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën