

Buurtraad en Klankbordgroep Limmel

Fietsersbond, zie onder Wittevrouwenveld

Nazareth

N1: Tanja Reijnders, Kasteel Walburglaan 64, elfje34@live.nl

N2: L.F. Schanol, Kasteel Neuborgweg 142

N3: Mujo Tatarevic, Kasteel Cortenbachlaan 89

N4: J.M.P. Maassen en A.H. Maassen-Piette, Kemenadeplein 28C, 6222 VG, 06-55517330

N5: Ernst Roeloes, Kasteel Beusdaelplein 22, 6222 WP, e.roeloes@hccnet.nl

N6: Hannie Groenewege, Kasteel Schaloenstraat 62A, rene.groenewege@planet.nl

N7: Liesbeth Krutzen, Kasteel Montfortstraat 16, lies.krutzen@home.nl

N8: Prof. Albert Logjes, Miradorplein 68C

N9: Jos Mommers, Meerssenerweg 104, 6222 AK, 043-3623137

N10: Jeannette Dupuits-Janssen, Kast. Schaloenstraat 54B, 043-3625954

N11: J. Kloth, Kast. Petersheimstraat 20, 6222 TX Maastricht

N12: H.E.P. Siegelaer, Miradorplein 9, 6222 TD Maastricht

N13: Fam. Jongen, Miradorplein 61B, 6222 TG Maastricht

N14: N. Pepels, Patakonruwe 6, 6218 CW Maastricht, zie Wp5

N15: Desiree van Hoof, Miradorplein 69B, 043-3629950, desireevanhoof6@hotmail.com

N16: M. Dams, Kast. Neubourgweg 32, 06-3811320, m.dams@tele2.nl

N17: Rene de Bruyn, Miradorplein 69B, 043-3629950, debruyn01@hotmail.com

N18: Penders Jeukens en K. Sleepers, Miradorplein 2, 6222 TD

Buurtbelangen Nazareth

Burgerinitiatief Nazareth Noord

Fietsersbond, zie onder Wittevrouwenveld

Overzicht reacties ongeëvalueerde inspraak Wijkontwikkelingsplan (WOP) Limmel/ Nazareth en WOP Wittevrouwenveld/ Wyckerpoort, consultatie 14 t/m 28 november 2009

Wittevrouwenveld

Wvv1: Scharis, Stadhoudersstraat 25

Wvv2: M.m. Schuman, Burg. Pijlsstraat 56, 06-50853875

Wvv3: Pisters-Soudant, Burg. van Akenstraat 35, 043-3633904, richardpisters@alice.nl

Wvv4: Dhr. en mevr. A. Dassen, Tillystraat 34, 6224 TB Maastricht

Buurtplatform Wittevrouwenveld

Fietsersbond

Trajekt

Wyckerpoort

WP1: Pieters, Generaal Simpsonstraat 6C

WP2: Annemie en John Meyer, Old Hickoryplein 87-A, j.meyer-11@home.nl

WP3: Pierre Castermans, wpcastermans@zonnet.nl

WP4: Harrie Keerssemeeckers, Prof. Mullerstraat 53, 043-3620082, harriennette@versatel.nl

Wp5: N. Pepels, Patakonruwe 6, 6218 CW Maastricht

Wp6: Tiny Lexis, Prof. Mullerstraat 33, 043-3620701, clexis@hetnet.nl

Wp7: J. Sweelssen, Prof. Mullerstraat 31, 043-3622822.

Wp8: E. Gorissen en N. Puts, Prof. Mullerstraat 39, 043-3623943, edd465gorissen@home.nl

Wp9: Jean- Asselmans, Prof. Mullerstraat 12, 043-3623096

Wp10: Etiënne Joosten, Prof. Mullerstraat 41, 043-326 41 62 of 06-12885229

Buurtplatform Wyckerpoort

Fietsersbond, zie onder Wittevrouwenveld

Limmel

L1: May van der Zee, Populierweg 156, 043-3634058

L2: C.H.F. van Eldik, Tiberiasstraat 29, 6222 BP, 043-3632112, chris.eldik@home.nl

L3: Florry Everaarts, Bethlehemweg 41, florryeveraarts@hotmail.com

L4: W.A.G. Partouns, Tiberiasstraat 42, 043-3631945

L5: Theo Coumans, Jeruzalemweg 2, theo@gsrmusic.com

L6: N. Pepels, Patakonruwe 6, 6218 CW Maastricht, zie Wp5

L7: Afvaardiging bewoners Tiberiasstraat: C. van Eldik, Tiberiasstraat 29, 6222 BP Maastricht

IK WIL GRAAG REAGEREN OP DE PLANNEN!

(Wvvn)

Naam en achternaam

Scharis

Straat en huisnummer

Stadhoudersstraat 25

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

Waarom moeten wij ons huisje uit? Voor een groenstrook? Wij willen blijven in ons huisje, het is helemaal in orde. De huizen zijn perfect in orde.

Noch maels wij willen niet verhuizen

Sloop is zinloos

Wij gaan dus na meer dan 30 jaar niet verhuizen.

M. Scharis

UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook het speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Of u knipt dit deel van de krant even uit met uw reactie erop. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost
t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123
6200 WC Maastricht

IK WIL GRAAG REAGEREN OP DE PLANNEN!

Naam en achternaam M.M. Schuman
Straat en huisnummer Burgemeester Pijlster 56
Telefoonnummer 0650053075
E-mailadres — 6224VE MSTR
Mijn reactie is als volgt ik zal Heel Graag
willen weten, of de woning
waar ik op genoemde adres
woon, zal worden gesloopt.
ik wil Bij deze Graag een Beves-
tiging, wegens omstandigheden.
woon ik nu in onzekerheid!
PS. van mij mag het nu gebeuren,
maar wil niet in onzekerheid wonen.
Graag meer informatie, en verklaring.
Vriendelijk, Dank, M.M. Schuman

UW MENING TELT!

WvV 3a

REACTIEFORMULIER

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Pisters -Soudant

Straat en huisnummer

Burg v akenstr 35

Telefoonnummer

043 3633904

E-mailadres

Richardpisters@alice.nl

Mijn reactie is als volgt

optegen tegen de sloo-plannen

Wie vergoed ons de onkosten die wij
pas in deze woning hebben gestoken

Wij wonen er pas van aug 2008
24⁴ later kwamen ze ons zeggen dat ze gesloopt

worden. Betrekkelijk we zijn er niet klaar mee

Wv3c

Dijk, Marcel van

Van: Dijk, Marcel van
Verzonden: dinsdag 17 november 2009 17:35
Aan: Koos Smeets (E-mail)
CC: Arianne Kuijt (E-mail)
Onderwerp: deel II

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: POST
Verzonden: maandag 16 november 2009 10:08
Aan: Costongs, Jacques
Onderwerp: FW: MENING SLOOPPANNEN WVV ANTWOORD NEE /2009-47507

De e-mail is geregistreerd onder poststuknummer 2009.47507.
Bij beantwoording van de e-mail een cc sturen naar post@maastricht.nl

post@maastricht.nl

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: richard pisters [<mailto:richardpisters@alice.nl>]
Verzonden: zaterdag 14 november 2009 17:25
Aan: POST
Onderwerp: MENING SLOOPPANNEN WVV ANTWOORD NEE /2009-47507

maastricht 14 november 2009

geachte heer costongs

wij richard en miranda pisters hebben vorig jaar september 2009 een woning gekregen aan de burgemeester van akenstraat 35 in wvv nog geen 5 weken later toen we hier nog bezig waren stond de heer wen haegen van servatius aan de deur bij ons om ons mede te delen dat onze woning wordt gesloopt het was of er een hamer op onze kop kwam gevallen en wij schrokken hiervan we zijn in september vorig jaar ons huurcontract gaan ondertekenen en hebbe een bedrag van 465 euro moete pinnen zelf heb ik in deze woning rolluiken hangen overal nieuwe vloeren gelegd boven en onder overal nieuwe vitrages gehangen behangen overal onder in de woonkamer hangt dus glasvezel behang en al met al zijn we een bedrag kwijt van 2500 euro onze spaarrekening is helemaal op ik vind het niet normaal dat servatius ons dit niet van te voren heeft medegedeeld ik ben vanmiddag samen met mijn man naar de bijeenkomst gaan kijken in de edi en heb dus daar vernomen dat servatius dit al een jaar van te voren wist dat onze woning werd afgebroken ons is verteld dat ze dit wel degelijk wisten als dit inderdaad zo is vind ik dit zeer oneerlijk dat ze dit ons dit niet hebbe medegedeeld anders hadde wij deze woning niet gewild ik vind het zeer asociaal dat servatius ons over deze kwestie ons niet te woord wil staan we hebbe al verschijndene brieven gestuurd naar hun maar zonder antwoordt ik ben dan ook niet te spreken op de mening hoe ze met ons te werk gaan wij zijn ook tegen de plannen dat onze woning wordt gesloopt en dan hoor je nu vanmiddag van servatius zelf dat ze dit al wisten op het moment dat wij de woning gingen tekene ik neem dit hun ook zeer kwalijk dat ze hiervan af wisten ik vind dat asociaal middels hoorde wij dat we naar u een klachten brief konden sturen over de mening van de plannen wij zijn ook echter van plan om u mede te delen dat wij hoe dan ook tege deze plannen zijn het is gewoon een welles nietjes spelletjes ons wordt nu gezegd om niks meer te doen in onze woning maar ons gaat het erom hoeveel geld we al kwijt zijn wat we inmiddels aan de woning kwijt waren we woonde vroeger aan de stadhoudersstraat dit is dus ook een sloopwoning en je wordt erna volgens weer na een sloopwoning geduwd en dan zegt servatius wij wete nergens wat van af terwijl ik nu inmiddels vernam vanmiddag wisten zij dit al op het moment dat wij deze woning betraden dank zij de heer gijbels van servatius en ellen die de voriger week 6 november ons de officieele brief kwam brengen die vertelde ons ook dat servatius dit wist op het moment dat wij deze woning kregen hoe dan ook ik ben zo boos op servatius dat ze ons hierin niet te woord wille staan hoe nu verder je krijgt een oprot premie van 5369 euro daar kan je het meedoen maar daar heb ik alles nog niet mee afgerond het gaat ons nu erom hoe ze met ons te werk zijn gegaan we hebbe vanmiddag te horen gekregen via een briefje dat wij een mening mochten sturen naar u ik kan u persoonlijk

25-11-2009

zelf u behandeld de mensen zeer vriendelijk en hoop dat u met dit briefje onze mening wilt meenemen naar de raadsvergadering op 19 januari 2010 als ik hoop dat er iets mee gedaan zal worden servatius is gewoon een asociaal bouwvereniging hoe ze met de mensen omgaan sorry dat ik het zo moet uitdrukken ze geven ons een woning en achteraf wordt deze weer afgebroken en kunnen we weer verhuizen maar het geld is wel op en je krijg maar 5369 euro ik ben hierover tevreden maar de manier van hun handelen klopt dus niet ze hebben zelf geen rooie cent ze hebben overal schuld en overal bouwen en wij zijn er de dupe van ik hoop dat u dit briefje meeneemt naar de raadsvergadering van 19 januari 2010 en hen eens op het hard wil drukken dat dit geen manier van handelen is ik ben hier hoe dan ook nog niet mee klaar anders pak ik een advocaat op handen dan zullen we eens zien wie hier aan het kortste eindje trekt want het schijnt dat ook de hele ABH commissie ook hier van af heeft geweten en niemand verteld aan ons de waarheid hoe en wat nu verder ik hoop op antwoord van u te krijgen met vriendelijke dank
richard en miranda pisters
burgemeester van Akenstraat 35 6224 GA Maastricht telefoonnummer 0433633904 gsm mevrouw pisters 0617419892

Dijk, Marcel van

Van: Dijk, Marcel van
Verzonden: dinsdag 17 november 2009 17:34
Aan: Koos Smeets (E-mail)
CC: Arianne Kuijt (E-mail)
Onderwerp: Burg. v. Akenstraat 35 deel I

Wv3b

Koos,

Bijgevoegde mail (1e van 2 delen, de ander volgt zo) is gestuurd naar Jaques Costongs. Het gaat om de mensen die wonen op de Burg. van Akenstraat 35. Volgens mij zat dit adres er in het WOP 2008 ook al in. Wil jij svp in overleg met Ron een kort maar vriendelijk concept-antwoord dichtten toegespitst op (de gang van zaken m.b.t.) dit adres ? Samen met de rest van de reacties (o.a. Tillystraat) nemen we dit dan mee naar de stuurgroep van 9 dec., waarna Jacques deze mensen kan antwoorden.

Bvd en groet, Marcel

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: POST
Verzonden: maandag 16 november 2009 12:17
Aan: Costongs, Jacques
Onderwerp: FW: sloopplannen wvv tav de heer costongs /2009-47589

De e-mail is geregistreerd onder poststuknummer 2009.47589.
Bij beantwoording van de e-mail een cc sturen naar post@maastricht.nl

post@maastricht.nl

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: richard pisters [<mailto:richardpisters@alice.nl>]
Verzonden: maandag 16 november 2009 11:55
Aan: POST
Onderwerp: sloopplannen wvv tav de heer costongs /2009-47589

maastricht 16 november 2009

geachte heer costongs uit de krant van maandag 16 november jl kunt u weer lezen dat er door servatius weer een grove fout is gemaakt over het sloopplan van het wvv het buurtplatform kan zich niet vinden in de sloop van de tillystraat grenzend aan mijn woning aan de burg van akenstraat 35 in het ontwikkelingsplan van vorig jaar leest u dus stonden 9 woningen minder op de lijst dan nu volgens servatius en de gemeente moeste de huizen dus toch gesloopt worden vanwege WOONTECHNISCHE OVERWEGINGEN in een brandbrief aan de gemeente schrijft het buurtplatform dat het nu niet achter de sloopplannen staat van de extra woningen waarom in zo een laat stadium ineens het besluit wordt genomen nog een halve straat te slopen de staat van de woningen moet toch al veel LANGER BEKEND ZIJN BIJ SERVATIUS vraagt het buurtplatform zich af de bewoners hebben naar een lijst gevraagd van de slechte woningen maar hebben die dus NOOIT GEKREGEN we kunnen daarom zonder aanvullend onderzoek niet achter de woning sloop staan van de tillystraat hierin leest u dus weer dat servatius grove fouten maakt dat zelfde is dus ook gebeurt met onze woning aan de burgemeester van akenstraat 35 ik kan me gewoon niet voorstellen dat ik nu na 1 jaar en 2 maanden wonen hier ineens mijn huis uit moet verder wordt er nu ook gekeken naar de stadhoudersstraat ook daar worden volgens plannen woningen gesloopt om te komen tot een bredere groene straat waarom meneer costongs kan dat hier niet na mijn mening kan dat hier ook waarom oude bomen weg zet daar nieuwe voor in de plaats zet er mooi groen neer knap en renoveer de woningen op en klaar is kees wij als bewoners zeggen ook een plan te hebben waarin dit ook kan waarom dan slopen we zijn verbaasd en verontwaardigd over deze gang van zaken en voelen ons totaal niet serieus genome wat mij betreft wordt wittevrouwenveld geen nieuw vrouwenveld ech niet ik blijf zitten waar ik zit en zonder enige reden wordt de rest wel gerenoveerd en wij niet waarom kan dat plan ook niet hier gewaarborgt worden ik hoop dat ik na

25-11-2009

aanleiding van deze brief antwoordt krijg op mijn brief die ik u al eerder stuurde en hoop dat er iets mee gedaan zal worden hoe dan ook laat ik het hier niet bij zitten zij wisten gewoon dat wij deze woning moeten verlaten op het moment dat wij gingen het huurkontrakt ondertekenen met vriendelijke dank en groet meneer en mevrouw pisters burgemeester van akenstraat 35 6224 ga maastricht 0433633904 gsm 0617419892 ik hoop dat hier iets mee gedaan zal worden tijdens de vergadering op 19 januari 2010

Maastricht 11 nov. 09

Gemeente Maastricht

Geachte Leden van College BEW te Maastricht

Ingek. 17 nov. 2009

Reg. nr. 2009. 77210

Afgelopen Vrijdag 6 nov ontving ik een brief van Woningcorporatie Servatius dat zij een wijkontwikkelingsplan toesturen aan U en vragen om goedkeuring van U hiervoor.

Ik richt mij nu tot U met mijn verhaal over de hele gebeurtenis wat eraan vooraf ging.

Omdat er nu ineens veel meer zou gaan verdwijnen.

Verleden jaar Nov.2008 kregen wij de eerste aanzegging.

Ik heb vanaf die tijd alle vergaderingen bijgewoond van het Buurtplatform waar Servatius soms ook bij aanwezig was.

Veel is er besproken en uitgelegd , Wij konden met alternatieve plannen komen. Wat wij dus ook hebben laten doen via Bureau5 , naar eerst eens goed door de buurt te hebben gewandeld.

Bureau5 kwam naar mijn mening met een heel goed alternatiefplan , en er zou veel bespaart kunnen blijven.

Met dit plan heeft Servatius naar mijn mening dus niets gedaan en gewoon naast zich neer gelegd.

Het plan van Servatius dat nu naar de Gemeente is berust op hun eigen initiatief en niet volgens afspraken en overleg met Buurtplatform & bewoners.

Zonder openlijk & eerlijk overleg te hebben gepleegd met het Buurtplatform laat staan met de bewoners zelf.

Want 2 brieven in 1 jaar met alleen bericht U woning word waarschijnlijk gesloopt en verder niets van Servatius noem ik geen overleg met bewoners. Zij hebben ons gewoon in boekdelen benaderd.

Niet eerder heb ik op papier of tekening zien staan dat nu een hele straat [Tillystraat] op papier stond om gesloopt te worden.

Wat nu wel hun plan is.

Zelf woon ik vanaf 15 Nov.1975 in mij huidige woning.

Met veel plezier en heb over mijn eengezinswoning geen klachten.

Net als nog meer bewoners in de straat.

Nu werd mij afgelopen Zaterdag bij de info van Servatius verteld , ja maar de Bouwtechnische staat van de woningen terwijl daar nooit iets van naar voren is gekomen op de vergaderingen.

Of dat ze thuis langs zijn geweest.

Heb hen uitgenodigd bij mij langs te komen ,of ze het doen ?

Naar mijn idee gaan deze woningen nog zeker vele jaartjes [15-20 jaar] mee.

Maar moeten wijken voor parkeerplaatsen ?

En het kan toch niet zijn dat nog goede en mooi uitziende woningen en straat moeten wijken voor parkeerplaatsen ? Onze wijk is al genoeg veranderd in die 63 jaar dat ik er woon , ben er geboren en getogen.

En mag misschien een beetje oude buurt [Nostalgie] blijven bestaan.

Want nu blijft het Wittevrouwenveld een bouwput.

Ook is onduidelijk wat er eventueel voor terug komt als gesloopt gaat worden.

En er hangt natuurlijk een prijskaartje aan. Nu zijn het Sociale woningen met een redelijke huur voor de minima. Maar wat brengt sloop met zich mee ??

Ik heb dus een Vriendelijk verzoek aan U allen om het plan van Servatius heel goed te bekijken voordat er een beslissing word genomen.

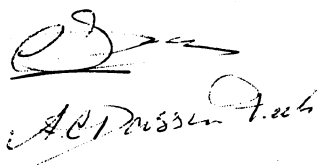
Want het plan van Bureau5 ziet er heel goed uit minder sloop , en zou ook veel menselijke emoties besparen want er wonen meerdere mensen al zo velen jaren.

Hopende dat U deze brief mee laat wegen in U beslissing
Verblijf ik:

Dhr. & Mevr. A. Dassen

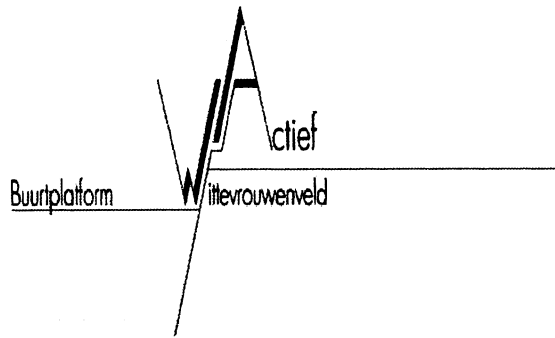
Tillystraat 34

6224 TB Maastricht



A. Dassen

Buurtplatform Wittevrouwenveld actief



Maastricht, 27 november 2009

Aan: a.kuijt@maastrichtnoordoost.nl
c.c: wethouder Hazeu, Marcel van Dijk, Koos Smeets (Servatius), Elise Oosterbaan
(communicatie gemeente)

Betreft: inspraak op concept-WOP

Geachte heer, mevrouw,

Middels deze brief wil het Buurtplatform Wittevrouwenveld actief officieel reageren op het concept Wijkontwikkelingsplan Wittevrouwenveld/ Wijckerpoort, dat op 10 november jl. is gepresenteerd en waarop tot 29 november a.s. gereageerd kan worden.

Zoals u weet is op 29 juli 2009 in onze opdracht door Buro 5 een alternatief Wijkontwikkelingsplan Maastricht Wittevrouwenveld gepresenteerd. Wij nemen in het vervolg van deze brief aan dat dit alternatief plan bij u bekend is. Is dat niet het geval dan verzoeken wij u dat rapport te downloaden van www.maaastrichtnoordoost.nl.

Algemeen

Voordat we inhoudelijk ingaan op een aantal aspecten van het wijkontwikkelingsplan en de door ons voorgestelde alternatieven willen we benadrukken dat Wittevrouwenveld een sociaal zwakkere wijk is die al langere tijd in een transitiefase verkeerd door grootschalige renovatie en nieuwbouw.

Voor veel bewoners van onze wijk is een WOP moeilijk te begrijpen. Door veelal problematische leefomstandigheden zijn bewoners meer met "overleven" bezig en is het recht op inspraak op een dergelijk plan voor hun moeilijk te doen.

Cohesie in buurt

We willen allereerst we onze zorg uitspreken over de afbraak van cohesie in de buurt. Door alle renovaties en nieuwbouwplannen van Servatius merken we dat de cohesie in de buurt minder wordt. Juist deze cohesie was een van de sterke punten van Wittevrouwenveld. We willen - nog sterker dan in het verleden is gebeurd - aandacht vragen voor dit punt. Met name voor oudere mensen is een verhuizing een grote verandering in hun leven. Deze mensen zijn bij een verhuizing veelal niet meer in staat om een nieuwe sociale structuur om zich heen op te bouwen. Een isolement kan dan het gevolg zijn.

Algemene opmerkingen ten aanzien van renovatie/sloop

Voorts willen we benadrukken dat er wat ons betreft voor alle bewoners duidelijkheid moet komen over hun woning. Voor ons is het onverteerbaar dat er nu keuzes voor sloop of renovatie op de lange baan geschoven wordt, terwijl de woningen soms nu al niet voldoen.

Verder willen we nogmaals aandacht vragen voor samenvoeging van woningen bij renovatie, bijvoorbeeld waarvan er van twee woningen één grotere woning wordt gemaakt. Indien samenvoeging niet gebeurt, valt te voorzien dat de gerenoveerde woning eigenlijk nu al niet meer aan de wensen van bewoners beantwoordt, maar zeker niet over tien of twintig jaar omdat bijvoorbeeld de woonkamer te klein is.

Aandacht voor financiële/ sociale situatie bewoners

Ook willen we bijzondere aandacht vragen voor de financiële en sociale situatie van de bewoners van te renoveren en te slopen huizen.

Er zijn binnen Wittevrouwenveld vele bewoners die vaker binnen enkele jaren moet verhuizen en/of die recent veel geld in hun woning hebben geïnvesteerd. We noemen hier enkele adressen waarbij dat het geval is, waarbij we opmerken dat deze lijst zeker niet uitputtend is: van Akenstraat 35, Tillystraat 36, van Oppenstraat 9A.

We willen als Buurtplatform dat de bewoners door de (gedwongen) verhuizing er niet financieel op achteruit gaan.

Ook willen we niet dat de bewoners er na verhuizing maandelijks financieel op achteruit gaan. Dit geldt met name voor bewoners, die geen mogelijkheden hebben om een hoger inkomen te verwerven om deze extra kosten tegen te gaan. We vinden dat deze bewoners bij verhuizing naar een andere woning hun oude huur moeten blijven betalen en eerst na vertrek van hen uit deze woning (danwel overlijden) voor dit huis de normale huurprijs moet gelden.

Verder willen we met nadruk wijzen op de bestaande gedragscode over compensatie van bewoners bij verhuizing. Dat betekent dat de bewoners dus de toegezegde compensatie in ieder geval ontvangen, maar in voorkomende gevallen extra gecompenseerd worden.

Gemiste kans: geen verkeersstructuurschetsen bij WOP

Voorts willen we met nadruk aandacht vragen voor het feit dat bij het huidige wijkontwikkelingsplan de verkeersstructuurschetsen nog ontbreken. We vinden dat eigenlijk ondenkbaar omdat de verkeersstructuur eigenlijk uitgangspunt moet zijn voor aanpassingen.

We vinden dat dit WOP zonder duidelijke verkeersstructuurschetsen voor openbaar vervoer, auto's en fiets/voetverkeer geen volwaardig wijkontwikkelingsplan is.

In de structuurvisie Maastricht noordoost is te zien dat Wittevrouwenveld in de toekomst een wijk is die eigenlijk alleen maar door groene verbindingen doorsneden wordt. Dat spreekt ons erg aan, na een verleden van auto's langs en door onze wijk heen. In onze optiek zijn groene verbindingen met name verbindingen voor fietsers en voetgangers en waar veel groen is.

Auto's zijn daar alleen op hun plaats als ze toegang tot de wijk willen verkrijgen of daaruit weg willen gaan. Dit dient in onze ogen plaats te vinden via de toekomstige Parklaan, de Terblijterweg danwel de Scharnerweg.

Op pagina 39 van het wijkontwikkelingsplan wordt ook de Czaar Petersstraat- Koning Clovisstraat als belangrijk ontsluitingsweg genoemd. We zijn het daar niet mee eens omdat

deze wegen ook een zogenaamde groene verbinding door de wijk heen is. Verder geldt op de Koning Clovisstraat al meer dan 10 jaar een maximale snelheid van 30 km per uur. We vinden dat die moet blijven gelden, ook na aanleg van de A2 tunnel. We willen dat het bestaan van deze groene verbinding actief nagestreefd wordt door het tegengaan van autoverkeer.

Bij de verkeersafwikkeling moet in onze ogen ook bijzondere besteed worden aan de verkeersafwikkeling voor winkelvoorzieningen. Zo willen we dat in het WOP nadrukkelijk wordt beschreven dat de verkeersafwikkeling van het Voltaplein verloopt via de Parklaan.

Ook denken we dat de Albert Heijn niet langer via de Frankenstraat een uitgang moet krijgen om zo verkeersoverlast in de wijk te voorkomen. We willen nadrukkelijk als optie meegeven dat in de toekomst er een nieuwe rotonde op de Scharnerweg komt met aan- en afvoerweg voor de Albert Heijn.

OV-as

Met het Buurtplatform Wijkerpoort zijn we van mening dat de hoofdroute van het openbaar vervoer niet via de Burgermeester Nijpelsstraat moet lopen, maar via de bestaande tunnel Scharnerweg.

We vinden ook dat er door de van Oppenstraat maar één buslijn dient te gaan, die stopt op de hoek van het Voltaplein voor het winkelcentrum.

Een hoofdroute voor het openbaar vervoer door de Van Oppenstraat is ons inziens een slecht idee. De Van Oppenstraat is een zeer groene weg, die gezien moet worden als een noordoost-zuidwest verbindingsweg tussen de noordelijke en zuidelijke groene verbinding in de wijk. We verwachten dat op termijn veel bewoners van Nazareth maar ook Amby van deze fietsroute gebruik gaan maken omdat hij richting Centrum en Randwyck (U.M. en AZM) gaat. We willen dat dat gebruik niet doorkruist wordt door talloze bussen.

Wens: BP station op termijn weg

Ook willen we nogmaals aandacht vragen voor de ongelukkige plaats van het BP station tegenover het MVV stadion. We vinden dat dit benzinestation eigenlijk niet op deze plek thuis hoort, zeker niet als in de toekomst daar ook nog een groene verbinding naast is geplaatst. We vinden dat het benzinestation op termijn moet verdwijnen vanwege de groene verbinding, maar ook vanwege de overlast en het mogelijk gevaar voor de buurt.

Sloop en renovatieplannen

Ten aanzien van de sloop en renovatieplannen staan hieronder ten aanzien van de afzonderlijke plandelen onze opmerkingen verwoord.

Van Oppenstraat

We zijn het eens voor de keuze aan de kop van de Van Oppenstraat om de duplexwoningen te slopen en in plaats daarvan nieuwbouw te laten plaatsvinden die meer naar achteren ligt. Graag willen we betrokken worden in overleg over de inrichting van de groenvoorzieningen (trapveld?) daar.

We zijn het niet eens om aan het vierkante blok in de wijk ten westen van de van Oppenstraat geen renovatie te doen.

We willen met nadruk wijzen op de waarderingskaart van Wittevrouwenveld uit het cultuurhistorisch onderzoek waarbij dit blok maar ook de oostelijke zijde van de Burgermeester Niestraszstraat als parel in de wijk gezien worden. Nu sloop van deze woningen de eerste tien jaar van de baan is vinden we dat er een duidelijke keuze voor renovatie gemaakt moet worden waarbij deze woningen aangepast worden aan de huidige eisen.

Sloop Tillystraat

Eerder hebben we gezegd dat we niet achter de sloopplannen van de Tillystraat konden staan omdat dit in een te laat moment aan ons is gepresenteerd, waardoor wij overvallen werden. Inmiddels hebben we de meeste bewoners gevraagd hoe zij tegenover sloop staan. Het merendeel van de bewoners geeft aan voor sloop te zijn. Als buurtplatform staan we dus achter de sloop van de gehele Tillystraat en Mondragonstraat.

We willen wel nadrukkelijk aandacht vragen voor de onzekerheden waarin deze bewoners verkeren over vervangende woningen, termijn van sloop etc.

Verder vinden we ons plan voor inrichting van de Tillystraat, nl. een groenstrook met 1 weg, beter dan aan 2 kanten weg met een smallere groenstrook in het midden. Je krijgt meer groen als er een weg minder is. De oostelijke zijde van de Tillystraat heeft via de achterzijde toegang tot parkeren. Aan de voorzijde is dan geen weg nodig, zo lijkt ons.

Stadhoudersstraat/Hofmeiersplein

Ten aanzien van de Stadhoudersstraat zijn we van mening dat ons plan beter is dan het voorgestelde plan in het WOP want:

- Een autoluwe route (een groene verbinding met name voor voetgangers en fietsen) staat voor het Buurtplatform centraal. Een bredere weg lokt nu eenmaal meer autoverkeer.
- De huizen in ons plan sluiten beter aan op de overkant van de Czaar Peterstraat (richting Hofmeiersplein) dan het plan in het WOP, waar de weg na de Czaar Peterstraat ineens veel smaller wordt. Het staat niet vast dat over 10 jaar de overkant ook gerealiseerd wordt, anders gezegd: 'de groene pijlen zijn zacht als boter in de zomer', een citaat van uw projectleider Marcel van Dijk.
- In ons plan hoeven de twee nieuwe woningen op de hoek van de Czaar Peterstraat niet gesloopt te worden.

Verder willen we benadrukken dat we in het WOP nog meer dan nu absolute duidelijkheid willen krijgen over deze straat. We willen nadrukkelijk te horen krijgen dat deze route geen aanvoerroute of parkeerplaats wordt van het winkelcentrum. We vinden namelijk dat de afwikkeling van het verkeer moet plaatsvinden via de Voltastraat en in de toekomst via de Parklaan. Met bomen krijgt een straat weliswaar een groen karakter maar met daaronder verharding en geparkeerd blik gaat dit karakter weer verloren.

Ook willen we nadrukkelijk aandacht vragen om de drempel (een stoep die doorloopt) in de Stadhoudersstraat aan de zijde van de Tsaar Peterstraat te handhaven zodat de toegang tot de Stadhoudersstraat in de toekomst ook geremd wordt.

Tenslotte willen we opmerken dat in het consultatieverslag van 13 november 2009 het antwoord "de voetgangers en de fietsers zijn het primaat, de auto's zijn te gast" voor ons betreft veel te zweverig is (zie consultatieverslag 13 november 2009).

We lezen ook tot onze schrik dat het Hofmeiersplein op termijn groter zou moeten. Dit is nooit eerder aan de orde geweest. Wij denken dat Buro5 een pijnlijke maar goede oplossing heeft

aangedragen, waar bij een beperkte sloop een mooie groene en overzichtelijke groene verbinding ontstaat.

Als er ergens groen voor sport en spel zou moeten komen is het in de omgeving Stadhoudersstraat, dus daartoe willen we nader overleg, opdat het niet wordt vergeten .

Bauduinstraat/Schepenenplein

Zoals bekend had ons Buurtplatform een alternatief plan voor het zuidelijke deel van de Bauduinstraat en het Schepenenplein.

Bij nader inzien zijn wij het eens met de renovatie van het zuidelijke gedeelte van de Bauduinstraat (het is immers een parel van de wijk) en in zo verre komen we terug op het plan van Buro 5.

Buurtpark/Essentterrein

We lezen in het plan dat er nu alleen 'stadswoningen' gebouwd gaan worden, waaruit we begrijpen dat de appartementen zijn afgevoerd? We willen nogmaals benadrukken dat wij op deze plek ook park willen, waarbij de achterzijde van de Frankenstraat netjes is afgewerkt.

Het proces

Verder willen we nogmaals nadrukkelijk aandacht vragen voor het proces waarin het wijkontwikkelingsplan tot stand is gekomen. Op pagina 6 staat over het wijkontwikkelingsplan vermeld: Het is een 'resultaat van dit zorgvuldige proces van afstemmen en samenwerking'.

Wij als Buurtplatform herkennen ons totaal niet in deze woorden. We vinden dat er:

- Onvoldoende en niet- concrete informatie was (bijvoorbeeld over de staat van de huizen, de verkeersstructuur, ect.)
- (een gevoel van) gelijkwaardigheid ontbrak. Het is altijd éénrichtingsverkeer richting ons geweest: we ontvangen mededelingen, er is geen inhoudelijk overleg.
- Tijdige aanlevering van stukken nooit heeft plaatsgevonden, waardoor we telkens weer overvallen werden. Stukken werden overgelegd bij presentatie van het plan en nooit tevoren.

Een aantal zaken vragen we ons af/hebben we opmerkingen bij:

- Wij vragen ons af waarom ons ondanks herhaald verzoek vanuit ons en buro5 geen informatie over de bouw- en woontechnische staat van de woningen in de wijk is gegeven. Zo kunnen we geen serieus plan ontwikkelen. Datzelfde geldt voor de verkeersstromen incl. OV.
- Voor zowel verkeer als technische staat worden we in een vergevorderd stadium geconfronteerd met inzichten van de gemeente en Servatius waarvan ons eerder bij herhaald verzoek niets is medegedeeld. Als je ons serieus neemt dan geef je ons van tevoren ook alle informatie die nodig is.
- Sloop van de hele Tillystraat werd vlak voor het publiek maken van het plan ingebracht. Vervolgens vraagt men ons het plan te ondertekenen. Dat vinden wij ronduit onfatsoenlijk, volstrekt tegen de samenwerkingsafspraken van het convenant in en blijkt geven van minachting naar de bewoners toe.
- Belangrijkste uitgangspunt overeengekomen bij aanvang van het komen tot een gezamenlijk plan waren de twee groene AUTOLUWE oost-west verbindingen Dit waren niet te bediscussiëren randvoorwaarden opgelegd en door ons geaccepteerd. Hoe kan het dan zijn dat naar het eind van het proces toe ons duidelijk wordt dat de stadhoudersstraat wordt aangepast om als toegangsweg tot het winkelcentrum te dienen voor autoverkeer? Hoe vervelend ook, maar als een hoofduitgangspunt eenzijdig door een van de overlegpartners

wordt losgelaten zullen we een deel van de planmakerij over moeten doen. Of we stellen dat de inbreng van de bewoners niet van belang is.

- Er is een zeer krap tijdschema opgelegd waar geen rek in zat. Als het overleg met bewoners is afgelopen op 1 augustus blijkt het vervolgtraject waar Gemeente en Servatius hun werk moeten doen toch wat rekbaarder te zijn dan eerder aangegeven. Wij vroegen uitstel want wij voorzagen dat er meer tijd nodig was voor nader overleg na de (overigens tijdige) indiening van de plannen van Buro5. Het is dan spijtig om te constateren dat die extra tijd niet gebruikt wordt voor overleg met ons, ondanks aandringen van onze kant.

Ook willen we graag nogmaals verwijzen naar onze schriftelijke op – en aanmerkingen, die we op 19 oktober 2009 inbrachten, waaronder de reactie over één servicepunt voor heel Maastricht Noordoost.

Graag zouden we met u als gemeente en met Servatius verder inhoudelijk overleg willen om bovenstaande zaken te bespreken en nader inhoud en vorm te geven.

Met vriendelijke groet,

namens Buurtplatform Wittevrouwenveld,

R. Kromjong,
secretaris



Maastricht Noordoost
t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123
6200 WC MAASTRICHT

Ref. nr.: 09-174

Utrecht
25 november 2009

Geachte mevrouw Kuijt,

Betreft: reactie op concept WOP's Maastricht Noordoost

In bijlage vindt u de reactie van de Fietzersbond, Wijken voor de Fiets op de concept Wijk ontwikkelingsplannen voor Maastricht Noord Oost. De wijkontwikkelingsplannen leiden tot een opwaardering van de wijken en een beter fietsklimaat. Echter met een aantal aanvullende maatregelen kan een nog beter resultaat worden bereikt. Dit zal bijdragen aan een verbetering van de gezondheid van de inwoners van Maastricht, gewenster sociaal gedrag op straat, een betere bereikbaarheid en minder luchtvervuiling.

Graag maken we er u p attent dat dit een product is van de samenwerking die we met wethouder W.Hazeu zijn overeengekomen tussen de gemeente Maastricht en Wijken voor de Fiets.

Met vriendelijke groeten,

Henk Hendriks
Projectleider Wijken voor de Fiets

Bijlage

Conclusies en aanbevelingen

De uitvoering van de wijkontwikkelingsplannen Limmel-Nazareth en Wittevrouwenveld-Wyckerpoort en daarmee gelieerde projecten leidt tot opwaardering van de wijken en daarmee ook tot een beter fietsklimaat. Met een aantal wijzigingen of aanvullende maatregelen kan een nog beter resultaat worden bereikt.

Voor Limmel/Nazareth dringt de Fietzersbond aan op:

- Ruime fietsvoorzieningen en hoge status voor de fiets in het algemeen op de as Balijeweg, Kemenadeplein en Kasteel Erensteinstraat.
- De aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Griend en de verlegde Dolmansstraat.
- Opwaarderen van de Dolmansstraat, inrichten als groene dorpsstraat.
- Onderscheid van een nachtnet voor de fietsroutes naar de lightrailhalte.
- Meer landschappelijke variatie in de verbinding tussen kasteel Bethlehem en kasteel Vaeshartelt (Beukenlaan).
- Opknappen van de ventwegen en fietspaden langs de Meerssenerweg tegelijk met de aanleg van de rotonde.
- Verbeteren van de inrichting van grijze wegen als de Kasteel Hillenraadweg.

Voor Wittevrouwenveld/Wyckerpoort dringt de Fietzersbond aan op:

- Van het kindcentrum een fietsmagneet maken.
- Lagere snelheden bij de oversteekplaatsen op de President Rooseveltlaan/Parklaan.
- Meer nadruk op de dwarsstructuren bij de Groene Loper.
- Aanleg brede fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld op de Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat.
- Herkenbaar maken van de doorgaande fietsroute van Wyck via Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat¹-Burgemeester van Oppenstraat naar de Olympiaweg en Amby.
- Herstel van de verbinding Noormannensingel-Koningsplein-Oranjeplein ter hoogte van de Scharnerweg.
- Verbeteren van de inrichting van grijze wegen.
- Herinrichten van de Sint Gerardusweg en aandacht geven aan voorzieningen in Wyckerpoort-zuid.

Voor de Geusselt dringt de Fietzersbond aan op:

- Lokaliseren van de nieuwe voorzieningen, ook het zwembad en de parkeerplaatsen, aan de randen.
- Knippen van Olympiaweg en Stadionweg als autoverbinding.
- Het resterende binnengebied open en groen houden met toevoeging van enkele fietspaden.

Inleiding

Een veilige verkeerssituatie is belangrijker om kinderen voldoende te laten bewegen dan veel speelplekken en veel groen in een wijk. Dat is de conclusie van Sanne de Vries in haar proefschrift over beweegvriendelijke wijken voor kinderen (2009). Die conclusie bevestigt het belang van het project Wijken voor de Fiets. Daarmee wil de Fietzersbond de positie van het langzaam verkeer in verschillende steden verstevigen. In een wijk waar veel gefietst wordt, wonen mensen graag, want zo'n wijk is gezonder, heeft frisse lucht, is veilig, geeft bewegingsvrijheid en is beter bereikbaar. Met ondersteuning van het Ministerie van VROM werkt de Fietzersbond mee aan de herstructurering van de 40 "aandachtswijken". De methode van Wijken voor de Fiets is gebaseerd op stedenbouwkundige ontwikkeling van de wijk samen met de gemeente, woningbouwcorporaties en bewoners aan de hand van een

¹ Ontbreekt als fietsroute op het gemeentelijke kaartje.

zeven stappen plan. Dit is een zgn. "omgekeerde"ontwerpmethode waarbij de langzaam verkeerroutes in een vroeg stadium worden uitgestippeld en de auto-ontsluiting het laatst. Bij de herstructurering van de Maastrichtse wijken Limmel, Nazareth, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort is deze methode niet toegepast. Wel heeft Wijken voor de Fiets een wijkinventarisatie uitgevoerd en vervolgens geparticipeerd in het stadslab Maastricht Noord-Oost van KEI (Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing). Met een studie naar de verschillende ingrijpende samenhangende plannen voor Maastricht Noordoost en deze reactie op de twee wijkontwikkelingsplannen wil Wijken voor de Fiets verder bijdragen aan de plannen voor de ruimtelijke structuur van deze wijken.

Naast de wijkontwikkelingsplannen hebben ook de plannen voor de A2, voor de Geusselt, voor het Maaskruisend verkeer en voor de oversteekbaarheid van het spooreplacement grote consequenties voor Maastricht noordoost. De ontwikkeling is daardoor complex.

Hoofddoelen van beide concept-wijkontwikkelingsplannen zijn:

- 1 Toename kwaliteit van leven
- 2 Toename individuele en collectieve ontwikkelingskansen
- 3 Vitale en aantrekkelijke wijk

Concretere doelen zijn kwalitatieve verbetering in 2020 van:

- Geestelijke en lichamelijke gezondheid
- Onderwijs en opvoeding
- Integratie, participatie en (ver)binding
- Werk en werkgelegenheid
- Veiligheid
- Wonen en woonomgeving

Wat de lichamelijke en geestelijke gezondheid betreft worden als concrete doelen onder meer gesteld dat een groot deel van de bewoners actief beweegt en dat de lucht- en geluidskwaliteit aanzienlijk zijn verbeterd. Het woonklimaat wordt onder meer verbeterd door nieuwe verbindingen en het opheffen van oude barrières. In beide wijkontwikkelingsplannen staat dat beweging wordt bevorderd door verbeteren van de fiets- (en wandel-) routes.

De reactie van de Fietzersbond beperkt zich tot de ruimtelijke veranderingen in de wijken, en richt zich vooral op de veranderingen van de openbare ruimte en het verkeer. De kaarten van de consultatieversie van de wijkontwikkelingsplannen voor Limmel-Nazareth en Wittevrouwenveld-Wyckerpoort zijn sterk gericht op de aanpak van bestaande bebouwing (sloop, renovatie) en de vervangende nieuwbouw. De aandacht voor de openbare ruimte op deze kaarten beperkt zich tot enkele grote ingrepen (tunnel onder spoor, fietsbrug A2). Op de infomarkten werden kaarten getoond met wegcategorisering, van fiets- en voetgangersverbindingen en van tracées voor OV-assen. De Fietzersbond heeft daar kopieën van aangevraagd en ontvangen. Deze reactie van de Fietzersbond is gebaseerd op de consultatieversie van de wijkontwikkelingsplannen, op de hiervoor genoemde aanvullende kaarten, op het voorlopig ontwerp voor de A2 zone, op de MER voor het zwembad, op de concept planstudie Maaskruisend verkeer en op waarnemingen in het gebied.

Het versterken van de fietscultuur kan ook een effectieve aanpak van het fietsklimaat op wijkniveau zijn. Op dat punt zijn in de toekomst nog initiatieven te nemen. Wat woningen en bestemmingen betreft is de inpassing van fietsenstallingen en fietsparkeerplaatsen een algemeen aandachtspunt. Verdunning kan ook wordt benut als kans om buurtstallingen of geclusterde privéstallingen te realiseren. En natuurlijk om het parkeren op de rijbaan te verplaatsen naar parkeren op terreinen of ondergronds.

Opmerkingen bij WOP Limmel-Nazareth

Positieve ontwikkelingen

Het verminderen van het doorgaand vrachtverkeer en het verleggen van de Willem Alexanderweg biedt in meerdere opzichten kansen voor grote verbeteringen in Limmel. Om te fietsen en te lopen zal de wijk vriendelijker worden. Een onderdoorgang bij het spoor en

aanpassing van het kruispunt bij de Meerssenerweg en verbetering van de voorzieningen geeft ook kansen voor een betere voorwaarden om te fietsen en te lopen. Het hangt wel ook van de uitwerking af in hoeverre die kansen benut worden.

Voorzieningen/winkels

Op basis van recent onderzoek van de Universiteit Twente verwachten wij dat een concentratie van de winkels op een locatie voor beide wijken niet zal leiden tot een lager fietsgebruik omdat de hemelsbrede afstand voor de wijkbewoners onder de 750 meter blijft. Echter, de toegenomen afstanden zouden wel tot minder lopen en meer autogebruik kunnen leiden. Dat zal echter ook sterk afhangen van de kwaliteit van het winkelaanbod en die is bij een meer centrale ligging waarschijnlijk hoger.

Geef fietsers ruimte en status op de centrale as

Er wordt een verbindende centrale as gerealiseerd bestaande uit de Balijeweg, Kemenadeplein en Kasteel Erensteinstraat. Op deze as zouden de wijkbewoners elkaar moeten kunnen ontmoeten wat een aantrekkelijke openbare ruimte vereist. Omdat er veel wijkbestemmingen liggen, kan de inrichting van de as ook sterk bijdragen aan de uitnodiging om te bewegen. De as moet dus aantrekkelijk zijn om te fietsen en te lopen. In het ideale geval zou de centrale as autovrij zijn, maar daar zijn de plannen niet op gericht. De Balijeweg krijgt juist een grotere wijkontsluitingsfunctie. Op het Kemenadeplein en de Kasteel Erensteinstraat in Nazareth zal de intensiteit van het autoverkeer zonder specifieke maatregelen toenemen, omdat in de Geusselt allerlei publieksaantrekkende functies worden gevestigd, omdat Amby nog verder groeit, omdat er via Nazareth een vlotte verbinding mogelijk is en omdat de doorstroming op de Terblijterweg door aanleg van twee nieuwe kruispunten met verkeerslichten achteruit gaat.

Binnen het gekozen concept, waarin dus alle verkeer samen moet gaan, is voldoende bewegingsruimte voor fietsers en voetgangers van belang. Op een ontsluitingsweg dienen die uit gescheiden fietsvoorzieningen te bestaan. Die ontbreken in de huidige situatie en dus moet daarvoor voldoende ruimte worden gecreëerd. Op de kaart is echter niet overal meer verkeersruimte zichtbaar.

Meer verkeersruimte kan worden gerealiseerd door het opheffen van de parkeerplaatsen langs de rijbaan in de Kasteel Erensteinstraat en elders. Het parkeren dient op pleintjes of onder de nieuwbouw te worden geconcentreerd. Nu de kerk van Nazareth is gesloopt blijkt er een mooi vierkant plein te liggen. Dat plein zou ook compenserende parkeerruimte kunnen bieden om meer ruimte te scheppen voor rijdend verkeer. Echter, uit de stukken blijkt dat er woningbouw in een ver gevorderd stadium van voorbereiding is.²

Ook als er op zichzelf genoeg verkeersruimte op de as wordt gerealiseerd zou autoverkeer roet in het eten kunnen gooien. Als de autobereikbaarheid van de bestemmingen te goed is, zal gemakzucht tot hoger autogebruik in de wijk leiden. Teveel autoverkeer op en slechte oversteekbaarheid van de as leidt tot splijten in plaats van verenigen. Teveel autoverkeer is niet te verenigen met een goed verblijfsklimaat en veilig fietsen voor kinderen over de Kasteel Erensteinstraat en het Severenplein. Fietsen en lopen wordt er dan niet aantrekkelijker op en dat leidt tot een neergaande spiraal. Daarom zijn er ontmoedigende maatregelen gewenst voor autoverkeer over deze route, bijvoorbeeld een knip in de Kasteel Erensteinstraat. Ook bij de nieuwe brede school moeten conflicten tussen fietsende kinderen en automobilisten en risicosituaties worden tegengegaan. Met name vanaf Nazareth ligt de school meer op fietsafstand dan op loopafstand. De ontsluiting van het terrein dient primair te worden gericht op lopende en fietsende kinderen. Er ligt ook een kans om bij de school, het gezondheidscentrum en andere voorzieningen goede fietsenstallingen te realiseren en fietsparkeerplaatsen waar ogen op uitzien (wegens diefstalrisico). Op de kruising van Balijestraat en de (verlegde) Willem Alexanderweg kan een rotonde het fietsklimaat versterken.

Leg een tweerichtingenfietspad tussen de Griend en de omgelegde Dolmansstraat

² Voordeel van die woningbouw is echter meer sociale controle op de onderdoorgang van de autosnelwegen.

Goede fietsverbindingen met het centrum zijn voor iedere wijk dus ook voor Limmel van groot belang. Uit de kaart blijkt dat het voornemen bestaat om de kruising van de Willem Alexanderweg en Viaductweg op te heffen en dat alleen een verbinding bij de Borgharenweg overblijft. Dat betekent dat de Viaductweg met de naastgelegen fabrieken een brede barrière wordt van 750 meter lang. De Borgharenweg, die nu autoluw is, wordt een drukke weg. Hierover gaat ook doorgaand verkeer naar de Beatrixhaven rijden (vrachtverkeer vanaf de Noorderbrug en uit het centrum. Fietzers uit Limmel moeten om op de Noorderbrug te komen 350 meter omrijden langs drukke wegen en daarbij twee keer oversteken bij stoplichten. Om in het centrum te komen blijft het voor inwoners van Limmel, de studenten van de hotelschool, voor forenzen uit Bunde en Meerssen en voor fietsers afkomstig van P&Rride Beatrixhaven, noodzakelijk om gedeeltelijk langs een drukke ontsluitingsweg te fietsen. De historische radiaal over Dolmansstraat kan wel worden opgeknapt tot een fraai autoluw weggetje met een wat landelijk karakter. Onduidelijk is of de brandweergarage via de omgelegde Dolmansstraat met de hoofdweg verbonden wordt en of de brandweer en fietsers in conflict kunnen komen.

Positief is vooral het pad langs de Maas, want daarmee komt een doorgaande verbinding tot stand tussen Wyck, Borgharen en het westelijke jaagpad langs het Julianakanaal (verbinding Maastricht-Maasbracht). Het is echter de vraag of de realisatie binnen afzienbare tijd werkelijkheid wordt, omdat het tracé over een bedrijfsterrein gaat. Voor de inwoners van Limmel is van belang dat met een aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Borgharenweg (vanaf de verlegde Dolmansstraat) en de Griend, wel zeker een conflictarme fietsroute naar het centrum kan worden gerealiseerd (slechts 1 stoplicht) die verder langs de Maas doorloopt tot helemaal in Eijsden.

Bereikbaarheid lightrailhalte

De lightrailhalte ligt helaas buiten de wijken terwijl het voor de exploitatie en de concurrentiekracht van het OV toch van groot belang is dat deze halte ook vanuit de wijken wordt gebruikt. Tussen de halte en Limmel ligt een groenzone met een TBSkliniek. In dat gebied is een fijnmazig padennet gepland. Ook vanuit Nazareth zijn er verschillende routes mogelijk. Dat de reizigers over verschillende routes worden gespreid komt de sociale veiligheid niet ten goede. Het is wellicht goed om een nachtnet en recreatieve paden te onderscheiden. Het nachtnet wordt geasfalteerd, beter verlicht en meer gekoppeld aan bebouwing of wegen met verkeer. Het naar het noorden verplaatsen van het nieuwe pad tussen de Jeruzalemweg en Beukenlaan, tot tegen de Korvetweg aan, levert wellicht iets meer sociale veiligheid. Bij de halte zijn zoals bij alle treinstations goede fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk.

Beukenlaan

Het is boeiend dat twee fraaie kastelen met elkaar verbonden worden. Wel is het jammer dat het charmante restant van de Limmelderweg onder parkeerplaatsen verdwijnt. De verlenging van de beukenlaan tot een 1,6 kilometer lange rechte laan, bijna twee keer zo lang als nu, lijkt wel wat veel van hetzelfde. Misschien kan er meer variatie in het landschapsonwerp worden gebracht. De verharding van de bestaande laan werkt afstotend op fietsers. Om wervend te zijn moet de verharding geen ergernis opwekken. Als de functie alleen recreatief is, kan ook een kwaliteitsvolle halfverharding worden toegepast, bijvoorbeeld Grauwaske.

De versleten Meerssenerweg opknappen

De plangrens van Avenue2 ligt bij de Kasteel Bleienbeekstraat. Ten noorden daarvan zijn de ventwegen en de fietspaden tot aan de locatie voor de nieuwe rotonde in erg slechte staat. Het is gewenst de weg integraal op te knappen. Wat het kruispunt met de Viaductweg betreft is het opvallend dat er zo weinig bekend is over de vormgeving ervan, terwijl dat voor het langzaam verkeer een belangrijk punt is.

Grijze wegen aanpakken

De Kasteel Hillenraadweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg maar momenteel ingericht als busroute en gebruikt als autosluiproute voor Amby en daardoor toch geen hoogwaardige fietsroute. Bij de fietstunnel onder de Viaductweg komen tijdens de spits zelfs

verkeersopstoppingen voor. Het verleggen van de busroute naar de Meerssenerweg, het plaatsen van fietsvriendelijke verkeersremmers of in het uiterste geval een herprofilering van de weg (tot een meer slingerend en groen lint) zouden van de Kasteel Hillenraadstraat een betere langzaam-verkeersstraat maken.

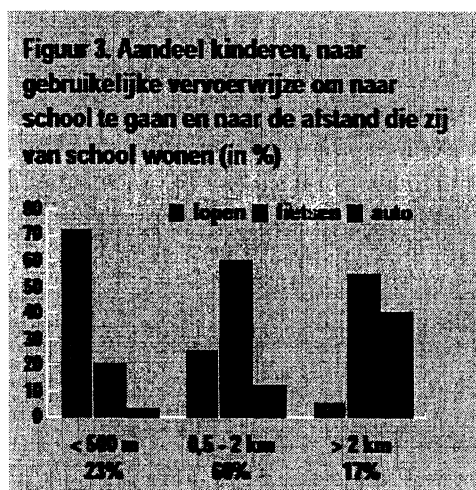
Opmerkingen bij WOP Wittevrouwenveld-Wyckerpoort

Een goede start

In Wittevrouwenveld is recent een aantrekkelijk centrum gerealiseerd, met veel voorzieningen en kleinschalige, openbare ruimte. Dit is een veilige ruimte met veel mensen op straat, een ruimte die uitnodigt tot lopen, fietsen en ontmoeten. De plannen voor de A2 zullen leiden tot een veel fijnmaziger verbindingennet over de huidige traverse heen.

Maak van het kindcentrum een fietsmagneet

Voor 2017 staat de realisatie één basisschool voor beide wijken gepland in een kindcentrum op de locatie van de Openluchtschool. In de planvorming moet dus rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van deze school. Door het A2 project is de autobereikbaarheid van het kindcentrum tegen die tijd uitstekend. Door de centralisering neemt de gemiddelde afstand van de woon-schoolroute toe. Een deel van de kinderen woont in 2017 verder dan 500 meter van de wijksschool. De grotere afstand zal leiden tot minder kinderen die lopen en meer die met de auto worden gebracht. Om te fietsen ligt te school op een goede afstand voor alle wijkbewoners.



Uit Fietsverkeer 5, maart 2003 (Fietsberaad)

Om te bevorderen dat ondanks de goede autobereikbaarheid toch voor de fiets wordt gekozen zijn aanvullende maatregelen nodig: bij voorkeur een autovrije zone bij de school, goede fietsparkeerplaatsen voor de kinderen en leerkrachten, kindvriendelijke schoolroutes en het uitdragen van een positieve houding ten aanzien van de fiets door de school/het kindcentrum.

Kindvriendelijke schoolroutes moeten niet alleen verkeersveilig zijn, maar ook zo worden ervaren. Anders kiezen de ouders alsnog voor de auto.

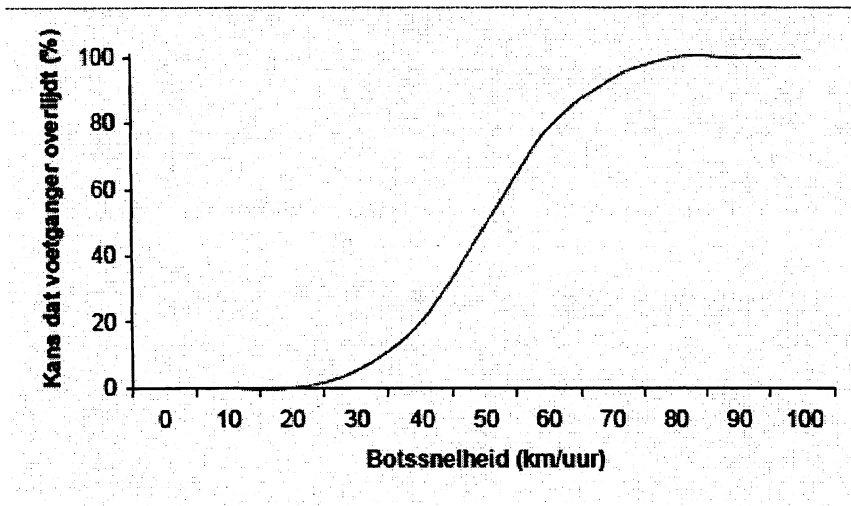
Leg de verkeersveiligheidslat hoger

Voor de fietsende kinderen uit Wyckerpoort is met name de snelheid van het autoverkeer op de President Rooseveltlaan (Parklaan) bedreigend. In het voorlopig ontwerp van Avenue2 blijft de maximumsnelheid hetzelfde als nu: 50 km/uur.

Van de 28 fietsers die in periode 2003-2005 in Maastricht overleden of in het ziekenhuis terecht kwamen vanwege een ongeval, had 75% een ongeval op 50 km/uur- of 70 km/uur wegen.

Bij ontmoetingen van fietsverkeer en autoverkeer is 30 km/uur een optimale snelheid. De kans op een fatale afloop bij een bepaalde snelheid is bekend. Het is gebruikelijk om uit te

gaan van 20% snelheidsreductie voordat het ongeval plaatsvindt. Bij een rijksnelheid van 50 km/uur is de botsnelheid dan 40 km/uur. Uit de volgende grafiek kan worden afgeleid dat als een kind of andere verkeersdeelnemer zich bij het oversteken vergist en op de Parklaan aangereden wordt door een auto die precies de maximumsnelheid aanhoudt de kans op een fatale afloop ongeveer 20% is. Bij een rijksnelheid van 30 km/uur is er echter nauwelijks kans op een fatale afloop.



Kans dat voetganger overlijdt in botsing met auto als functie van de botsnelheid (uit Factsheet kruispunttypen, juni 2009, SWOV).

Verandering van het dwarsprofiel en het wegbeeld verkleinen de neiging om snel te rijden doordat er nog slechts 1 strook per rijrichting zal zijn en door parkeervakken en bomen langs de rijbaan. Daar staat tegenover dat de rijbaan met 3.50 meter aan de ruime kant is voor alleen autoverkeer, dat er over meer dan 1,5 kilometer geen bochten van betekenis voorkomen, dat automobilisten bijna nergens hoeven te stoppen omdat vier van de vijf kruispunten met verkeerslichten verdwijnen, ze overal voorrang krijgen en dat er nergens fysieke snelheidsremmers zijn voorzien. Kortom, bij 50 km/uur is het risico al groter dan wenselijk en er is geen enkele hindernis om met hogere snelheid over de parklaan te rijden. Het is dus wenselijk dat bij de kruispunten, zeker op schoolroutes, een lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt afgedwongen, namelijk maximaal 30 kilometer per uur. Bij hoge snelheden zal de parklaan de wijk in tweeën blijven splijten, ondanks de lage verkeersintensiteit. Overigens maakt de grafiek ook duidelijk dat de Groene Loper niet moet worden ingericht als speelruimte: het is gelet op de verkeersveiligheid onverantwoord om kinderen tussen de geparkeerde auto's door de rijbaan te laten oversteken naar de Groene Loper.

Kinderen hebben ook meer dan andere fietsers behoefte aan (eigen) ruimte: kleintjes slingeren, groteren letten vooral op elkaar en minder op het verkeer. Aangezien de Prof. Cobbenhagenstraat en -Voltastraat ook worden gezien als OV-as en er ook voor alle gemotoriseerde voertuigen een oversteek van de President Rooseveltlaan zal blijven, is het vrijwaren of scheppen van ruimte voor fietsende kinderen op deze straten belangrijk. Daarbij denken wij aan brede fietsstroken (2 meter) of zelfs fietspaden. Vanwege de vele scholen in de omgeving is ook elders het scheppen of vrijwaren van ruimte voor fietsers gewenst. Deze straten zijn als erftoegangsweg gecategoriseerd, maar ook dan kan worden gekozen voor vrijliggende fietsvoorzieningen.

Maak de takken van de Groene Loper belangrijker ten opzichte van de stam

Het wegnemen van de barrièrewerking van de A2-passage behoort tot de hoofddoelen van het A2-project. De stedenbouwkundigen die in 2008 het KEI-stadslab bijwoonden, stelden dat verbinden en verblijven er centraal moesten staan en verkeer volgend zou moeten zijn. Het slechten van de barrière betekent dat er meer en betere oost-westverbindingen moeten worden gerealiseerd. Nu het doorgaande verkeer ondergronds gaat is het belang van de noordzuidrelatie niet meer zo dominant ten opzichte van de oostwestrelaties. De meeste

verkeersbewegingen volgen de Groene Loper niet, maar kruisen die. Dus zou het langgerekte profiel van de Groene Loper op een aantal punten mogen worden doorbroken om de oostwestrelaties te benadrukken en te versterken. Visueel, maar ook functioneel. Verkeerskundig zou dat moeten worden vertaald in ontwerpen waarbij het oostwest verkeer (meer) prioriteit of zelfs voorrang heeft. Wij denken dan het meest aan de Scharnerweg, maar ook aan de hoofdfietsroutes aan de noordkant van de Groene Loper (ten zuiden van tunnelingang, nog geen straatnaam bekend) en aan de verbinding Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat. Om onzekere fietsers te helpen zouden bij een aantal minder gefrequenteerde oversteekplaatsen VRI's kunnen worden geplaatst die normaal uit staan en middels een drukknop in werking kunnen worden gesteld.

Een uitdaging

De verbinding Wyck-Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat³-Burgemeester van Oppenstraat-Olympiaweg-heuveland is niet alleen belangrijk voor fietsers uit de wijk zelf, maar behoort tot het stedelijke hoofdfietsnet. Het is de meest directe fietsverbinding tussen Amby en het centrum en ligt langs de nieuwe zwembadlocatie. In het ideale geval, bij omgekeerd ontwerpen, zou de Terblijterweg ongelijkvloers worden gekruist en zou de VRI voor autoverkeer westelijker worden gesitueerd. De Fietsersbond daagt de gemeente uit om er in ieder geval een herkenbare doorlopende fietsroute van te maken. Binnen de wijk biedt het doortrekken van het laanconcept over de gehele Burgemeester van Oppenstraat (bomenstructuur, karakteristiek wegdek, verkeersremmende voorzieningen) de mogelijkheid om er een aantrekkelijk wegvak in op te nemen.

Bus over de President Rooseveltlaan/Parklaan

De Burgemeester van Oppenstraat is een directe fietsroute en woonstraat. Er is nu ook een OV-as geprojecteerd. De inrichtingseisen van een OV-as conflicteren met die van een woonstraat met fietsroute. Een alternatieve busroute kan gebruik maken van de President Rooseveltlaan/Parklaan die immers capaciteit genoeg heeft.

Herstel de westelijke verbinding over Koningsplein-Scharnerweg-Oranjeplein

Het Koningsplein en Oranjeplein zijn sterk van elkaar gescheiden door de Scharnerweg. Daardoor is er ook geen doorlopende fietsverbinding Noormannensingel-Koningsplein-Oranjeplein terwijl dat eigenlijk prettige autoluwe lanen zijn. Het splitsen en uitbuigen van de rijbaan van de Scharnerweg zou het mogelijk maken om deze verbinding tussen beide delen van Wyckerpoort in behoorlijke mate te herstellen. Want dan kan het mogelijk worden gemaakt dat ook fietsers in twee fasen oversteken (nu kunnen dat alleen voetgangers, met veel moeite overigens). De verbindingen over en tussen deze pleinen hebben behalve voor wijkbewoners ook betekenis voor de vele scholieren die in de omgeving moeten zijn (leerlingen van het Sint Maartenscollege, ROC Leeuwenborg, de Nutsschool en het toekomstige kindcentrum in Wittevrouwenveld). De pleinen hebben veel onbenutte mogelijkheden en zouden kunnen worden opgewaardeerd. Bij herinrichting kunnen op de scholen georiënteerde fietspaden worden geïntegreerd.

Denk ook aan Wyckerpoort-zuid

Het is opvallend dat het wijkontwikkelingsplan in dit deelgebied van de wijk geen projecten aangeeft. Het is echter gewenst dat de situatie van fietsers op de Gerardusweg verbetert. Dat is een lange rechte weg waar hard kan worden gereden. Ook toont de omgeving van de weg vervallen. De Gerardusweg is in combinatie met de overweg bij de Alfons Ariënsstraat de enige ontsluiting voor fietsers en voetgangers aan de zuidzijde. Omdat de verbinding met de J.F. Kennedysingel voor auto's verdwijnt zal het sluipverkeer wel sterk afnemen. Het herstel van de verbinding Heerderweg-Adelbert van Scharnlaan voor autoverkeer, zoals voorzien in het voorlopig ontwerp van Avenue2, is een bedreiging voor fietsverkeer op de Heerderweg (en de Adelbert van Scharnlaan die een 50 km/uur weg wordt). Fietsvoorzieningen ontbreken er.

³ Ontbreekt als fietsroute op het gemeentelijke kaartje.

Pak grijze wegen aan

De wijk wordt voor het overgrote deel 30 km-gebied. Echter, dan moet de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ook daadwerkelijk in de hand gehouden worden, ook op de busroutes. Op de ontsluitingswegen (Czaar Peterstraat, Koning Clovisstraat, Scharnerweg, Meerssenerweg) bestaan de fietsvoorzieningen veelal uit fietsstroken, soms langs parkeervakken en veelal smal. Soms ontbreken ze helemaal. Het is wenselijk dat fietsers zich op deze vastgestelde fietsroutes veilig voelen. Het CROW ontraadt parkeervakken langs fietsstroken op 50 km/uur-wegen (ASVV 2004).

Hou het binnengebied van de Geusselt autoluw

De Geusselt is voor de stad een nogal perifere locatie. Functies in het centrum van Maastricht zijn per fiets en bus beter bereikbaar vanuit alle wijken. Opvallend is dat de bereikbaarheid per trein niet wordt verbeterd terwijl de oude en nieuwe functies (stadion, zwembad, campus internationale school met 950 leerlingen, 25.000 m² kantoorruimte) op de regio zijn gericht: de geplande lightrailhalte ligt in vogelvlucht even ver van de Geusselt als het centraal station (in vogelvlucht 1,5 km vanaf de geplande zwembadlocatie).

De ontwikkeling van de Geusselt leidt tot een aantrekkelijker en sociaal veiliger gebied maar ook tot meer autogebruik en meer autoverkeer in de omgeving. Op de Terblijterweg zijn twee nieuwe VRI's noodzakelijk en nemen oponthoud en luchtvervuiling toe. Bovendien zou de Geusselt tijdens de langdurige werkzaamheden voor de A2 en de Noorderbrug vanuit grote delen van de stad minder goed bereikbaar kunnen zijn dan vanuit de regio.

De ontsluiting van de Geusselt wordt veel fijnmaziger, ook voor de auto. Er komt een nieuwe auto-ontsluiting bij de Oostermaasweg. Om het parkkarakter te versterken, het verblijfsklimaat te verhogen en langzaam verkeer te bevorderen zou het gebied per auto niet doorkruisbaar moeten zijn, alleen toegankelijk vanaf de randen. De

autoparkeervoorzieningen zouden meer aan de rand moeten worden geconcentreerd, met name nabij de hoofdwegen in het zuiden en westen. De huidige parkeerplaats aan de noordkant van de Olympiaweg is minder gewenst en de parkeerplaats aan de zuidkant van de Olympiaweg zou alleen vanaf de nieuwe Oostermaasweg ontsloten moeten zijn. Om bovengenoemde redenen zou de Olympiaweg moeten worden geknipt voor autoverkeer. De Stadionweg kan worden geknipt of voorzien van een groot aantal drempels.

De kaart beziende lijkt het beter om ook het zwembad zelf aan de zuidkant van de Olympiaweg te situeren zodat het hart van landgoed de Geusselt, met daarin centraal het fraaie kasteeltje, open en groen blijft.

Het zwembad zou per fiets ook rechtstreeks van de noordkant bereikbaar moeten zijn. Van die kant komen bezoekers uit Limmel, Nazareth, Rothem/Meerssen en Amby. Ook moet zo een directe aansluiting op de Groene Loper worden gerealiseerd voor de bezoekers uit onder meer Wyckerpoort en Maastricht-west. Op de kaarten (ruimtelijke visiekaart en andere) is die verbinding niet doorgetrokken. Het gebouw zou meer op de Olympiaweg moeten zijn gericht om een bijdrage te leveren aan de sociale veiligheid daarop. De Olympiaweg is namelijk een belangrijke fietsverbinding voor Amby en onlangs in het fietsplan vastgesteld als hoofd fietsroute. Het zwembadgebouw kan bijdragen aan de sociale veiligheid als het niet te introvert is, maar contact legt met de omgeving door goede zichtlijnen van binnen naar buiten.

Ook is het gewenst de wegen in het gebied waar fietsers met auto's worden geconfronteerd verkeersveiliger in te richten of liever: de auto- en fietsontsluitingen meer uit elkaar te halen. De Olympiaweg schiet op dit moment op enkele punten tekort wat betreft verkeersveiligheid. Er zijn snelheidsremmende voorzieningen noch fietspaden tussen de rotonde en de Stadionweg. Fietsers kruisen veel afslaand verkeer bij McDonalds. Ook trekt de Stadionweg vrij veel autoverkeer. Het kruispunt Stadionweg-Olympiaweg valt niet als zodanig op, in de huidige situatie is daar een plateau gewenst. De nieuwe Oostermaasweg zou meteen volgens Duurzaam Veilig moeten worden ingericht (als 30 km gebied met snelheidsremmende voorzieningen), temeer omdat dit ook een directe toegangsroute wordt voor een deel van de fietsers uit het zuidoostelijke stadsdeel.

Fietzersbond, team Wijken voor de Fiets, november 2009

MEMO Signalering tav Sociale Bouwsteen Maastricht Noordoost

Van Trajekt
Aan Gerdie Haassen
Kenmerk S0948NO.Trajekt
Datum 23 november 2009
Pagina 1

Na een zorgvuldige bespreking van de notitie "Sociale Bouwsteen Maastricht Noordoost" dd 31 juli 2009, wil Trajekt, team Noordoost nog een aantal opmerkingen cq aanvullingen maken. We beginnen met een aantal algemene opmerkingen en geven daarna opmerkingen per streefbeeld.

Algemeen

- **Integraliteit**
Trajekt wil nadrukkelijk aandacht vragen voor de integraliteit van aanbod en aanpak in alle streefbeelden. Professionele organisaties moeten uitgedaagd worden om gezamenlijk aan te sluiten bij wat er in de buurt en bij burgers speelt en niet andersom.
- **Verdringing**
Op dit moment is het "druk" in Noordoost. Geldstromen en initiatieven overspoelen de buurt. Het is van belang daarbij nadrukkelijk aandacht te hebben en te houden voor reeds bestaande (burger)initiatieven. Deze moeten versterkt en aangevuld worden en niet verdrongen. Het is belangrijk om daar gedurende het gehele proces aandacht voor te hebben.
- **Vergrijzing**
Het thema vergrijzing / krimp heeft invloed op alle in de notitie benoemde streefbeelden, maar ontbreekt tot op dit moment. Doelen en interventies aangaande dit thema zouden in de notitie bij alle streefbeelden worden opgenomen. Indien gewenst kan Trajekt hierover verder meedenken.

Streefbeeld Jeugd, onderwijs opvoedingsondersteuning

- **Pedagogische buurt**
Trajekt vraagt aandacht voor het stimuleren en vormgeven aan de "pedagogische buurt" binnen dit streefbeeld. Dit betekent de nadruk op preventieve interventies die de buurt en ouders zelf ondersteunen en stimuleren om de opvoeding van "hun" kinderen in de buurt op zich te nemen.
- **Verdringing**
We zien op dit moment vele partners die aan de slag gaan rondom dezelfde thema's sport en kunst. Het is van belang dat de interventies die aangezet worden door diverse partners elkaar versterken.
- **Tenslotte missen we bij het reguliere aanbod de wijkopvoedpunten, opvoedingsondersteuning en de gezinsgerichte programma's.**

Streefbeeld werk en werkgelegenheid

- **Armoede**
Trajekt mist in dit streefbeeld aandacht voor armoede als ingrijpend probleem in de buurt. Uiteraard heeft armoede implicaties in meerdere streefbeelde, maar wij zouden hier graag specifieke aandacht willen vragen. Voor een aanvulling op het gebied van armoedeprojecten kan Trajekt een bijdrage leveren.

- Sociale activiering
Trajekt vraagt om ook sociale activering een plek te geven in dit streefbeeld. Gedacht kan daarbij worden aan de Buurtbrök als werkervaringsplek, maar mogelijk ook andere interventies.

Streefbeeld veiligheid

- Burgerparticipatie
Trajekt wil nadrukkelijk aandacht vragen voor het opnemen van burgerparticipatie in dit streefbeeld. Vormgeven met buurtbewoners.
- Trajekt wil graag onder de aandacht brengen dat het vervolg op MOS (mentoren op straat) een invulling kan krijgen middels 'jongerenbuurtbemiddeling' (een variant op de al bekende buurtbemiddeling).

Streefbeeld integratie en participatie

- Vrijwilligerswerk
Bij versterken bewonersinitiatieven zouden we graag aanvullen dat we het bestaande vrijwilligerswerk willen versterken.
- Integratie
De sociale infrastructuur van NO staat onder druk vanwege de grote diversiteit (onder andere autochtoon – allochtoon). Aandacht voor interventies om deze diversiteit onderdeel te maken van de sociale infrastructuur in plaats van deze te doen verzwakken zou opgenomen moeten worden bij de acties. Atana is een methodiek om hier een extra impuls aan te geven.
- Herijking welzijnswerk
Deze met Trajekt opgezette discussie hoort niet in deze notitie thuis. Uiteraard zullen de uitkomsten hiervan van invloed zijn op de inzet van trajekt in NO. Brede discussie hoort hier naar onze mening niet thuis.

Streefbeeld lichamelijke en geestelijke gezondheid

- Pilot 'potentiële zorgkracht'. Deze pilot moet eerder opgenomen worden in het 1^e streefbeeld.
- Trajekt mist hier het benoemen van het buurtgerichte Maatschappelijk Werk.

Streefbeeld wonen

- Nieuwe "sociale structuren"
In dit streefbeeld zou Trajekt graag wat meer acties opgenomen zien, in deze sociale bouwsteennotitie, op het terrein van omgaan van bewoners met "nieuwe"structuren door herstructurering. Acties als ken je (nieuwe) burens, sloopfeesten en dergelijke zouden hier vorm aan kunnen geven.
- Grote verhuisbeweging
Door de vele verhuisbewegingen staat de sociale infrastructuur onder druk. Wij vragen hier aandacht voor en zouden graag zien dat hiertoe acties zouden worden opgenomen.
- Natuurspeelplaatsen
Bij de acties ten aanzien van speelplaatsen ontbreekt de ondersteuning voor activiteiten die nodig is op deze speelplaatsen van en door Trajekt.



Kenmerk memo S0948NO.Trajekt
Pagina 3

Wij hopen hiermee een bijdrage te leveren aan de verdere vervolmaking van de notitie.
Uiteraard zijn wij bereid om een toelichting te geven of mee te denken aan de verdere invulling van de door ons aangegeven aandachtspunten ten behoeve van de notitie.

(WPN)

UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Pieters

Straat en huisnummer

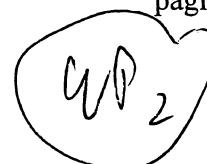
Simpsonstr. 6E

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

Ik mis 102 bomen bij verlichting
voor mensen die slecht ter been
Verkeersmaatregel te hard rijden
voorst Old Hickoryplein



Arianne Kuijt

Van: info@maastrichtnoordoost.nl

Verzonden: zondag 15 november 2009 10:23

Aan: Arianne Kuijt

Onderwerp: Reageren op plannen > Dit is een automatische mail van uit de site

Is er ook rekening gehouden met geluidsoverlast na afbreken van Flats - Pres. Rooseveltlaan? Wij liggen tegen deze Flats aan en het geluid wordt nu nog gedeeltelijk gedempt door deze Flats. Komen er nieuwe geluidswallen? Ook i.v.m. aanleg wegen voor doorstroming richting België?

Formulier:

Verstuurd op:

Vanuit pagina:

IP-adres bezoeker:

Reageren op plannen

zondag 15 november 2009 om 10:23:22

<http://www.maastrichtnoordoost.nl/page.aspx?id=87>

84.26.56.186

Voornaam:

Achternaam:

Straat en huisnummer:

E-mail:

Mijn reactie op de plannen is als volgt::

Annemie en John

Meyer

Old Hickoryplein 87-A

j.meyer-11@home.nl

WP3

John Custers

Van: "Arianne Kuijt" <a.kuijt@servatius.nl>
Aan: "John Custers" <johncusters@home.nl>
Verzonden: maandag 30 november 2009 11:59
Bijlage: WOP01.doc
Onderwerp: FW: WOP01

Van: Pierre Castermans [mailto:wpcastermans@zonnet.nl]
Verzonden: zaterdag 28 november 2009 19:57
Aan: info@maastrichtnoordoost.nl
Onderwerp: WOP01

Hierbij enig commentaar op het WOP.

Pierre Castermans

30-11-2009

L.S.

Bij het doorlezen van het WOP zijn mij een aantal zaken opgevallen die ik onder de aandacht wil brengen. Hier en daar heb ik een aantal zaken wat uitgebreider van commentaar voorzien.

In zijn geheel vind ik het WOP te zeer ervan uitgaan, dat de mensen maakbaar zijn en van goede wil. Daardoor straalt het WOP de sfeer uit van de oude instanties: wij zullen dat wel even klaren. In het onderstaande zie ik dat streven, die mentaliteit vooral bij de doelen en streefbeelden. Ik ben bang dat de streefbeelden, droombeelden blijken te zijn!

Bij de **uitgangspunten** vind ik erg goed dat men de verkokering wil gaan aanpakken, dat men de mensen centraal stelt en niet de diverse organisaties. Geen maatregelen van bovenaf..... Maar wordt dat ook vertaald als een grote groep mensen een bepaald onderdeel niet wensen, wordt daar ook gehoor aan gegeven door de diverse instanties? Of heeft men toch vanuit de kantoren van die instanties de beslissingsknop in handen?

Persoonlijk vind ik de diverse **doelen en streefbeelden** erg wollig, utopisch en de redenen om zo optimistisch te denken kan ik nergens terugvinden.

De woorden "gevolgen" en "sancties" als die doelen en streefbeelden niet gehaald worden, ontbreken, zowel naar bestuurders als naar bewoners. Waarom? Is men bang voor verantwoordelijkheden? Hoe denkt men "het vertrouwen in de lokale overheid" te kunnen herstellen?

Bij het onderdeel "**Centrum voor jeugd en gezin**" valt op, dat de verkokering toch gehandhaafd blijft: alle instanties blijven apart bestaan. Of moet ik uit de laatste zin begrijpen dat er wel gedacht wordt aan één gebouw en één organisatie: "is het Centrum voor Jeugd en Gezin dus **nog** geen nieuwe organisatie die werkt vanuit een gebouw". Ik hoop van harte dat dit wel en ook nog op korte termijn gaat gebeuren, en niet door het laten samenwerken van de oude bestaande instanties, maar door een nieuw team te vormen en de oudere op te heffen. De oude organisaties hebben bewezen er niet veel van te bakken, gezien de nu rampzalige toestand van bewoners en wijken.

Opwaardering van de Letterdoes:

Welke nieuwe functie wordt de Letterdoes toebedacht???

Veiligheid.

Gelukkig wordt hier erkend dat op het gebied van veiligheid nog veel valt te verbeteren. Er valt zelfs HEEL veel te verbeteren. Ik vind het goed dat er gesproken wordt over "drang en dwang". Begint dan toch licht te gloren voor een hardere aanpak?

Mijn blijdschap bij het lezen van de eerste regels van 4.3 was snel voorbij, toen ik de getallen zag van de verbetering: nog geen twee procent. Durft men hier niet de nek uit te steken? Wat een armzalig streven. Als men ook nog bedenkt dat er ontgroening en vergrijzing optreedt, dan bereikt men die "verbetering" zelfs door niets te doen.

Lichamelijke en geestelijke gezondheid.

Hierin staan zaken genoemd die zeer belangrijk zijn. Jammer is, dat het onderdeel gezondheid niet ook bij het Centrum voor Jeugd en Gezin wordt ondergebracht; niet alleen de integrale aanpak jeugdzorg, maar ook de aanpak van de multiprobleem-huishoudens horen beslist thuis in dat Centrum.

Wonen

Er wordt erkend, dat bewoners een eigen verantwoordelijkheid hebben voor hun woning en leefomgeving. Zeer goed is dat men ook wil gaan aanspreken, maar zitten bij het niet navolgen van het aanspreken ook consequenties aan dat niet opvolgen?

Is er wel eens aan gedacht, om mensen die wel zorg hebben voor woning, tuin, trottoir te belonen met b.v. huurverlaging, verlaging van ozb? Het zou best kunnen dat dit positieve beleid ook positief werkt!

Woningvoorraad

Op de eerste plaats denk ik dat de kolom op blz. 37 helemaal niet klopt met de getallen die elders in het artikel genoemd worden. Verder wil ik er op wijzen, dat de periode totdat nieuwbouw gaat plaatsvinden veel te lang is. Er liggen in Wijckerpoort tal van terreinen of braak of staan er slooprijpe gebouwen. Ik denk hierbij aan:

Het Mosaterrein, de zuidwand van het Old Hickoryplein, het terrein van het vroegere KPN-gebouw, het schoolgebouw aan de PPW, het lege terrein aan de Gerardusweg. De gemeente ziet in dat de uitbreiding van de stad door het megalomane Belvédèreplan helemaal achterhaald is. De gemeente heeft tegen een (te) hoge prijs het Sphinxterrein gekocht. Wordt het niet hoogtijd dat de gemeente ook de terreinen die nu in Wijkerveld braak liggen of leegstaande gebouwen hebben, gaat opkopen en laten bebouwen. Als de gemeente een gebied wil opwaarderen door de bouw van "aantrekkelijke koopgezinswoningen en stadswoningen in de koop- en middeldure huursector voor de werkende middenklasse" (citaat blz. 33) heeft men hier een uitgelezen kans: Wijckerpoort ligt tegen het centrum aan, vlak bij het station en vlakbij de A2. Bouw hier en laat dit gebied concurreren met Belvédère (of wat daar van over is)

Groen en openbare ruimte

Er wordt gesteld, dat de kwaliteit van het Koningsplein en het Oranjeplein verbeterd wordt door het slopen van het benzinestation. Ook refereert men aan het toekomstig "Koningspark". Toch kan ik niet ontdekken dat Wijckerpoort-midden daadwerkelijk verbeterd wordt. Het huidige sportterrein van het SMC is bestemd als bouwterrein. Er is dus minder groen, geen verbetering. Ik wil er hier ook op wijzen, dat in heel Wijckerpoort-midden helemaal geen speelterreintje voor kleine kinderen is.

Infrastructuur

Ik heb hierbij 2 onderdelen nader bekeken.

1. Eenrichtingsverkeer Koningsplein-Noormannensingel

Het zal in de toekomst niet meer mogelijk zijn om vanaf de Scharnerweg het Koningsplein op te draaien, want er komt éénrichtingsverkeer

Het eenrichtingsverkeer heeft alles te maken met de ontwikkelingen op het KPN-terrein, zoals die ooit gepland waren. Aangezien er nu zeer waarschijnlijk maar een beperkt aantal woningen komen, vervalt HET argument voor het eenrichtingsverkeer.

Als het plan wel doorgaat, zou dat kunnen betekenen, dat de PPW een toename van het verkeer staat te wachten, want het Koningsplein wordt vanaf de Scharnerweg afgesloten. Dat betekent dat alle verkeer dat bij de flat van het Koningsplein en bij de kantoren/huizen van het Koningsplein moeten zijn voor een groot deel via de PPW moet rijden.

Gaat die maatregel door, dan is er echter ook toename van verkeer door de aanrijdende ouders van het St.Maartenscollege: 's morgens is te zien dat dit er veel zijn. Ook de Scholsstraat, Nijpelsstraat en Thorbeckeplantsoen kunnen een toename van verkeer verwachten.

In geval van eenrichtingsverkeer bij het Koningsplein, heeft ook de voorgenomen kruising Oranjeplein/Koningsplein/ Scharnerweg nog weinig zin, aangezien dan het verkeer vanaf Wijckerpoort-zuid toch via de Meerssenerweg zal blijven rijden, want men kan dan niet anders naar midden/noord Wijckerpoort.

Wat ik echt niet begrijp is dat typische, smalle woonstraten met woningen aan beide kanten opgeofferd worden voor een niet-relevant eenrichtingsverkeer in een brede straat (Koningsplein en Noormannensingel) die maar aan één kant woningen kennen en verder slechts een school die alleen in de ochtend en rond 15.00 uur veel fietsverkeer kent. Het kan er bij mij NIET in dat afname van woongenot en veiligheid de bedoeling kan zijn van het WOP.

Op blz. 34 van het WOP wordt gesproken dat

" de hiërarchie tussen de straten duidelijker wordt". In het geval van de plannen m.b.t. het éénrichtingsverkeer Koningsplein/Noormannensingel blijft van die hiërarchie niet veel over!

Aangezien het KNP-terrein maar beperkt bebouwd gaat worden), er geen sprake meer is van een ondergrondse parkeergarage met honderden auto's', er evenmin nog bedrijven/winkels/kantoren zijn gepland en daarmee het totale aantal verkeersbewegingen slechts beperkt stijgt, lijkt de voorgestelde eenrichtingsmaatregel overbodig en op zijn minst voorbarig. Is het niet beter de voltooiing van de A2-ondertunneling af te wachten alvorens tot dergelijke drastische maatregelen over te gaan die voor de hele woonwijk vooralsnog negatief uitpakken?

2. Afsluiting spoorwegovergang Duitse Poort

Volgens het WOP zou hier het autoverkeer niet langer het spoor kunnen passeren. Hoe dan de auto's van Wijckerpoort en achterliggende wijken richting Wijck kunnen bereiken is mij een compleet raadsel. Ook de bereikbaarheid van Wijckerpoort vanuit Wijck, Ceramique wordt nog problematischer. Er wordt gesuggereerd dat de tunnel het verkeer aankan (de OV-baan over het spoor moet dan klaar zijn), echter alleen Wijckerpoort-zuid is zo via het Oranjeplein bereikbaar (net als nu, alleen met veel meer verkeersbewegingen). In dit geval is het instellen van het eenrichtingsverkeer voor Koningsplein-Noormannensingel helemaal funest en veroorzaakt heel veel extra verkeersbewegingen.

Pierre Castermans

Hierbij een reactie op de plannen in het WOP, specifiek ten aanzien van het voorgenomen eenrichtingsverkeer op het Koningsplein-Noormannensingel en de voorgenomen afsluiting van de spoorwegovergang Duitse Poort.

Vooraf wil ik ook enkele opmerkingen maken over het WOP



UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoostwijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Harrie Keerssemaeckus

Straat en huisnummer

Profmullershaat 53

Telefoonnummer

3620082

E-mailadres

hannette@versatel.nl

Mijn reactie is als volgt

Grote zorgen over leegstand * oldhickoryplein
* mosa pabelyn
* kpn gebouw

Le mensen die moore plannen verzinnen. Nemen het niet in onze
wijk.

Mijn Tip: sloep alles en maak er groen voor zieningen.

Ook ben ik van mening dat de A2 tunnel en de “Groene loper” lang niet de beweerde hoge verwachtingen zullen waarmaken. Voor 200 miljoen Euro extra zullen niet de 40 a 60.000 bewegingen plaatsvinden via de bovenste tunnels, daar automobilisten die in de aansluitende wijken (dus boven) moeten zijn, niet deze mooie weg (bovenste tunnel) zullen gaan, zie de vrij omslachtige toegangen zowel bij de Geusselt als bij de Kennedybrug. Het gevolg zal blijken te zijn dat de ‘Groene loper’ veel meer dan de veronderstelde 6000 bewegingen zal moeten gaan verwerken met ALLE (milieu)gevolgen van dien. (geldt vooral voor

Wittevrouwenveld/Wyckerpoort, zie de z.g.n. 'flaneer' boulevard die de Avenue Ceramique zou worden, thans een van de plekken waar de grenswaarden worden overschreden)

De huidige en toekomstige (veel) te hoge geluidswaarden ter hoogte van Nazareth zijn onomkeerbaar en de bewering dat de oversteek van de groene loper over de A2 (die blijkens de ruimtelijke visiekaart nu achter Poelsoord is gepland) voor de bewoners een makkelijke verbinding vormt met het Geusseltpark is onjuist, de tunnel onder de A2 (Kasteel Erenstein straat) zal deze in toenemende mate blijven vervullen. Ook voor Nazareth zullen de milieugevolgen (stikstof en fijnstof PM 2.5) zeker niet afnemen ondanks alle beweringen.

Ten aanzien van de ontvlechting van de Willem Alexanderweg en de Borgharenweg is zeker nog nadrukkelijk onderzoek en planning noodzakelijk daar m.i.z. veel te licht wordt gedacht over gevolgen van het verplaatsen van de aansluitende verkeersstromen naar de Noorderbrug en Viaduktweg, onder deze brug ter plaatse van de bestaande onderdoorgang van de Borgharenweg, het gaat daar wel erg druk en zeer omslachtig worden en voor de brandweer lijkt mij dit al helemaal een hele crime te worden. Ook voor de bewoners van Borgharen/Itteren, alsmede het doorsnijden van deze 'toekomstige woonwijk' lijkt onlogisch en verdient nader onderzoek.

Tot zover mijn voorlopige bijdrage in dit kort tijdsbestek.

Getekend,

N. Pepels

Patakonruwe 6

6218 CW Maastricht.

UW MENING TELT!

ck
wp 6

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

TINY LEXIS

Straat en huisnummer

PROF. MULLERSTRAAT 33

Telefoonnummer

043 - 3620701

E-mailadres

CLEXIS@HETNET.NL

Mijn reactie is als volgt

FANTASTISCH DAT DE WINKELSTRIP MET WONINGEN BLIJFT STAAN, MAAR ALLEEN ALS ER IN DE PANDEN WEER ZAKEN KOMEN DIE IETS VOOR DE WYK EN DE BEWOONERS BETEKENEN. VERDER VIND IK HET EEN KWALIJKE ZAAK DAT HET BRAAKLIGGENDE TERREIN IN DE PROF. MULLERSTR. ER ZO BIJ BLIJFT LIGGEN. OP DIT MOMENT IS HET EEN ILLIGALE STORTPLAATS VOL ONGEDIERTE. HIER MOET ABSOLUUT EEN (TYDELIJKE) INVULLING AAN GEGEVEN WORDEN OM VERDERE VERLOEDERING, TEGEN TE GAAN!

UW MENING TELT!

du
wp7

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

SWEELSEN J.

Straat en huisnummer

PROF. MULLERSTR. 31

Telefoonnummer

043-3622822

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

IK ZOU WILLEN ZIEN, DAT DE OLDHICKORY-
FLATS EN DE MOSA OPGEKNAPT EN VERHUURD WORDEN
OF "GECONTROLEERD" AFGEBROKEN WORDEN, DE PUT
OPGERUIMD WORDEN (NIET ZOALS DE PUT VAN HET KPN-GEBOUW
EN VOORLOPIG NETTE GROENSTROKEN WORDEN (PARK)
OF B.V. OP HET OLDHICKORYPLEIN PARKEERPLAATSEN
REALISEREN.

IN IEDERGEVAL DE BUURT OPTREKKEN EN NIET "AFBREKEN"
ANDERS WORD HET PHS ECHT EEN ACHTERSTANDSWIJK (2 BETEKE
NISSE

UW MENING TELT!

ou
wpd

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Gorissen E. / Puts N.

Straat en huisnummer

Prof. Mullerstr. 39

Telefoonnummer

3623943

E-mailadres

edd465gorissen@home.nl 1 VAN 3

Mijn reactie is als volgt

NU GEEN BEBOUWING OP MOSA TERREIN IS
BEGRIPELIJK MAAR LAAT DIT STUK NIET NOG MEER VERLOEDEREN.
GRASVELD PROF. MOSERSTR 1 - MULLERSTR. IS VUILSTORTPLAATS. ZOHERS
STAAT ONKRUID METERS HOOG. OMHURING IS PLAATSELIJK INGESTORT
NOODKERK KAN GRONDIGE RENOVATIE GEBRUIKEN. WAT GEBEURD
ER ALS MOSA BIJFT STAAN? LEEGSTAND: AANTREKKINGJEUGD, LINKS
ZWERVERS EN VANDALEN. BIJ VERNIETING OF BRANDSTICHTING
EV. VERGRIJNING VAN ASBEST. GECONTROLEERDE AFBRAAK EN OPRUIMEN
BOUWPUIN! GEEN TWEEDE KPN FIASCO! ZIE VERVOLG →

UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

GORISSEN E. / PUTS N.

Straat en huisnummer

Prof. Mullerstr. 39

Telefoonnummer

3623943

E-mailadres

eddy465gorissen@home.nl 2 VAN 3

Mijn reactie is als volgt

OLD HICKORY PL.: BOUW VAN SENIORENAPP. LEKT NIET OVERBODIG. NA SLOOP PRES. ROOSEVELT LN. STAAN VEEL SENIOREN (EIGENAARS) OP STRAAT. TEvens IS ER EEN TOENEMENDE VERGRYZING HOORT DIT ALLES THUIS IN EEN PRACHTWYK WAAR ZOTROTS GEPRONKT WORDT HET WYK PARELTJES? CONCLUSIE: SLOPEN EN CREEER RECREATIEVE RUIMTE VOOR BEWONERS EN BETREK LAGERE SCHOOL HIERIN. DENK AAN SCHOOL / VOLKSTUUNTJES, OPEN PARK MET EENDEN VUUR, KINDERBOERDERY, (NATUUR) SPEELPLAATS, PARKEER-PLAATSEN (BEWONERS DENKEN ANDERS DAN GEHEENTE → ZIE VERVOLG

UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

GORISSIN E.J. PLITS M.

Straat en huisnummer

Prof. Mullerstr. 39

Telefoonnummer

3623943

E-mailadres

eddy654gorissen@home.nl

3 VAN 3

Mijn reactie is als volgt

OVER PARKEERPROBLEEM). JOEEN GENOEG
OM VERDERE VERLOEDERING TEGEN TE GAAN. LOS UW BELOTTE
IN (WOP PRESENTATIE BLZ.36) EN GA HET DE BUURT ROND DE
TAFEL ZITTEN.

LOS VAN DIT ALLES WILLEN WENOG EVEN WIJZEN OP HET
GOEDE INITIATIEF VAN DE GEPLAATSTE KILDHETERWIJZER
AAN DE PROF. KEANSTR.

UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt

Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

JEAN - ASSELMANS.

Straat en huisnummer

PROF - MULLERSTRAAT 12

Telefoonnummer

043- 3623096

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

SLOOP VOORMALIG KERKE → ?

EN MAAK ER VOLKS TUINTJES VAN.

SLOOP OOK HET MOSA PORSELEIN FABRIEK

EN MAAK ER BETAAFD PARKEREN VAN
DAT MAAK DE BUURT WAT RUSTIGER.

de.
wpg

UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Etienne Joosten

Straat en huisnummer

Prof. Mullerstr 41

Telefoonnummer

043-3264162 / 06-12885229

E-mailadres

e.joosten@online.nl

Mijn reactie is als volgt

Het parkeerprobleem oplossen met parkeerplaatsen
of het aanbrengen van een kinderbewaking of een grote
speeltuin.

ok
- wp10

Consultatie WOP Maastricht Noord-Oost. Commentaar van buurtplatform Wyckerpoort.

Algemeen

Het buurtplatform is betrokken in het zgn. Kerngroepoverleg. Binnen dit overleg worden de verschillende onderdelen van het WOP besproken met gemeente en corporaties. Daarnaast neemt het buurtplatform deel aan het A2-buurtplatform waarin de consequenties van de verschillende A2-plannen met het A2-projectbureau worden besproken. Behalve deze beide grote projecten waartussen een goede afstemming moet zijn, bestaand er in onze buurt ook nog projecten van particuliere ontwikkelaars zoals het KPN-terrein en het MOSA-porcelain terrein.

Een complexe mix die op veel punten nog lastiger wordt gemaakt door de economische tegenwind.

Tegen die achtergrond heeft het buurtplatform twee kaders geschetst waar de plannen aan moeten voldoen.

Kader fysiek:

We willen een verkeersluwe buurt. Verkeer door de buurt dient alleen bestemmingsverkeer te zijn het overige verkeer dient langs de buurt te worden geleid. Het A2-project in combinatie met het WOP is een kans die daarvoor moet worden benut.

Kader sociaal:

Zorg ervoor dat met name in Wyckerpoort-Noord het voorzieningenniveau omhoog gaat en hef de geïsoleerde ligging van dit deel van de wijk op. Doe dat samen met en vanuit de mensen die er wonen en waak ervoor geen louter door professionals bedachte ideeën op te leggen. Let op geen zaken persé in een buurt te willen regelen als mensen daarvoor helemaal niet op de buurt zijn georiënteerd.

Tegen deze kaders gemeten zijn we zeker nog niet tevreden over de voorliggende plannen. Er zijn zeker zaken in afstemming met de buurt bereikt, maar er zijn nog veel zaken onzeker en voorwaardelijk. Hieronder volgt puntsgewijs ons commentaar.

Fysiek

- Helaas heeft het project te lijden onder de financiële crisis. Gevolg is in ieder geval dat we inmiddels 2 locaties hebben waarvan de toekomst wat mistig is geworden: KPN-terrein en MOSA-terrein. Omdat wij in onze ideeën graag een nog mooier en groter park zagen ontstaan (Oranjeplein + Koningsplein + sportterrein + KPN-terrein), stellen wij voor om van de nood een deugd te maken en het totale stuk om te zetten in een prachtig stadspark (een PRACHTPARK in een prachtwijk). Het MOSA-terrein kan dan worden ingezet voor de vastgoed- ontwikkeling van Avenue2. Wij zijn ons ervan bewust dat een dergelijk voorstel uitermate lastig is gelet op verstrekte vergunningen en eigendomsverhoudingen. Moeilijke tijden vragen echter om creatief bestuur! Een alternatief zou ook zijn om de terreinen in ieder geval een tijdelijke (groene) bestemming te geven.

- Ondanks dat ook dit particulier bezit is dat buiten het WOP valt vragen wij u toch zich in te spannen om te komen tot een goede bestemming van het Stercollege aan de PPW. Wij zien buurtontwikkeling als een integraal plan waarbij gelet op voorzieningen en woningen naar de wijk als geheel moet worden gekeken. Het is verstandiger om i.p.v. nieuwbouw die niet wordt verkocht te kijken naar gebruik van bestaande gebouwen. Dat is zowel vanuit een economisch perspectief als een duurzaamheids perspectief een beter te verantwoorden keuze.
- Aansluiting fietsroute van noordzijde naar Wyckerpoort. De aansluiting zoals nu voorzien vinden wij niet verkeerd, maar we willen toch graag een veilige aansluiting over de Meerssenerweg. We hebben hier al heel lang voor gepleit (m.n. voor de fietsende jeugd met bestemming St. Maarten). Hiervoor zijn goede mogelijkheden (aangegeven in het plan dat we met Buro5 opstelden) door een rotonde te leggen onder de viaductweg. Fietzers komend vanaf de Meerssenerweg kunnen via de rotonde veilig de buurt in om daar hun weg te vervolgen naar de school. Het probleem dat ze dan daarvoor nog een keer de Meerssenerweg moeten oversteken wordt daarmee verholpen. Qua fietsverkeer is dit punt bovendien intensiever in gebruik dan de aansluiting zoals die nu is voorzien.
- Sloop aan de Eisenhowerstraat. Deze sloop zou gebeuren om esthetisch bouwkundige redenen. Binnen het platform bestaat geen eenduidige mening over de wenselijkheid hiervan. Als kritiek wordt in ieder geval gegeven dat het aangrenzende pleintje mogelijk zijn intieme karakter verliest. Doordat dit onderdeel van het plan pas op het laatst bekend werd heeft het buurtplatform geen mogelijkheid gehad om de mening bij de betrokken bewoners te peilen. In het algemeen hebben wij van bewoners in huizen die al langer op de slooplijst stonden meegekregen: zorg voor duidelijke informatie; sloop niet eerder dan dat er een goed plan is; en laat sloop en nieuwbouw elkaar direct opvolgen (ter voorkoming van het onleefbaar worden van de omgeving).
- We zien helemaal niets terug van ons idee om de Gerardusweg in Noord-Zuidrichting voor autoverkeer open te stellen, zodat het verkeer van de Heerderweg wordt geweerd. Ook hebben we nooit een onderbouwing gehad waarom dit geen goed idee zou zijn. Over het gebruik van de Duitse Poort wordt nu sinds kort gemeld dat die mogelijk voor auto's wordt afgesloten. Waar is daarvoor de onderbouwing? Zie ook volgende punt.
- Wij waarderen dat de gemeente meedenkt over het mogelijke probleem van sluipverkeer dat kan ontstaan als de er een oversteek voor auto's wordt gemaakt tussen Adelbert van Scharnlaan en Heerderdwarsweg. Maar waarom moet deze oversteek er überhaupt komen? Daar is nooit een afdoend antwoord op gegeven. De gemeente geeft aan dat dit vooral voor mensen uit de buurt is die op die manier gemakkelijk een aansluiting vinden op de Parklaan in zowel noordelijke als zuidelijke richting. Wij kunnen u verzekeren dat de bewoners in dit deel van de wijk verre uit de voorkeur geven aan een stukje minder aansluiting als daar tegenover staat dat de buurt gevrijwaard blijft van sluipverkeer. De rust in deel van de buurt is namelijk dé kwaliteit van deze buurt! Helaas lijken planologen vanuit een generiek denkpatroon over opheffing van barrières hieraan voorbij te gaan. En dat terwijl de plannen samen mét de buurt zouden worden gemaakt. De gemeente heeft de oversteek nu

gekoppeld aan het afsluiten van de Duitse Poort voor auto's omdat dit dan weer sluipverkeer zou voorkomen. Dat is echter nergens onderbouwd en werkt hooguit voor verkeer vanuit zuid-oost dat een korte route neemt naar Wyck. Voor verkeer dat van Zuid-oost naar Noord-West wil blijft het aantrekkelijk om via de voorgenomen oversteek en de Meerssenerweg de route te kiezen. Naar onze informatie is het afsluiten van de Duitse Poort voor autoverkeer vooral een wens van ProRail. Wij krijgen het gevoel dat dit nu zeer gekunsteld in het WOP wordt gevoegd. De Meerssenerweg komt er in het A2-plan toch al slecht vanaf (van alle drie de plannen levert het plan van Avenue 2 de grootste verkeerstoename op de Meerssenerweg op. Naar alle waarschijnlijkheid heeft dat te maken met voorgaande: de aansluitingen aan noord- en zuidzijde van de Parklaan zijn zodanig dat verkeer wegen door de buurten gaat zoeken..

- Ondanks dat we blij zijn met de opmerking dat ook de gemeente vindt dat het opsplitsen van de Parklaan rond het Koningspark niet de voorkeur verdient, zouden we dit toch anders willen formuleren. Waarom zou deze opsplitsvariant nog onderzocht moeten worden? Gemeente en buurt vinden het geen goede keuze, maar dan moet het toch nog worden onderzocht omdat een architect dit een mooi idee vindt? Overbodig.
- Het eenrichtingsverkeer bij het Koningsplein is er op verzoek van het buurtplatform in gekomen. Graag zagen wij wel nog een keer de consequenties voor het verkeer van de direct omliggende straten doorgerekend. Verder vragen wij u om dit eenrichtingsverkeer zo snel mogelijk, al voor de aanleg van de A2-tunnel, in te richten.
- Met veel moeite hebben we in het plan gekregen dat de OV-as door de Scharnertunnel wordt onderzocht als alternatief naast een nieuwe oversteek over het spoor door de Nypelstraat. Wij wijzen die nieuwe oversteek echter pertinent af!

In de gemeentelijke visie komt een OV-as voor, via een overbrugging van het spoor ongeveer ter hoogte van de St. Maartenslaan die aan onze kant dwars door de Nypelstraat zou gaan. Daarvoor zou een zijde van de Nypelstraat moeten worden gesloopt. Een onzinnig idee naar de mening van het buurtplatform. Een dergelijke verbinding is er niet ten behoeve van de buurt maar ten koste van de buurt. De motieven van de gemeente zijn:

- Het centrum van de WVV moet een goede verbinding hebben met de stad.
- De Geusselt moet een goede verbinding hebben met de stad
- De Wilhelminasingel en Scharnertunnel moeten worden ontlast

Uiteraard onderschrijven wij dat er voor alle buurten een goede OV- verbinding moet zijn maar dat los je voor WVV en Wyckerpoort net als nu op met lijndiensten en niet met een OV-as waar 30 bussen per uur rijden. De OV-as kan prima worden verdeeld over Scharnertunnel en Viaductweg waar de doorstroming sterk verbeterd ten gevolge van de A2-plannen.

- Een vervolg op de OV-as door de Burgemeester van Oppenstraat vinden wij ook een slecht idee voor de buurt (in dit geval voor WVV). Het enig argument hiervoor is het nemen van de kortste weg naar de Geusselt. Weegt niet op tegen het definitief vernielen van de van

Oppenstraat door hier 30 bussen per uur te laten rijden. De Parklaan biedt (met een kleine omweg) de mogelijkheid om snel langs en niet door de buurt te rijden.

- Op blz. 41 wordt een aantal rapportcijfers gegeven. Hoewel de luchtkwaliteit en het geluid met bijna 200% verbeteren blijven het naar ons gevoel lage cijfers. Indien de gemeente bereid is onze ideeën over meer groen (minder bebouwing) en filtering van de lucht aan de tunnelmonden over te nemen, zullen deze cijfers ongetwijfeld beter uitvallen.

Sociale pijler

- We hebben meer dan eens onze kritiek gegeven op de sociale pijler. Dit had vaak te maken met vaagheden die erin voorkomen met betrekking tot het meten van resultaten. We vinden het stuk uiteindelijk redelijk op dit gebied maar blijven op onderdelen onze bedenkingen houden. Behalve op de meetbaarheid hebben we ook kritiek op sommige aannames in een dergelijk stuk. Er worden zaken aan een buurt toegekend die voor veel mensen in de buurt helemaal niet samenhangen met de buurt waarin ze wonen. Een bloeiend verenigingsleven is helemaal geen voorwaarde voor een prettige buurt; kunst is iets wat je wellicht helemaal niet in de buurt zoekt (als je het al zoekt); werkgelegenheid in de buurt is niet zonder meer een voorwaarde voor een laag percentage werklozen in een buurt.
- Een streven als 90% van de 2 tot 3 jarigen naar de peuterzaal is wat ons betreft geen goed streven. Wat is er mis met 2 tot 3 jarigen die in een gezin een goede opvang hebben? Beter zou het zijn om te streven naar 90% van die jeugd waarbij er daadwerkelijk sprake is van een mogelijke achterstand in taal en sociaal-emotionele ontwikkeling.
- Bij de voorzieningen in het nieuwe 'Hart van Oost' staan feitelijk alleen concrete zaken genoemd voor WVV. Voor Wyckerpoort staan er niet ingevulde toekomstperspectieven voor KPN-gebouw en Letterdoes. Dit is na zolang praten uitermate teleurstellend. En dat terwijl er door het buurtplatform voldoende alternatieven zijn aangedragen. Blijkbaar durft men geen toezeggingen aan te gaan.
- Centrum voor Jeugd en Gezin. Gezien de concentratie die er lijkt te zijn op WVV, vinden wij het een goed idee om dit centrum te vestigen in de nieuwbouw van het KPN-complex. Dit is een van de ideeën die al in een vroeg stadium van het WAP/WOP door het zgn. droomteam naar voren is gebracht. Een goede tegenargumentatie (behalve dan het nog altijd voortdurend vertoon van gemeentelijke onmacht als het over het KPN-gebouw gaat) is feitelijk nooit gegeven.
- Op blz. 24 wordt als doelstelling geformuleerd: 'tijdens de enig jaren durende ondertunneling van de A2 etc.'. Daarop volgen maatregelen om de doelstellingen te verwezenlijken. Voor deze doelstelling ontbreken echter maatregelen.
- Op blz. 28 is sprake van het IPP-MNO. Wij vinden dit een schoolvoorbeeld van het verschijnsel dat de zachte sector voortdurend bezig is met zichzelf werk te verschaffen. De wijkservicepunten ruiken nog naar de verse verf of er moet alweer wat nieuws worden

opgericht. Bovendien zal een centrum voor heel MNO de gang naar zo'n centrum bemoeilijken. Daarnaast is er ook sprake van het overbrengen van het WSP naar het Trefcentrum. Bij ons weten is het daar niet zo lang geleden vandaan gekomen.

- Vergroten van het aandeel koopwoningen in de wijk (blz. 29). Waar wordt voor Wyckerpoort nu eigenlijk van uit gegaan? Alleen van Noord of van het totaal van de buurt? We moeten oppassen geen gemakkelijke argumenten voor sloop toe te staan. Ook voor een begrip als 'wooncarrière binnen de buurt' (waarvan bovendien de vraag is hoeveel mensen zo'n wens koesteren) mag dit argument niet te snel worden gebruikt. Als we dan namelijk naar de buurt als geheel kijken zijn er ook nog mogelijkheden in Midden en Zuid.
- Pilot toewijzingsbeleid (blz. 30). Het is een absurd idee om mensen voorrang te geven omdat ze een positieve bijdrage zouden kunnen leveren aan de buurt. Wie gaat dat beoordelen? Zoiets is volkomen subjectief! Een toewijzingsbeleid kan alleen met negatieve prestaties rekening houden, die zijn veel beter objectief vast te stellen en vormen een barrière voor personen die een bedreiging voor de buurt vormen.



Maastricht Noordoost
t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123
6200 WC MAASTRICHT

Ref. nr.: 09-174

Utrecht
25 november 2009

Geachte mevrouw Kuijt,

Betreft: reactie op concept WOP's Maastricht Noordoost

In bijlage vindt u de reactie van de Fietzersbond, Wijken voor de Fiets op de concept Wijk ontwikkelingsplannen voor Maastricht Noord Oost. De wijkontwikkelingsplannen leiden tot een opwaardering van de wijken en een beter fietsklimaat. Echter met een aantal aanvullende maatregelen kan een nog beter resultaat worden bereikt. Dit zal bijdragen aan een verbetering van de gezondheid van de inwoners van Maastricht, gewenster sociaal gedrag op straat, een betere bereikbaarheid en minder luchtvervuiling.

Graag maken we er u p attent dat dit een product is van de samenwerking die we met wethouder W.Hazeu zijn overeengekomen tussen de gemeente Maastricht en Wijken voor de Fiets.

Met vriendelijke groeten,

Henk Hendriks
Projectleider Wijken voor de Fiets

Bijlage

Conclusies en aanbevelingen

De uitvoering van de wijkontwikkelingsplannen Limmel-Nazareth en Wittevrouwenveld-Wyckerpoort en daarmee gelieerde projecten leidt tot opwaardering van de wijken en daarmee ook tot een beter fietsklimaat. Met een aantal wijzigingen of aanvullende maatregelen kan een nog beter resultaat worden bereikt.

Voor Limmel/Nazareth dringt de Fietzersbond aan op:

- Ruime fietsvoorzieningen en hoge status voor de fiets in het algemeen op de as Balijeweg, Kemenadeplein en Kasteel Erensteinstraat.
- De aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Griend en de verlegde Dolmansstraat.
- Opwaarderen van de Dolmansstraat, inrichten als groene dorpsstraat.
- Onderscheid van een nachtnet voor de fietsroutes naar de lightrailhalte.
- Meer landschappelijke variatie in de verbinding tussen kasteel Bethlehem en kasteel Vaeshartelt (Beukenlaan).
- Opknappen van de ventwegen en fietspaden langs de Meerssenerweg tegelijk met de aanleg van de rotonde.
- Verbeteren van de inrichting van grijze wegen als de Kasteel Hillenraadweg.

Voor Wittevrouwenveld/Wyckerpoort dringt de Fietzersbond aan op:

- Van het kindcentrum een fietsmagneet maken.
- Lagere snelheden bij de oversteekplaatsen op de President Rooseveltlaan/Parklaan.
- Meer nadruk op de dwarsstructuren bij de Groene Loper.
- Aanleg brede fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld op de Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat.
- Herkenbaar maken van de doorgaande fietsroute van Wyck via Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat¹-Burgemeester van Oppenstraat naar de Olympiaweg en Amby.
- Herstel van de verbinding Noormannensingel-Koningsplein-Oranjeplein ter hoogte van de Scharnerweg.
- Verbeteren van de inrichting van grijze wegen.
- Herinrichten van de Sint Gerardusweg en aandacht geven aan voorzieningen in Wyckerpoort-zuid.

Voor de Geusselt dringt de Fietzersbond aan op:

- Lokaliseren van de nieuwe voorzieningen, ook het zwembad en de parkeerplaatsen, aan de randen.
- Knippen van Olympiaweg en Stadionweg als autoverbinding.
- Het resterende binnengebied open en groen houden met toevoeging van enkele fietspaden.

Inleiding

Een veilige verkeerssituatie is belangrijker om kinderen voldoende te laten bewegen dan veel speelplekken en veel groen in een wijk. Dat is de conclusie van Sanne de Vries in haar proefschrift over beweegvriendelijke wijken voor kinderen (2009). Die conclusie bevestigt het belang van het project Wijken voor de Fiets. Daarmee wil de Fietzersbond de positie van het langzaam verkeer in verschillende steden verstevigen. In een wijk waar veel gefietst wordt, wonen mensen graag, want zo'n wijk is gezonder, heeft frisse lucht, is veilig, geeft bewegingsvrijheid en is beter bereikbaar. Met ondersteuning van het Ministerie van VROM werkt de Fietzersbond mee aan de herstructurering van de 40 "aandachtswijken". De methode van Wijken voor de Fiets is gebaseerd op stedenbouwkundige ontwikkeling van de wijk samen met de gemeente, woningbouwcorporaties en bewoners aan de hand van een

¹ Ontbreekt als fietsroute op het gemeentelijke kaartje.

zeven stappen plan. Dit is een zgn. "omgekeerde"ontwerpmethode waarbij de langzaam verkeerroutes in een vroeg stadium worden uitgestippeld en de auto-ontsluiting het laatst. Bij de herstructurering van de Maastrichtse wijken Limmel, Nazareth, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort is deze methode niet toegepast. Wel heeft Wijken voor de Fiets een wijkinventarisatie uitgevoerd en vervolgens geparticipeerd in het stadslab Maastricht Noord-Oost van KEI (Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing). Met een studie naar de verschillende ingrijpende samenhangende plannen voor Maastricht Noordoost en deze reactie op de twee wijkontwikkelingsplannen wil Wijken voor de Fiets verder bijdragen aan de plannen voor de ruimtelijke structuur van deze wijken.

Naast de wijkontwikkelingsplannen hebben ook de plannen voor de A2, voor de Geusselt, voor het Maaskruisend verkeer en voor de oversteekbaarheid van het spooreplacement grote consequenties voor Maastricht noordoost. De ontwikkeling is daardoor complex.

Hoofddoelen van beide concept-wijkontwikkelingsplannen zijn:

1 Toename kwaliteit van leven

2 Toename individuele en collectieve ontwikkelingskansen

3 Vitale en aantrekkelijke wijk

Concretere doelen zijn kwalitatieve verbetering in 2020 van:

- Geestelijke en lichamelijke gezondheid
- Onderwijs en opvoeding
- Integratie, participatie en (ver)binding
- Werk en werkgelegenheid
- Veiligheid
- Wonen en woonomgeving

Wat de lichamelijke en geestelijke gezondheid betreft worden als concrete doelen onder meer gesteld dat een groot deel van de bewoners actief beweegt en dat de lucht- en geluidskwaliteit aanzienlijk zijn verbeterd. Het woonklimaat wordt onder meer verbeterd door nieuwe verbindingen en het opheffen van oude barrières. In beide wijkontwikkelingsplannen staat dat beweging wordt bevorderd door verbeteren van de fiets- (en wandel-) routes.

De reactie van de Fietzersbond beperkt zich tot de ruimtelijke veranderingen in de wijken, en richt zich vooral op de veranderingen van de openbare ruimte en het verkeer. De kaarten van de consultatieversie van de wijkontwikkelingsplannen voor Limmel-Nazareth en Wittevrouwenveld-Wyckerpoort zijn sterk gericht op de aanpak van bestaande bebouwing (sloop, renovatie) en de vervangende nieuwbouw. De aandacht voor de openbare ruimte op deze kaarten beperkt zich tot enkele grote ingrepen (tunnel onder spoor, fietsbrug A2). Op de infomarkten werden kaarten getoond met wegcategorisering, van fiets- en voetgangersverbindingen en van tracées voor OV-assen. De Fietzersbond heeft daar kopieën van aangevraagd en ontvangen. Deze reactie van de Fietzersbond is gebaseerd op de consultatieversie van de wijkontwikkelingsplannen, op de hiervoor genoemde aanvullende kaarten, op het voorlopig ontwerp voor de A2 zone, op de MER voor het zwembad, op de concept planstudie Maaskruisend verkeer en op waarnemingen in het gebied.

Het versterken van de fietscultuur kan ook een effectieve aanpak van het fietsklimaat op wijkniveau zijn. Op dat punt zijn in de toekomst nog initiatieven te nemen. Wat woningen en bestemmingen betreft is de inpassing van fietsenstallingen en fietsparkeerplaatsen een algemeen aandachtspunt. Verdunning kan ook wordt benut als kans om buurtstallingen of geclusterde privéstallingen te realiseren. En natuurlijk om het parkeren op de rijbaan te verplaatsen naar parkeren op terreinen of ondergronds.

Opmerkingen bij WOP Limmel-Nazareth

Positieve ontwikkelingen

Het verminderen van het doorgaand vrachtverkeer en het verleggen van de Willem Alexanderweg biedt in meerdere opzichten kansen voor grote verbeteringen in Limmel. Om te fietsen en te lopen zal de wijk vriendelijker worden. Een onderdoorgang bij het spoor en

aanpassing van het kruispunt bij de Meerssenerweg en verbetering van de voorzieningen geeft ook kansen voor een betere voorwaarden om te fietsen en te lopen. Het hangt wel ook van de uitwerking af in hoeverre die kansen benut worden.

Voorzieningen/winkels

Op basis van recent onderzoek van de Universiteit Twente verwachten wij dat een concentratie van de winkels op een locatie voor beide wijken niet zal leiden tot een lager fietsgebruik omdat de hemelsbrede afstand voor de wijkbewoners onder de 750 meter blijft. Echter, de toegenomen afstanden zouden wel tot minder lopen en meer autogebruik kunnen leiden. Dat zal echter ook sterk afhangen van de kwaliteit van het winkelaanbod en die is bij een meer centrale ligging waarschijnlijk hoger.

Geef fietsers ruimte en status op de centrale as

Er wordt een verbindende centrale as gerealiseerd bestaande uit de Balijeweg, Kemenadeplein en Kasteel Erensteinstraat. Op deze as zouden de wijkbewoners elkaar moeten kunnen ontmoeten wat een aantrekkelijke openbare ruimte vereist. Omdat er veel wijkbestemmingen liggen, kan de inrichting van de as ook sterk bijdragen aan de uitnodiging om te bewegen. De as moet dus aantrekkelijk zijn om te fietsen en te lopen. In het ideale geval zou de centrale as autovrij zijn, maar daar zijn de plannen niet op gericht. De Balijeweg krijgt juist een grotere wijkontsluitingsfunctie. Op het Kemenadeplein en de Kasteel Erensteinstraat in Nazareth zal de intensiteit van het autoverkeer zonder specifieke maatregelen toenemen, omdat in de Geusselt allerlei publieksaantrekkende functies worden gevestigd, omdat Amby nog verder groeit, omdat er via Nazareth een vlotte verbinding mogelijk is en omdat de doorstroming op de Terblijterweg door aanleg van twee nieuwe kruispunten met verkeerslichten achteruit gaat.

Binnen het gekozen concept, waarin dus alle verkeer samen moet gaan, is voldoende bewegingsruimte voor fietsers en voetgangers van belang. Op een ontsluitingsweg dienen die uit gescheiden fietsvoorzieningen te bestaan. Die ontbreken in de huidige situatie en dus moet daarvoor voldoende ruimte worden gecreëerd. Op de kaart is echter niet overal meer verkeersruimte zichtbaar.

Meer verkeersruimte kan worden gerealiseerd door het opheffen van de parkeerplaatsen langs de rijbaan in de Kasteel Erensteinstraat en elders. Het parkeren dient op pleintjes of onder de nieuwbouw te worden geconcentreerd. Nu de kerk van Nazareth is gesloopt blijkt er een mooi vierkant plein te liggen. Dat plein zou ook compenserende parkeerruimte kunnen bieden om meer ruimte te scheppen voor rijdend verkeer. Echter, uit de stukken blijkt dat er woningbouw in een ver gevorderd stadium van voorbereiding is.²

Ook als er op zichzelf genoeg verkeersruimte op de as wordt gerealiseerd zou autoverkeer roet in het eten kunnen gooien. Als de autobereikbaarheid van de bestemmingen te goed is, zal gemakzucht tot hoger autogebruik in de wijk leiden. Teveel autoverkeer op en slechte oversteekbaarheid van de as leidt tot splijten in plaats van verenigen. Teveel autoverkeer is niet te verenigen met een goed verblijfsklimaat en veilig fietsen voor kinderen over de Kasteel Erensteinstraat en het Severenplein. Fietsen en lopen wordt er dan niet aantrekkelijker op en dat leidt tot een neergaande spiraal. Daarom zijn er ontmoedigende maatregelen gewenst voor autoverkeer over deze route, bijvoorbeeld een knip in de Kasteel Erensteinstraat. Ook bij de nieuwe brede school moeten conflicten tussen fietsende kinderen en automobilisten en risicosituaties worden tegengegaan. Met name vanaf Nazareth ligt de school meer op fietsafstand dan op loopafstand. De ontsluiting van het terrein dient primair te worden gericht op lopende en fietsende kinderen. Er ligt ook een kans om bij de school, het gezondheidscentrum en andere voorzieningen goede fietsenstallingen te realiseren en fietsparkeerplaatsen waar ogen op uitzien (wegens diefstalrisico). Op de kruising van Balijestraat en de (verlegde) Willem Alexanderweg kan een rotonde het fietsklimaat versterken.

Leg een tweerichtingenfietspad tussen de Griend en de omgelegde Dolmansstraat

² Voordeel van die woningbouw is echter meer sociale controle op de onderdoorgang van de autosnelwegen.

Goede fietsverbindingen met het centrum zijn voor iedere wijk dus ook voor Limmel van groot belang. Uit de kaart blijkt dat het voornemen bestaat om de kruising van de Willem Alexanderweg en Viaductweg op te heffen en dat alleen een verbinding bij de Borgharenweg overblijft. Dat betekent dat de Viaductweg met de naastgelegen fabrieken een brede barrière wordt van 750 meter lang. De Borgharenweg, die nu autoluw is, wordt een drukke weg. Hierover gaat ook doorgaand verkeer naar de Beatrixhaven rijden (vrachtverkeer vanaf de Noorderbrug en uit het centrum. Fietzers uit Limmel moeten om op de Noorderbrug te komen 350 meter omrijden langs drukke wegen en daarbij twee keer oversteken bij stoplichten. Om in het centrum te komen blijft het voor inwoners van Limmel, de studenten van de hotelschool, voor forenzen uit Bunde en Meerssen en voor fietsers afkomstig van P&Rride Beatrixhaven, noodzakelijk om gedeeltelijk langs een drukke ontsluitingsweg te fietsen. De historische radiaal over Dolmansstraat kan wel worden opgeknapt tot een fraai autoluw weggetje met een wat landelijk karakter. Onduidelijk is of de brandweergarage via de omgelegde Dolmansstraat met de hoofdweg verbonden wordt en of de brandweer en fietsers in conflict kunnen komen.

Positief is vooral het pad langs de Maas, want daarmee komt een doorgaande verbinding tot stand tussen Wyck, Borgharen en het westelijke jaagpad langs het Julianakanaal (verbinding Maastricht-Maasbracht). Het is echter de vraag of de realisatie binnen afzienbare tijd werkelijkheid wordt, omdat het tracé over een bedrijfsterrein gaat. Voor de inwoners van Limmel is van belang dat met een aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Borgharenweg (vanaf de verlegde Dolmansstraat) en de Griend, wel zeker een conflictarme fietsroute naar het centrum kan worden gerealiseerd (slechts 1 stoplicht) die verder langs de Maas doorloopt tot helemaal in Eijsden.

Bereikbaarheid lightrailhalte

De lightrailhalte ligt helaas buiten de wijken terwijl het voor de exploitatie en de concurrentiekracht van het OV toch van groot belang is dat deze halte ook vanuit de wijken wordt gebruikt. Tussen de halte en Limmel ligt een groenzone met een TBSkliniek. In dat gebied is een fijnmazig padennet gepland. Ook vanuit Nazareth zijn er verschillende routes mogelijk. Dat de reizigers over verschillende routes worden gespreid komt de sociale veiligheid niet ten goede. Het is wellicht goed om een nachtnet en recreatieve paden te onderscheiden. Het nachtnet wordt geasfalteerd, beter verlicht en meer gekoppeld aan bebouwing of wegen met verkeer. Het naar het noorden verplaatsen van het nieuwe pad tussen de Jeruzalemweg en Beukenlaan, tot tegen de Korvetweg aan, levert wellicht iets meer sociale veiligheid. Bij de halte zijn zoals bij alle treinstations goede fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk.

Beukenlaan

Het is boeiend dat twee fraaie kastelen met elkaar verbonden worden. Wel is het jammer dat het charmante restant van de Limmelderweg onder parkeerplaatsen verdwijnt. De verlenging van de beukenlaan tot een 1,6 kilometer lange rechte laan, bijna twee keer zo lang als nu, lijkt wel wat veel van hetzelfde. Misschien kan er meer variatie in het landschapsonwerp worden gebracht. De verharding van de bestaande laan werkt afstotend op fietsers. Om wervend te zijn moet de verharding geen ergernis opwekken. Als de functie alleen recreatief is, kan ook een kwaliteitsvolle halfverharding worden toegepast, bijvoorbeeld Grauwacke.

De versleten Meerssenerweg opknappen

De plangrens van Avenue2 ligt bij de Kasteel Bleienbeekstraat. Ten noorden daarvan zijn de ventwegen en de fietspaden tot aan de locatie voor de nieuwe rotonde in erg slechte staat. Het is gewenst de weg integraal op te knappen. Wat het kruispunt met de Viaductweg betreft is het opvallend dat er zo weinig bekend is over de vormgeving ervan, terwijl dat voor het langzaam verkeer een belangrijk punt is.

Grijze wegen aanpakken

De Kasteel Hillenraadweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg maar momenteel ingericht als busroute en gebruikt als autosluiproute voor Amby en daardoor toch geen hoogwaardige fietsroute. Bij de fietstunnel onder de Viaductweg komen tijdens de spits zelfs

verkeersopstoppingen voor. Het verleggen van de busroute naar de Meerssenerweg, het plaatsen van fietsvriendelijke verkeersremmers of in het uiterste geval een herprofilering van de weg (tot een meer slingerend en groen lint) zouden van de Kasteel Hillenraadstraat een betere langzaam-verkeersstraat maken.

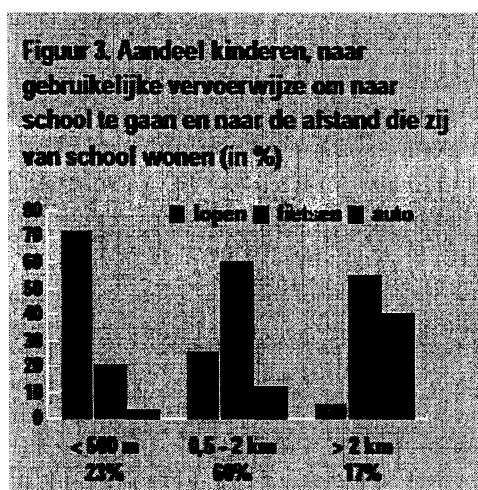
Opmerkingen bij WOP Wittevrouwenveld-Wyckerpoort

Een goede start

In Wittevrouwenveld is recent een aantrekkelijk centrum gerealiseerd, met veel voorzieningen en kleinschalige, openbare ruimte. Dit is een veilige ruimte met veel mensen op straat, een ruimte die uitnodigt tot lopen, fietsen en ontmoeten. De plannen voor de A2 zullen leiden tot een veel fijnmaziger verbindingennet over de huidige traverse heen.

Maak van het kindcentrum een fietsmagneet

Voor 2017 staat de realisatie één basisschool voor beide wijken gepland in een kindcentrum op de locatie van de Openluchtschool. In de planvorming moet dus rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van deze school. Door het A2 project is de autobereikbaarheid van het kindcentrum tegen die tijd uitstekend. Door de centralisering neemt de gemiddelde afstand van de woon-schoolroute toe. Een deel van de kinderen woont in 2017 verder dan 500 meter van de wijschool. De grotere afstand zal leiden tot minder kinderen die lopen en meer die met de auto worden gebracht. Om te fietsen ligt te school op een goede afstand voor alle wijkbewoners.



Uit Fietsverkeer 5, maart 2003 (Fietsberaad)

Om te bevorderen dat ondanks de goede autobereikbaarheid toch voor de fiets wordt gekozen zijn aanvullende maatregelen nodig: bij voorkeur een autovrije zone bij de school, goede fietsparkeerplaatsen voor de kinderen en leerkrachten, kindvriendelijke schoolroutes en het uitdragen van een positieve houding ten aanzien van de fiets door de school/het kindcentrum.

Kindvriendelijke schoolroutes moeten niet alleen verkeersveilig zijn, maar ook zo worden ervaren. Anders kiezen de ouders alsnog voor de auto.

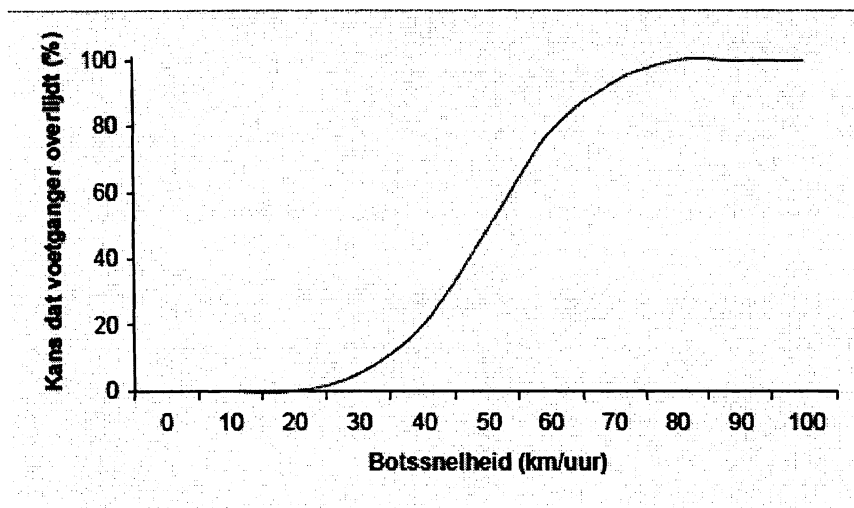
Leg de verkeersveiligheidslat hoger

Voor de fietsende kinderen uit Wyckerpoort is met name de snelheid van het autoverkeer op de President Rooseveltlaan (Parklaan) bedreigend. In het voorlopig ontwerp van Avenue2 blijft de maximumsnelheid hetzelfde als nu: 50 km/uur.

Van de 28 fietsers die in periode 2003-2005 in Maastricht overleden of in het ziekenhuis terecht kwamen vanwege een ongeval, had 75% een ongeval op 50 km/uur- of 70 km/uur wegen.

Bij ontmoetingen van fietsverkeer en autoverkeer is 30 km/uur een optimale snelheid. De kans op een fatale afloop bij een bepaalde snelheid is bekend. Het is gebruikelijk om uit te

gaan van 20% snelheidsreductie voordat het ongeval plaatsvindt. Bij een rijksnelheid van 50 km/uur is de botsnelheid dan 40 km/uur. Uit de volgende grafiek kan worden afgeleid dat als een kind of andere verkeersdeelnemer zich bij het oversteken vergist en op de Parklaan aangereden wordt door een auto die precies de maximumsnelheid aanhoudt de kans op een fatale afloop ongeveer 20% is. Bij een rijksnelheid van 30 km/uur is er echter nauwelijks kans op een fatale afloop.



Kans dat voetganger overlijdt in botsing met auto als functie van de botsnelheid (uit Factsheet kruispunttypen, juni 2009, SWOV).

Verandering van het dwarsprofiel en het wegbeeld verkleinen de neiging om snel te rijden doordat er nog slechts 1 strook per rijrichting zal zijn en door parkeervakken en bomen langs de rijbaan. Daar staat tegenover dat de rijbaan met 3.50 meter aan de ruime kant is voor alleen autoverkeer, dat er over meer dan 1,5 kilometer geen bochten van betekenis voorkomen, dat automobilisten bijna nergens hoeven te stoppen omdat vier van de vijf kruispunten met verkeerslichten verdwijnen, ze overal voorrang krijgen en dat er nergens fysieke snelheidsremmers zijn voorzien. Kortom, bij 50 km/uur is het risico al groter dan wenselijk en er is geen enkele hindernis om met hogere snelheid over de parklaan te rijden. Het is dus wenselijk dat bij de kruispunten, zeker op schoolroutes, een lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt afgedwongen, namelijk maximaal 30 kilometer per uur. Bij hoge snelheden zal de parklaan de wijk in tweeën blijven splijten, ondanks de lage verkeersintensiteit. Overigens maakt de grafiek ook duidelijk dat de Groene Loper niet moet worden ingericht als speelruimte: het is gelet op de verkeersveiligheid onverantwoord om kinderen tussen de geparkeerde auto's door de rijbaan te laten oversteken naar de Groene Loper.

Kinderen hebben ook meer dan andere fietsers behoefte aan (eigen) ruimte: kleintjes slingeren, groteren letten vooral op elkaar en minder op het verkeer. Aangezien de Prof. Cobbenhagenstraat en -Voltastraat ook worden gezien als OV-as en er ook voor alle gemotoriseerde voertuigen een oversteek van de President Rooseveltlaan zal blijven, is het vrijwaren of scheppen van ruimte voor fietsende kinderen op deze straten belangrijk. Daarbij denken wij aan brede fietsstroken (2 meter) of zelfs fietspaden. Vanwege de vele scholen in de omgeving is ook elders het scheppen of vrijwaren van ruimte voor fietsers gewenst. Deze straten zijn als erftoegangsweg gecategoriseerd, maar ook dan kan worden gekozen voor vrijliggende fietsvoorzieningen.

Maak de takken van de Groene Loper belangrijker ten opzichte van de stam

Het wegnemen van de barrièrewerking van de A2-passage behoort tot de hoofddoelen van het A2-project. De stedenbouwkundigen die in 2008 het KEI-stadslab bijwoonden, stelden dat verbinden en verblijven er centraal moesten staan en verkeer volgend zou moeten zijn. Het slechten van de barrière betekent dat er meer en betere oost-westverbindingen moeten worden gerealiseerd. Nu het doorgaande verkeer ondergronds gaat is het belang van de noordzuidrelatie niet meer zo dominant ten opzichte van de oostwestrelaties. De meeste

verkeersbewegingen volgen de Groene Loper niet, maar kruisen die. Dus zou het langgerekte profiel van de Groene Loper op een aantal punten mogen worden doorbroken om de oostwestrelaties te benadrukken en te versterken. Visueel, maar ook functioneel. Verkeerskundig zou dat moeten worden vertaald in ontwerpen waarbij het oostwest verkeer (meer) prioriteit of zelfs voorrang heeft. Wij denken dan het meest aan de Scharnerweg, maar ook aan de hoofdfietsroutes aan de noordkant van de Groene Loper (ten zuiden van tunnelingang, nog geen straatnaam bekend) en aan de verbinding Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat. Om onzekere fietsers te helpen zouden bij een aantal minder gefrequenteerde oversteekplaatsen VRI's kunnen worden geplaatst die normaal uit staan en middels een drukknop in werking kunnen worden gesteld.

Een uitdaging

De verbinding Wyck-Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat³-Burgemeester van Oppenstraat-Olympiaweg-heuvelland is niet alleen belangrijk voor fietsers uit de wijk zelf, maar behoort tot het stedelijke hoofdfietsnet. Het is de meest directe fietsverbinding tussen Amby en het centrum en ligt langs de nieuwe zwembadlocatie. In het ideale geval, bij omgekeerd ontwerpen, zou de Terblijerweg ongelijkvloers worden gekruist en zou de VRI voor autoverkeer westelijker worden gesitueerd. De Fietsersbond daagt de gemeente uit om er in ieder geval een herkenbare doorlopende fietsroute van te maken. Binnen de wijk biedt het doortrekken van het laanconcept over de gehele Burgemeester van Oppenstraat (bomenstructuur, karakteristiek wegdek, verkeersremmende voorzieningen) de mogelijkheid om er een aantrekkelijk wegvak in op te nemen.

Bus over de President Rooseveltlaan/Parklaan

De Burgemeester van Oppenstraat is een directe fietsroute en woonstraat. Er is nu ook een OV-as geprojecteerd. De inrichtingseisen van een OV-as conflicteren met die van een woonstraat met fietsroute. Een alternatieve busroute kan gebruik maken van de President Rooseveltlaan/Parklaan die immers capaciteit genoeg heeft.

Herstel de westelijke verbinding over Koningsplein-Scharnerweg-Oranjeplein

Het Koningsplein en Oranjeplein zijn sterk van elkaar gescheiden door de Scharnerweg. Daardoor is er ook geen doorlopende fietsverbinding Noormannensingel-Koningsplein-Oranjeplein terwijl dat eigenlijk prettige autoluwe lanen zijn. Het splitsen en uitbuigen van de rijbaan van de Scharnerweg zou het mogelijk maken om deze verbinding tussen beide delen van Wyckerpoort in behoorlijke mate te herstellen. Want dan kan het mogelijk worden gemaakt dat ook fietsers in twee fasen oversteken (nu kunnen dat alleen voetgangers, met veel moeite overigens). De verbindingen over en tussen deze pleinen hebben behalve voor wijkbewoners ook betekenis voor de vele scholieren die in de omgeving moeten zijn (leerlingen van het Sint Maartenscollege, ROC Leeuwenborg, de Nutsschool en het toekomstige kindcentrum in Wittevrouwenveld). De pleinen hebben veel onbenutte mogelijkheden en zouden kunnen worden opgewaardeerd. Bij herinrichting kunnen op de scholen georiënteerde fietspaden worden geïntegreerd.

Denk ook aan Wyckerpoort-zuid

Het is opvallend dat het wijkontwikkelingsplan in dit deelgebied van de wijk geen projecten aangeeft. Het is echter gewenst dat de situatie van fietsers op de Gerardusweg verbetert. Dat is een lange rechte weg waar hard kan worden gereden. Ook toont de omgeving van de weg vervallen. De Gerardusweg is in combinatie met de overweg bij de Alfons Ariënsstraat de enige ontsluiting voor fietsers en voetgangers aan de zuidzijde. Omdat de verbinding met de J.F. Kennedysingel voor auto's verdwijnt zal het sluisverkeer wel sterk afnemen. Het herstel van de verbinding Heerderweg-Adelbert van Scharnlaan voor autoverkeer, zoals voorzien in het voorlopig ontwerp van Avenue2, is een bedreiging voor fietsverkeer op de Heerderweg (en de Adelbert van Scharnlaan die een 50 km/uur weg wordt). Fietsvoorzieningen ontbreken er.

³ Ontbreekt als fietsroute op het gemeentelijke kaartje.

Pak grijze wegen aan

De wijk wordt voor het overgrote deel 30 km-gebied. Echter, dan moet de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ook daadwerkelijk in de hand gehouden worden, ook op de busroutes. Op de ontsluitingswegen (Czaar Peterstraat, Koning Clovisstraat, Scharnerweg, Meerssenerweg) bestaan de fietsvoorzieningen veelal uit fietsstroken, soms langs parkeervakken en veelal smal. Soms ontbreken ze helemaal. Het is wenselijk dat fietsers zich op deze vastgestelde fietsroutes veilig voelen. Het CROW ontraadt parkeervakken langs fietsstroken op 50 km/uur-wegen (ASVV 2004).

Hou het binnengebied van de Geusselt autoluw

De Geusselt is voor de stad een nogal perifere locatie. Functies in het centrum van Maastricht zijn per fiets en bus beter bereikbaar vanuit alle wijken. Opvallend is dat de bereikbaarheid per trein niet wordt verbeterd terwijl de oude en nieuwe functies (stadion, zwembad, campus internationale school met 950 leerlingen, 25.000 m² kantoorruimte) op de regio zijn gericht: de geplande lightrailhalte ligt in vogelvlucht even ver van de Geusselt als het centraal station (in vogelvlucht 1,5 km vanaf de geplande zwembadlocatie).

De ontwikkeling van de Geusselt leidt tot een aantrekkelijker en sociaal veiliger gebied maar ook tot meer autogebruik en meer autoverkeer in de omgeving. Op de Terblijterweg zijn twee nieuwe VRI's noodzakelijk en nemen oponthoud en luchtvervuiling toe. Bovendien zou de Geusselt tijdens de langdurige werkzaamheden voor de A2 en de Noorderbrug vanuit grote delen van de stad minder goed bereikbaar kunnen zijn dan vanuit de regio.

De ontsluiting van de Geusselt wordt veel fijnmaziger, ook voor de auto. Er komt een nieuwe auto-ontsluiting bij de Oostermaasweg. Om het parkkarakter te versterken, het verblijfsklimaat te verhogen en langzaam verkeer te bevorderen zou het gebied per auto niet doorkruisbaar moeten zijn, alleen toegankelijk vanaf de randen. De

autoparkeervoorzieningen zouden meer aan de rand moeten worden geconcentreerd, met name nabij de hoofdwegen in het zuiden en westen. De huidige parkeerplaats aan de noordkant van de Olympiaweg is minder gewenst en de parkeerplaats aan de zuidkant van de Olympiaweg zou alleen vanaf de nieuwe Oostermaasweg ontsloten moeten zijn. Om bovengenoemde redenen zou de Olympiaweg moeten worden geknipt voor autoverkeer. De Stadionweg kan worden geknipt of voorzien van een groot aantal drempels.

De kaart beziende lijkt het beter om ook het zwembad zelf aan de zuidkant van de Olympiaweg te situeren zodat het hart van landgoed de Geusselt, met daarin centraal het fraaie kasteeltje, open en groen blijft.

Het zwembad zou per fiets ook rechtstreeks van de noordkant bereikbaar moeten zijn. Van die kant komen bezoekers uit Limmel, Nazareth, Rothem/Meerssen en Amby. Ook moet zo een directe aansluiting op de Groene Loper worden gerealiseerd voor de bezoekers uit onder meer Wyckerpoort en Maastricht-west. Op de kaarten (ruimtelijke visiekaart en andere) is die verbinding niet doorgetrokken. Het gebouw zou meer op de Olympiaweg moeten zijn gericht om een bijdrage te leveren aan de sociale veiligheid daarop. De Olympiaweg is namelijk een belangrijke fietsverbinding voor Amby en onlangs in het fietsplan vastgesteld als hoofdfietsroute. Het zwembadgebouw kan bijdragen aan de sociale veiligheid als het niet te introvert is, maar contact legt met de omgeving door goede zichtlijnen van binnen naar buiten.

Ook is het gewenst de wegen in het gebied waar fietsers met auto's worden geconfronteerd verkeersveiliger in te richten of liever: de auto- en fietsontsluitingen meer uit elkaar te halen.. De Olympiaweg schiet op dit moment op enkele punten tekort wat betreft verkeersveiligheid. Er zijn snelheidsremmende voorzieningen noch fietspaden tussen de rotonde en de Stadionweg. Fietsers kruisen veel afslaand verkeer bij McDonalds. Ook trekt de Stadionweg vrij veel autoverkeer. Het kruispunt Stadionweg-Olympiaweg valt niet als zodanig op, in de huidige situatie is daar een plateau gewenst. De nieuwe Oostermaasweg zou meteen volgens Duurzaam Veilig moeten worden ingericht (als 30 km gebied met snelheidsremmende voorzieningen), temeer omdat dit ook een directe toegangsroute wordt voor een deel van de fietsers uit het zuidoostelijke stadsdeel.

Fietzersbond, team Wijken voor de Fiets, november 2009

UW MENING TELT!

(L1)

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

May van der Zee

Straat en huisnummer

Populierweg 156

Telefoonnummer

043 363 4050

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

Wie kan my helemaal vertellen wat nou precies gebeurt als de Tunnel komt

En wij als bewoners op de hoogte willen gehouden worden. I.W.verband met grondwater en eventuele zinkingen met de huizen

Dit is voor de gemeente Beeld.

UW MENING TELT!

(L2)

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

C. H. F. van Eldik

Straat en huisnummer

Tiberiasstr. 29 6222 BP

Telefoonnummer

043 - 3632112

E-mailadres

Chris. eldik@home.nl

Mijn reactie is als volgt

Het betreft de sloop van de woningen Tiberiasstr. nrs 27 en 29, dit is volgens mij noodig omdat er al 4 doorgangen zijn, de 2 brandgangen zijn breder te maken door van beide aanliggende tuinen iets wegtenemen. Aan beide uiteinden van de straat is al een brede doorgang. Daarom is het niet nodig om 2 goede huizen hiervoor te slopen.

Arianne Kuijt**Van:** info@maastrichtnoordoost.nl**Verzonden:** dinsdag 24 november 2009 8:24**Aan:** Arianne Kuijt**Onderwerp:** Reageren op plannen > Dit is een automatische mail van uit de site

Geachte heer, mevrouw, De voorgenomen sloop van twee woonhuizen om een toegangsroute annex vluchtweg te creëren lijkt mij overbodig. Momenteel zijn er al twee wegen die naar het te ontwikkelen terrein leiden; nl. de Judeaweg (die nu doodloopt maar met minimale aanpassing ontsloten kan worden) en de Balijeweg. Als de onderdoorgang onder het spoor aangelegd gaat worden komt vanaf deze "tunnel" ongetwijfeld een (derde!) toegangs-/afvoerweg. Mochten drie wegen niet voldoende zijn heb ik nog een ander voorstel, i.p.v. sloop van de woonhuizen kunnen de twee bestaande brandgangen verbreed worden. Dit gaat weliswaar ten koste van de breedte van de tuin van de huidige bewoners maar dit lijkt me niet zo rigoreus als sloop van een woonhuis. De bewoners die tuin inleveren worden uiteraard gecompenseerd. Met vriendelijke groet, F. Everaarts

Formulier:
Verstuurd op:
Vanuit pagina:
IP-adres bezoeker:

Reageren op plannen
dinsdag 24 november 2009 om 8:24:27
<http://www.maastrichtnoordoost.nl/page.aspx?id=87>
84.26.13.11

Voornaam:
Achternaam:
Straat en huisnummer:
E-mail:
Mijn reactie op de plannen is als volgt::

Florry
Everaarts
Bethlehemweg 41
florryeveraarts@hotmail.com

UW MENING TELT!

L4

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

PARTOONS W.A.G.

Straat en huisnummer

TIBERIASSTRAAT 42

Telefoonnummer

043-3631945

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

Welk alternatief is er voor de sloep van 42 parkeerboxen aan de Tiberiasstraat in Limmeel. Waar moeten de 37 auto's naar toe? (5 boxen worden onwettig gebruikt) In Limmeel is, zoals in vele andere wijken in Maastricht, een gebrek aan parkeerplaatsen voor de bewoners.
NIET SLOPEN. S.V.P.

L5

John Custers

Van: "Arianne Kuijt" <a.kuijt@servatius.nl>
Aan: "John Custers" <johncusters@home.nl>
Verzonden: maandag 30 november 2009 11:58
Bijlage: mail_data.xls
Onderwerp: FW: Reageren op plannen > Dit is een automatische mail van uit de site

Van: info@maastrichtnoordoost.nl [mailto:info@maastrichtnoordoost.nl]
Verzonden: zondag 29 november 2009 10:47
Aan: Arianne Kuijt
Onderwerp: Reageren op plannen > Dit is een automatische mail van uit de site

Formulier: Reageren op plannen
Verstuurd op: zondag 29 november 2009 om 10:47:20
Vanuit pagina: <http://www.maastrichtnoordoost.nl/page.aspx?id=87>
IP-adres bezoeker: 80.127.245.136

Voornaam: theo
Achternaam: coumans
Straat en huisnummer: jeruzalemweg 2 (kasteel jeruzalem)
E-mail: theo@gsrcmusic.com
Mijn reactie op de plannen is als volgt: ik zou het zeer op prijs stellen, dat ook ik als bewoner van kasteel jeruzalem de informatie op voorhand krijg, en niet per toeval achteraf... bedankt!

Aan de afdeling communicatie Maastricht Noordoost p/a Gemeente Maastricht, 23-11-09

Geachte Dames en heren,

Bij deze een reactie op het wijkontwikkelingsplan Limmel/Nazareth.

Ten eerste vind ik de termijn van reageren wel heel erg kort, zaterdag 14 november zijn de plannen pas aan deze bewoners gepresenteerd en voor de andere 2 wijken ontbreekt al helemaal de tijd.

Verheugd mag ik vaststellen dat de plannenmakers de omvangrijke sloop van Nazareth (noord) hebben teruggedraaid, heeft het gezonde verstand het toch gewonnen van verouderde ideeën.

Desondanks lijkt het mij toch nodig om een paar opmerkingen te maken.

Reeds bij diverse gelegenheden heb ik mijn verbazing uitgesproken over de locatie van een lightrail station bij en t.b.v. de P&R locatie Beatrixhaven (A2 plannen) Bovendien is deze gedachte ontsluiting van de Beatrixhaven zeer ongelukkig en sluit zeer slecht aan op de ontsluiting/verkeerscirculatie van dit industriegebied (bij kruising Hoekerweg/Fregatweg zal grote problemen ervaren, aansluiting aan de Galjoenweg zou veel logischer zijn) Los van het feit dat deze P&R locatie zal blijken niet te functioneren is de koppeling aan een lightrailstation nog onlogischer, daar deze slechts een verbinding maakt met het NS station c.q. Randwijk en niet met de Markt en omgeving. Een permanente en noodzakelijk shuttle verbinding met busjes met de Markt maakt dit lightrailstation dan ook zinloos. Het is bovendien aan de verkeerde zijde gesitueerd en maakt weer een tunnel noodzakelijk. Het verbaast mij dan ook zeer dat bij het nieuw geplande centrum en nieuwe ongelijkvloerse spoor kruising, exact midden tussen de wijken Limmel en Nazareth t.b.v. de inwoners dit station niet op deze locatie wordt gerealiseerd. (veel meer potentiële reizigers / bewoners dan autopassagiers die naar de verkeerde plek gebracht worden)

Ook ben ik zeer verbaasd over de voorgenomen appartementenbouw die in en rond dit nieuwe centrum gedacht zijn, veel te stedelijk in deze dorpse omgeving, bovendien zal het een illusie blijken om hier een nieuw (volwaardig) winkelcentrum te laten functioneren ten koste van de plaatselijke hoofdzakelijk kleine winkels veelal gesitueerd in Nazareth, waar ook nog eens meer kopers wonen. Die kleine ondernemers zullen nimmer naar dit nieuwe centrum kunnen/willen verhuizen en is daar onderzoek naar gedaan?

Grondgebonden levensloopbestendige woningen die de woonkwaliteit van Maastricht zullen verhogen zou het devies moeten zijn, appartementenbouw zal uiteindelijk als gevolg van de demografische neergang uiteindelijk alleen maar tot leegstand leiden. Het gebied achter dit nieuwe centrum is uitermate geschikt voor grondgebonden woningbouw. Het is zeer noodzakelijk dat de groene open ruimte langs de Balijeweg, die straks ook wordt doorgetrokken en verbonden met het groen in Nazareth onbebouwd blijft en hoogbouw zou al helemaal een visuele aantasting betekenen en het ruimtelijk en dorpse sfeer onnodig wordt verstoort. (zie visualisatie centrum ontwikkeling Hoolhoes, zo a.u.b. niet) Ook de sloop van de kop Balijeweg Oost/Populierweg, als mede de woningen aan de Kasteel Verduinstraat is volstrekt onnodig.

Ook ben ik van mening dat de A2 tunnel en de "Groene loper" lang niet de beweerde hoge verwachtingen zullen waarmaken. Voor 200 miljoen Euro extra zullen niet de 40 a 60.000 bewegingen plaatsvinden via de bovenste tunnels, daar automobilisten die in de aansluitende wijken (dus boven) moeten zijn, niet deze moeizame weg (bovenste tunnel) zullen gaan, zie de vrij omslachtige toegangen zowel bij de Geusselt als bij de Kennedybrug. Het gevolg zal blijken te zijn dat de 'Groene loper' veel meer dan de veronderstelde 6000 bewegingen zal moeten gaan verwerken met ALLE (milieu)gevolgen van dien. (geldt vooral voor

Wittevrouwenveld/Wyckerpoort, zie de z.g.n. 'flaneer' boulevard die de Avenue Ceramique zou worden, thans een van de plekken waar de grenswaarden worden overschreden)

De huidige en toekomstige (veel) te hoge geluidswaarden ter hoogte van Nazareth zijn onomkeerbaar en de bewering dat de oversteek van de groene loper over de A2 (die blijkens de ruimtelijke visiekaart nu achter Poelsoord is gepland) voor de bewoners een makkelijke verbinding vormt met het Geusseltpark is onjuist, de tunnel onder de A2 (Kasteel Erenstein straat) zal deze in toenemende mate blijven vervullen. Ook voor Nazareth zullen de milieugevolgen (stikstof en fijnstof PM 2.5) zeker niet afnemen ondanks alle beweringen.

Ten aanzien van de ontvlechting van de Willem Alexanderweg en de Borgharenweg is zeker nog nadrukkelijk onderzoek en planning noodzakelijk daar m.i.z. veel te licht wordt gedacht over gevolgen van het verplaatsen van de aansluitende verkeersstromen naar de Noorderbrug en Viaduktweg, onder deze brug ter plaatse van de bestaande onderdoorgang van de Borgharenweg, het gaat daar wel erg druk en zeer omslachtig worden en voor de brandweer lijkt mij dit al helemaal een hele crime te worden. Ook voor de bewoners van Borgharen/Itteren, alsmede het doorsnijden van deze 'toekomstige woonwijk' lijkt onlogisch en verdient nader onderzoek.

Tot zover mijn voorlopige bijdrage in dit kort tijdsbestek.

Getekend,

N. Depels

Patakonruwe 6

6218 CW Maastricht.

Maastricht 18 november 2009

L.S.

Naar aanleiding van het bekend worden van uw ontwikkelingsplannen voor de wijk Limmel willen wij reageren op uw plan voor het slopen van de twee goede huizen in de Tiberiasstraat t.w. de nummers 27 en 29.

Na een gesprek op de informatiedag zaterdag 14 januari 2009 met de heren Marcel van Dijk en Koos Smeets is ons verteld dat deze sloop nodig zou zijn voor een goede bereikbaarheid van het nog te bouwen winkelcomplex, tevens zou deze doorgang nodig zijn als vluchtweg voor de kinderen van de eveneens nog te bouwen scholen.

Deze doorgang zou dus geen straat maar een voetpad worden

→ Wij als bewoners van deze straat zien niet in waarvoor op deze plek nog een doorgang nodig zou zijn als er terplekke al 4, let wel 4, doorgangen aanwezig zijn en wel één doorgang aan het begin van de straat, één doorgang aan het eind van de straat, de huidige in- en uitgang van de autoboxen, en twee brandgangen.

Deze twee brandgangen zijn, indien nodig, met een kleine ingreep best te verbreden

→ Verder is de vraag hoe het parkeerprobleem wordt opgelost als ook de autoboxen achter de Tiberiasstraat worden gesloopt, er moeten dan weer meer auto's langs de straat geparkeerd worden en hoe zit het met de veiligheid van de kinderen als ze achter het huis direct op een drukke straat uitkomen, is het dan niet beter om deze boxen als veilige zone te laten staan. De Tiberiasstraat is tot nu toe toch een redelijk rustige straat om te wonen, de bewoners gaan toch vrij goed met elkaar om, niet dat ze de deur bij elkaar plat lopen maar ze laten elkaar leven en dat is tegenwoordig al heel wat.

Hoe gaat dit worden als de geplande nieuwbouw daar komt, zulke plekken trekken toch altijd een bepaald slag mensen aan, en als daar ook nog scholen bijkomen is het dan wel veilig voor de schoolkinderen, ook met de spoorbaan in de buurt.

→ Is het oude Zinkwit gebied geen betere optie geweest vooral omdat de winkels voor de bewoners van de seniorenflat dan makkelijk zijn te bereiken.

Als u er ook nog voor zorgt dat er aantrekkelijke winkels met schappelijke prijzen komen, zoals Aldi en/of Lidl, dan denken we dat er ook nog wel klanten van de omliggende buurten zullen komen

Wij vragen u stellig om onze argumenten serieus in overweging te nemen bij uw beslissingen.

w.g.

De bewoners van de Tiberiasstraat.

Zie bijvoegsel

55

53

45

413

~~W. G. A. A. A.~~

~~41 W. G. A. A. A.~~

C. Reyncke 39

M. Rademaekers 49

~~W. G. A. A. A.~~

Tiberiasstraat 35

~~W. G. A. A. A.~~

33.

M. Theunisz. 31.

M. Brown 27.

J. Kraft 25

Fakhræe 23

~~W. G. A. A. A.~~

J. Smeek 19

M. Wijen Bergh 17

~~W. G. A. A. A.~~ 15

~~1 M. D. D. D. D.~~

M. D. D. D. D. ne 13

Schors

T. D. D. D. D. 11

~~W. G. A. A. A.~~

Tiberiasste. 4

STRUIT R
T. D. D. D. D. 5.

C. Van Elst Nr. 29

~~W. G. A. A. A.~~

Buurtraad Limmel

Limmel, 27 november 2009

Namens:

Audry Meijs, Jack Ummels, Fred Kicken, Mat Brüll, Jean Muijtjens (Allen Klankbordgroep)
Math Thomissen (Buurtraad Limmel),

doen wij u hierbij onze visie en opmerkingen op het voorliggende WOP toekomen.
Het ambitiedocument centrum Limmel/Nazareth is ons pas zeer laat digitaal ter
beschikking gesteld. Daardoor ontbrak ons de tijd hierop te reageren. Zonodig zullen wij u
een separate reactie op het ambitiedocument toesturen.

Aantal Pagina's incl. voorblad 7.

Algemeen

- “Tel je zegeningen”
Wij kunnen ons in grote lijnen vinden in het voorliggend WOP v.w.b. de korte en middellange termijn. Het betekent een behoorlijke stap in de goede richting voor Limmel, mits de plannen volledig en adequaat uitgevoerd worden en ook goed op de directe woningbehoefte aansluiten!

- Echter van **ambitieuze doorpakken** in onze krachtwijk, ook op de langere termijn, getuigt het WOP onvoldoende. Het is maar zeer de vraag of je de gewenste variatie in woningen en de gewenste gevarieerde bewonersmix bereikt in beide buurten. Sleutel toch voor de oplossing van de problemen in onze wijk en buurten (zie 2.2 Zwakke punten/bedreigingen).
We denken dat je met de aangepaste plannen (beperkte sloop burgerinitiatief), zónder studentenbeleid, mét het ook voor Limmel beperkte sloop(-met herbouw) plan en zónder zicht op realisatie van [REDACTED], de voorgestane woningvariatie en de woningverdeling van 60% huur- 40% koop of zelfs 70%-30% ook maar in de verste verte niet haalt.

- Een goede **heldere cijfermatige** onderbouwing van de plannen en de effectiviteit daarvan kunnen wij nergens vinden. Evaluatie en meting van resultaten dient toch ook cijfermatig controleerbaar te zijn.

- [REDACTED]
We hadden meer ambitie verwacht m.b.t. de realisatie van Limmel a/d Maas en op zijn minst een beter onderbouwd plan voor realisatie daarvan.
Limmel a/d Maas wordt nog slechts als zoethoudertje gepresenteerd in het WOP en het plan daarvoor blijft vooralsnog beperkt tot een typering van grondgebonden woningen in het groen en misschien ergens na 2020 te realiseren.
Terwijl realisatie van Limmel a/d Maas zowel op de voor voorzieningen gewenste schaalgrootte, als op de woning- en bevolkingssamenstelling een zeer positieve invloed kan hebben.

De behoefte aan Limmel a/d Maas komt niet vanzelf, zeker niet bij de verwachte bevolkingskrimp. Maastricht moet Limmel a/d Maas willen!

Gemeente Maastricht heeft aangegeven in haar bijgestelde stadsvisie beleid te willen voeren om de voorspelde bevolkingskrimp tegen te gaan danwel teniet te doen. Dit o.a. door meer afgestudeerden en mensen uit de middenklasse voor onze stad te behouden. Welnu we denken dat een snellere en ambitieuze ontwikkeling van Limmel a/d Maas prima in dit streven zou passen. Plan een in duurzaamheid en energiegebruik zeer vooruitstrevende wijk, ook aantrekkelijk voor

jonge gezinnen en afgestudeerden. Met een gezonde woningmix en veel groen. Limmel a/d Maas kan bovendien meehelpen de capaciteitsproblemen voor het maaskruisend verkeer tengevolge van de volledige doorontwikkeling van Belvédère te voorkomen.

Ook al gaat de schop niet direct in de grond, biedt perspectief. Hoop doet immers leven, zeker voor een krachtwijk.*

■ Door het artikel van vandaag(27-11-2009) in de Limburger worden we min of meer ingehaald door de actualiteit en wordt ineens veel meer perspectief geboden op realisatie van Limmel a/d Maas. Onze opmerkingen hierboven komen nu natuurlijk in een ander daglicht te staan. We hebben er toch voor gekozen onze opmerkingen en motivering hierboven ongewijzigd voor het voetlicht te brengen.

- De aanwezigheid van een in verhouding zeer grote groep studenten in Limmel heeft een behoorlijke impact op zowel het sociale leven als op de beschikbare woningvoorraad (blz 9). Een substantieel deel van de koopwoningen is namelijk in gebruik als studentenwoning. De op blz 34 genoemde verdeling van 74 % huur - 26 % koop klopt daarom bij lange na niet. We denken dat die grofweg 85%-15% bedraagt. Op blz 33 wordt gesteld, dat de nieuwe campus bij de Hoge Hotelschool ertoe zou lijden dat meer particuliere panden ter beschikking zouden komen voor reguliere verkoop of verhuur, omdat hotelschoolstudenten naar die campus verhuizen. Echter lang niet alle in Limmel wonende studenten zitten op de Hoge Hotelschool. De panden die door hotelschoolstudenten worden verlaten, worden gewoon door andere studenten ingenomen en blijven als studentenpand in gebruik. Eigenaren van studentenpanden kun je met de huidige gemeentelijke regels tot niets verplichten. Dus zonder gemeentelijke sturing groeit de groep studenten in Limmel alleen maar en komen geen extra particuliere panden voor reguliere verkoop of verhuur ter beschikking!
- Tenslotte wordt in het hoofdstuk 4.4 Participatie en integratie géén aandacht geschonken aan de **studentenpopulatie als doelgroep**. Al met al brengt ons dit tot de conclusie dat het voorliggend WOP uitgebreid moet worden met een **studentenbeleidsplan**, gericht op de studentenpopulatie. Wellicht kun je daarin ook afspraken opnemen met huiseigenaren. Een plan waarmee echter ook sturend kan worden opgetreden door de gemeente bv maximalisering en striktere regels voor de eigenaren.

Ten aanzien van het voorliggend WOP hebben we de volgende opmerkingen:

Blz 6

1.3 Adviezen:

Het ambitiedocument centrum Limmel/Nazareth is ons pas na herhaaldelijk verzoek zeer laat digitaal ter beschikking gesteld. Daardoor ontbreekt ons de tijd hier tijdig op te reageren. Wij gaan ervan uit dat we hier indien nodig ook ná 28 november nog op mogen reageren.

Blz 9

2.2 Woningvoorraad

Relatief veel studenten zet druk op sociale samenhang.....

Beleid ter oplossing ontbreekt in dit WOP (zie opgemerkt hierboven)

Blz 10

ad Voorzieningen

We verwijzen hier ook naar het onder Algemeen gestelde t.a.v. Maastrichts beleid om die krimp tegen te gaan en Limmel a/d Maas.

ad Verenigingleven

*Welke kansen doen zich voor op het gebied van samenwerking en vernieuwing??
Nog even dan hoeft de voetbalclub niet meer te vertrekken, omdat ze bij gebrek aan toekomstperspectief het nu al zeer moeilijk heeft.*

Blz 11

Cultuurhistorisch interessante bebouwing.

Kan extra aandacht gegeven worden aan behoud van Kerk en Pastorie ook in relatie doorsteek centrum Limmel naar Limmel a/d Maas (groene zone Ruimtelijke visiekaart loopt nu over kerkomgeving).

Blz 12

Stroken de plannen ten aanzien van Kasteel Jerusalem, met de plannen van de Universiteit Maastricht om zich ook in Venlo te vestigen??

Blz 13

Betekent de verdere achteruitgang in de buurtpeiling dat alle korte termijnacties nog niets hebben opgeleverd.??

Blz 15

ad punt 1 Sociale stijging van bewoners en wijk

en mensen uit de middenklasse vast te houden of aan te trekken.....Voor Limmel en Nazareth.....betekent dit dat ingrepen in de woningvoorraad en ruimtelijke structuur nodig zijn.

Zie onze opmerkingen onder Algemeen

Blz 19

4.1 Jeugd.....

*Het WOP is gericht op **alle** jongeren en kinderen...*

Hoewel dit uitgangspunt is, wordt meestal ingezoomd op probleemkinderen. Zorg ook dat kansrijke en ambitieuze kinderen voldoende aan bod komen en ondersteund worden. Stel als doel bijvoorbeeld dat je een x-aantal jongeren wil laten doorstromen naar het vwo.

blz 20

Idem. Richt de verlengde schooldag ook op alle kinderen, dus ook de kansrijke kinderen.

Blz 22

Verruiming stage aanbod. Worden de mogelijkheden bij Mosa niet overdreven?? De bouw van woon-werk-woningen wordt niet concreet; Hoeveel? Waar?

Blz 23

4.3 Veiligheid

De geformuleerde ambities op het gebied van veiligheid zijn te beperkt.

Koppels wijkagent en opbouwwerker. Loopt dit al? We zien niemand en de wijkagent heeft te weinig ruimte ter beschikking om frequent in Limmel aanwezig te zijn.

Blz 25 Veilige Buurten Team

De medewerkers van de teams lopen regelmatig over straat.....

De wens is de vader van de gedachte!!!

Blz 25 4.4 Participatie en integratie

Zie opmerkingen studentenpopulatie onder Algemeen

Bovendien wordt geen aandacht geschonken aan de aanwezigheid van dagcentrum de Kanjel van St. Jan Baptist en hun participatie in het wijkgebeuren, terwijl dit toch een positieve uitstraling geeft aan de wijk.

Blz 26

.....Bewonersinitiatieven

Gebruik ook resultaten enquête kermis in Limmel

Blz 27 Accomodaties

Op termijn wordt het servicepunt mogelijk onder gebracht in buurtcentrum Nazareth. Hoort dit niet beter thuis in het nieuwe (hoolhoes)centrum, omdat het service punt toch voor de twee buurten werkt.

Nieuwe activiteiten voor de jeugd

Waarom pas in 2012 een activiteitenprogramma.

*Met activiteiten alleen redt je het niet. Ook een **eigen honk** voor de oudere jeugd is gewenst.*

Blz 29 4.6 Wonen

Cijfermatige onderbouwing van aantallen en typen woningen ontbreekt. Zie ook Algemeen

Blz 29 Pilot Woningtoewijzing

Ander woningtoewijzingsbeleid van sociale huurwoningen, mits consequent toegepast levert ontegenzeggelijk een positieve bijdrage, zo is in Limmel bewezen.

blz 30

Terughoudend met huisvesting bijzondere doelgroepen.

Om de wijk niet nog meer te belasten zullen we zeer terughoudend.....

Ipv terughoudend géén nieuwe initiatieven meer gedurende looptijd WOP.

Blz 33

De particuliere panden komen dan vrij voor reguliere.....

Dat gebeurt echt niet vanzelf. Integendeel, dan komen gewoon andere studenten in die panden. Er moet dus beleid komen met maximering en mogelijkheden om de eigenaren meer strikte regels op te leggen. Zie ook opmerkingen Algemeen

blz 34

Rond de oude kern van Limmel wordt het bestaande dorps milieu versterkt.

Hoe gebeurt dat dan.??

Percentage koopwoningen is geflatteerd, omdat een substantieel deel als studentenpand in gebruik is. Zie ook Algemeen

Zoals aangegeven wijkservicepunt ook in het nieuwe wijkcentrum (hoolhoeslocatie)

blz 37

Hoeve Rome

Volgens WOP is verplaatsing RKVCL naar Geusselt een uitgemaakte zaak. Hoe rijmt dit met de ambitie van Maastricht om sportbeoefening – ook in de eigen wijk – te stimuleren. Is de Hoeve Rome Locatie niet nu al uitermate geschikt voor multidisciplinaire sportbeoefening??

Limmel

Sloop garageboxen. Komt daarvoor voldoende vervangende parkeergelegenheid? Sowieso komt parkeerbeleid in de plannen niet of nauwelijks aan bod.

Blz 38 en 39

*Er wordt niet precies aangegeven hoeveel woningen je van **ieder type** gaat realiseren. Kan dat niet **concreter**, sowieso goed aansluitend op de geplande behoefte. Zie ook Algemeen.*

Uitwerking.

De uitwerking van de nieuwe plannen door Woonpunt dient onderdeel te zijn van het WOP, waarop ook weer inspraak mogelijk is.

Blz 40 Verdwijnen Willem Alexanderweg

Op de visiekaart is te zien dat de WA-weg als het ware naar het westen opschuift onder de noorderbrug door. Dat ziet er prima uit. Daardoor kun je min of meer ongehinderd vanuit Limmel richting stad en vervalt de huidige onneembare gelijkvloerse kruising WA-weg – Viaductweg. Hoe zit het dan met bestemmingsverkeer brandweer en Mosa?? We gaan ervan uit dat de invulling ontvlechting en verlegging WA-weg nog een punt van nader overleg is??

blz 43

Mosalira/Centrum voor Jeugd en gezin is kartrekker voor de jeugd. Dat lijkt niet de eerst aangewezen partij voor de oudere jeugd, die al zo karig aan bod komt in het WOP, Is dat niet meer iets voor Trajekt?

*Er bestaat onduidelijkheid over de tekst bij **Herontwikkeling Askalonstraat**..... De bedoeling is toch dat de draden onder de grond gaan in 2011, zoals vermeld bij blz 44 **Centrumontwikkeling** en vervolgens de bouw van de brede school, winkels, andere voorzieningen, woningen en openbare ruimte gepland staat voor 2013-2015. Waarna de herontwikkeling Askalonstraat start.*

Blz 44

Light rail met P+R kan makkelijk een barrière vormen voor de groene verbinding van Limmel met Landgoederenzone. Goed op elkaar afstemmen!

Limmel, 27 november 2009

Audry Meijs, Jack Ummels, Fred Kicken, Mat Brüll, Jean Muijtjens (Allen Klankbordgroep)
Math Thomissen (Buurtraad Limmel)



Maastricht Noordoost
t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123
6200 WC MAASTRICHT

Ref. nr.: 09-174

Utrecht
25 november 2009

Geachte mevrouw Kuijt,

Betreft: reactie op concept WOP's Maastricht Noordoost

In bijlage vindt u de reactie van de Fietzersbond, Wijken voor de Fiets op de concept Wijk ontwikkelingsplannen voor Maastricht Noord Oost. De wijkontwikkelingsplannen leiden tot een opwaardering van de wijken en een beter fietsklimaat. Echter met een aantal aanvullende maatregelen kan een nog beter resultaat worden bereikt. Dit zal bijdragen aan een verbetering van de gezondheid van de inwoners van Maastricht, gewenster sociaal gedrag op straat, een betere bereikbaarheid en minder luchtvervuiling.

Graag maken we er u p attent dat dit een product is van de samenwerking die we met wethouder W.Hazeu zijn overeengekomen tussen de gemeente Maastricht en Wijken voor de Fiets.

Met vriendelijke groeten,

Henk Hendriks
Projectleider Wijken voor de Fiets

Bijlage

Conclusies en aanbevelingen

De uitvoering van de wijkontwikkelingsplannen Limmel-Nazareth en Wittevrouwenveld-Wyckerpoort en daarmee gelieerde projecten leidt tot opwaardering van de wijken en daarmee ook tot een beter fietsklimaat. Met een aantal wijzigingen of aanvullende maatregelen kan een nog beter resultaat worden bereikt.

Voor Limmel/Nazareth dringt de Fietzersbond aan op:

- Ruime fietsvoorzieningen en hoge status voor de fiets in het algemeen op de as Balijeweg, Kemenadeplein en Kasteel Erensteinstraat.
- De aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Griend en de verlegde Dolmansstraat.
- Opwaarderen van de Dolmansstraat, inrichten als groene dorpsstraat.
- Onderscheid van een nachtnet voor de fietsroutes naar de lightrailhalte.
- Meer landschappelijke variatie in de verbinding tussen kasteel Bethlehem en kasteel Vaeshartelt (Beukenlaan).
- Opknappen van de ventwegen en fietspaden langs de Meerssenerweg tegelijk met de aanleg van de rotonde.
- Verbeteren van de inrichting van grijze wegen als de Kasteel Hillenraadweg.

Voor Wittevrouwenveld/Wyckerpoort dringt de Fietzersbond aan op:

- Van het kindcentrum een fietsmagneet maken.
- Lagere snelheden bij de oversteekplaatsen op de President Rooseveltlaan/Parklaan.
- Meer nadruk op de dwarsstructuren bij de Groene Loper.
- Aanleg brede fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld op de Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat.
- Herkenbaar maken van de doorgaande fietsroute van Wyck via Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat¹-Burgemeester van Oppenstraat naar de Olympiaweg en Amby.
- Herstel van de verbinding Noormannensingel-Koningsplein-Oranjeplein ter hoogte van de Scharnerweg.
- Verbeteren van de inrichting van grijze wegen.
- Herinrichten van de Sint Gerardusweg en aandacht geven aan voorzieningen in Wyckerpoort-zuid.

Voor de Geusselt dringt de Fietzersbond aan op:

- Lokaliseren van de nieuwe voorzieningen, ook het zwembad en de parkeerplaatsen, aan de randen.
- Knippen van Olympiaweg en Stadionweg als autoverbinding.
- Het resterende binnengebied open en groen houden met toevoeging van enkele fietspaden.

Inleiding

Een veilige verkeerssituatie is belangrijker om kinderen voldoende te laten bewegen dan veel speelplekken en veel groen in een wijk. Dat is de conclusie van Sanne de Vries in haar proefschrift over beweegvriendelijke wijken voor kinderen (2009). Die conclusie bevestigt het belang van het project Wijken voor de Fiets. Daarmee wil de Fietzersbond de positie van het langzaam verkeer in verschillende steden verstevigen. In een wijk waar veel gefietst wordt, wonen mensen graag, want zo'n wijk is gezonder, heeft frisse lucht, is veilig, geeft bewegingsvrijheid en is beter bereikbaar. Met ondersteuning van het Ministerie van VROM werkt de Fietzersbond mee aan de herstructurering van de 40 "aandachtswijken". De methode van Wijken voor de Fiets is gebaseerd op stedenbouwkundige ontwikkeling van de wijk samen met de gemeente, woningbouwcorporaties en bewoners aan de hand van een

¹ Ontbreekt als fietsroute op het gemeentelijke kaartje.

zeven stappen plan. Dit is een zgn. "omgekeerde"ontwerpmethode waarbij de langzaam verkeeroutes in een vroeg stadium worden uitgestippeld en de auto-ontsluiting het laatst. Bij de herstructurering van de Maastrichtse wijken Limmel, Nazareth, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort is deze methode niet toegepast. Wel heeft Wijken voor de Fiets een wijkinventarisatie uitgevoerd en vervolgens geparticipeerd in het stadslab Maastricht Noord-Oost van KEI (Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing). Met een studie naar de verschillende ingrijpende samenhangende plannen voor Maastricht Noordoost en deze reactie op de twee wijkontwikkelingsplannen wil Wijken voor de Fiets verder bijdragen aan de plannen voor de ruimtelijke structuur van deze wijken.

Naast de wijkontwikkelingsplannen hebben ook de plannen voor de A2, voor de Geusselt, voor het Maaskruisend verkeer en voor de oversteekbaarheid van het spooremlacement grote consequenties voor Maastricht noordoost. De ontwikkeling is daardoor complex.

Hoofddoelen van beide concept-wijkontwikkelingsplannen zijn:

- 1 Toename kwaliteit van leven
- 2 Toename individuele en collectieve ontwikkelingskansen
- 3 Vitale en aantrekkelijke wijk

Concretere doelen zijn kwalitatieve verbetering in 2020 van:

- Geestelijke en lichamelijke gezondheid
- Onderwijs en opvoeding
- Integratie, participatie en (ver)binding
- Werk en werkgelegenheid
- Veiligheid
- Wonen en woonomgeving

Wat de lichamelijke en geestelijke gezondheid betreft worden als concrete doelen onder meer gesteld dat een groot deel van de bewoners actief beweegt en dat de lucht- en geluidskwaliteit aanzienlijk zijn verbeterd. Het woonklimaat wordt onder meer verbeterd door nieuwe verbindingen en het opheffen van oude barrières. In beide wijkontwikkelingsplannen staat dat beweging wordt bevorderd door verbeteren van de fiets- (en wandel-) routes.

De reactie van de Fietzersbond beperkt zich tot de ruimtelijke veranderingen in de wijken, en richt zich vooral op de veranderingen van de openbare ruimte en het verkeer. De kaarten van de consultatieversie van de wijkontwikkelingsplannen voor Limmel-Nazareth en Wittevrouwenveld-Wyckerpoort zijn sterk gericht op de aanpak van bestaande bebouwing (sloop, renovatie) en de vervangende nieuwbouw. De aandacht voor de openbare ruimte op deze kaarten beperkt zich tot enkele grote ingrepen (tunnel onder spoor, fietsbrug A2). Op de infomarkten werden kaarten getoond met wegcategorisering, van fiets- en voetgangersverbindingen en van tracées voor OV-assen. De Fietzersbond heeft daar kopieën van aangevraagd en ontvangen. Deze reactie van de Fietzersbond is gebaseerd op de consultatieversie van de wijkontwikkelingsplannen, op de hiervoor genoemde aanvullende kaarten, op het voorlopig ontwerp voor de A2 zone, op de MER voor het zwembad, op de concept planstudie Maaskruisend verkeer en op waarnemingen in het gebied.

Het versterken van de fietscultuur kan ook een effectieve aanpak van het fietsklimaat op wijkniveau zijn. Op dat punt zijn in de toekomst nog initiatieven te nemen. Wat woningen en bestemmingen betreft is de inpassing van fietsenstallingen en fietsparkeerplaatsen een algemeen aandachtspunt. Verdunning kan ook wordt benut als kans om buurtstallingen of geclusterde privéstallingen te realiseren. En natuurlijk om het parkeren op de rijbaan te verplaatsen naar parkeren op terreinen of ondergronds.

Opmerkingen bij WOP Limmel-Nazareth

Positieve ontwikkelingen

Het verminderen van het doorgaand vrachtverkeer en het verleggen van de Willem Alexanderweg biedt in meerdere opzichten kansen voor grote verbeteringen in Limmel. Om te fietsen en te lopen zal de wijk vriendelijker worden. Een onderdoorgang bij het spoor en

aanpassing van het kruispunt bij de Meerssenerweg en verbetering van de voorzieningen geeft ook kansen voor een betere voorwaarden om te fietsen en te lopen. Het hangt wel ook van de uitwerking af in hoeverre die kansen benut worden.

Voorzieningen/winkels

Op basis van recent onderzoek van de Universiteit Twente verwachten wij dat een concentratie van de winkels op een locatie voor beide wijken niet zal leiden tot een lager fietsgebruik omdat de hemelsbrede afstand voor de wijkbewoners onder de 750 meter blijft. Echter, de toegenomen afstanden zouden wel tot minder lopen en meer autogebruik kunnen leiden. Dat zal echter ook sterk afhangen van de kwaliteit van het winkelaanbod en die is bij een meer centrale ligging waarschijnlijk hoger.

Geef fietsers ruimte en status op de centrale as

Er wordt een verbindende centrale as gerealiseerd bestaande uit de Balijeweg, Kemenadeplein en Kasteel Erensteinstraat. Op deze as zouden de wijkbewoners elkaar moeten kunnen ontmoeten wat een aantrekkelijke openbare ruimte vereist. Omdat er veel wijkbestemmingen liggen, kan de inrichting van de as ook sterk bijdragen aan de uitnodiging om te bewegen. De as moet dus aantrekkelijk zijn om te fietsen en te lopen. In het ideale geval zou de centrale as autovrij zijn, maar daar zijn de plannen niet op gericht. De Balijeweg krijgt juist een grotere wijkontsluitingsfunctie. Op het Kemenadeplein en de Kasteel Erensteinstraat in Nazareth zal de intensiteit van het autoverkeer zonder specifieke maatregelen toenemen, omdat in de Geusselt allerlei publieksaantrekkende functies worden gevestigd, omdat Amby nog verder groeit, omdat er via Nazareth een vlotte verbinding mogelijk is en omdat de doorstroming op de Terblijterweg door aanleg van twee nieuwe kruispunten met verkeerslichten achteruit gaat.

Binnen het gekozen concept, waarin dus alle verkeer samen moet gaan, is voldoende bewegingsruimte voor fietsers en voetgangers van belang. Op een ontsluitingsweg dienen die uit gescheiden fietsvoorzieningen te bestaan. Die ontbreken in de huidige situatie en dus moet daarvoor voldoende ruimte worden gecreëerd. Op de kaart is echter niet overal meer verkeersruimte zichtbaar.

Meer verkeersruimte kan worden gerealiseerd door het opheffen van de parkeerplaatsen langs de rijbaan in de Kasteel Erensteinstraat en elders. Het parkeren dient op pleintjes of onder de nieuwbouw te worden geconcentreerd. Nu de kerk van Nazareth is gesloopt blijkt er een mooi vierkant plein te liggen. Dat plein zou ook compenserende parkeerterreinen kunnen bieden om meer ruimte te scheppen voor rijdend verkeer. Echter, uit de stukken blijkt dat er woningbouw in een ver gevorderd stadium van voorbereiding is.²

Ook als er op zichzelf genoeg verkeersruimte op de as wordt gerealiseerd zou autoverkeer roet in het eten kunnen gooien. Als de autobereikbaarheid van de bestemmingen te goed is, zal gemakzucht tot hoger autogebruik in de wijk leiden. Teveel autoverkeer op en slechte oversteekbaarheid van de as leidt tot splijten in plaats van verenigen. Teveel autoverkeer is niet te verenigen met een goed verblijfsklimaat en veilig fietsen voor kinderen over de Kasteel Erensteinstraat en het Severenplein. Fietsen en lopen wordt er dan niet aantrekkelijker op en dat leidt tot een neergaande spiraal. Daarom zijn er ontmoedigende maatregelen gewenst voor autoverkeer over deze route, bijvoorbeeld een knip in de Kasteel Erensteinstraat. Ook bij de nieuwe brede school moeten conflicten tussen fietsende kinderen en automobilisten en risicosituaties worden tegengegaan. Met name vanaf Nazareth ligt de school meer op fietsafstand dan op loopafstand. De ontsluiting van het terrein dient primair te worden gericht op lopende en fietsende kinderen. Er ligt ook een kans om bij de school, het gezondheidscentrum en andere voorzieningen goede fietsenstallingen te realiseren en fietsparkeerplaatsen waar ogen op uitzien (wegens diefstalrisico). Op de kruising van Balijestraat en de (verlegde) Willem Alexanderweg kan een rotonde het fietsklimaat versterken.

Leg een tweerichtingsfietspad tussen de Griend en de omgelegde Dolmansstraat

² Voordeel van die woningbouw is echter meer sociale controle op de onderdoorgang van de autosnelwegen.

Goede fietsverbindingen met het centrum zijn voor iedere wijk dus ook voor Limmel van groot belang. Uit de kaart blijkt dat het voornemen bestaat om de kruising van de Willem Alexanderweg en Viaductweg op te heffen en dat alleen een verbinding bij de Borgharenweg overblijft. Dat betekent dat de Viaductweg met de naastgelegen fabrieken een brede barrière wordt van 750 meter lang. De Borgharenweg, die nu autoluw is, wordt een drukke weg. Hierover gaat ook doorgaand verkeer naar de Beatrixhaven rijden (vrachtverkeer vanaf de Noorderbrug en uit het centrum. Fietsers uit Limmel moeten om op de Noorderbrug te komen 350 meter omrijden langs drukke wegen en daarbij twee keer oversteken bij stoplichten. Om in het centrum te komen blijft het voor inwoners van Limmel, de studenten van de hotelschool, voor forenzen uit Bunde en Meerssen en voor fietsers afkomstig van P&Rride Beatrixhaven, noodzakelijk om gedeeltelijk langs een drukke ontsluitingsweg te fietsen. De historische radiaal over Dolmansstraat kan wel worden opgeknapt tot een fraai autoluw weggetje met een wat landelijk karakter. Onduidelijk is of de brandweergarage via de omgelegde Dolmansstraat met de hoofdweg verbonden wordt en of de brandweer en fietsers in conflict kunnen komen.

Positief is vooral het pad langs de Maas, want daarmee komt een doorgaande verbinding tot stand tussen Wyck, Borgharen en het westelijke jaagpad langs het Julianakanaal (verbinding Maastricht-Maasbracht). Het is echter de vraag of de realisatie binnen afzienbare tijd werkelijkheid wordt, omdat het tracé over een bedrijfsterrein gaat. Voor de inwoners van Limmel is van belang dat met een aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Borgharenweg (vanaf de verlegde Dolmansstraat) en de Griend, wel zeker een conflictarme fietsroute naar het centrum kan worden gerealiseerd (slechts 1 stoplicht) die verder langs de Maas doorloopt tot helemaal in Eijsden.

Bereikbaarheid lightrailhalte

De lightrailhalte ligt helaas buiten de wijken terwijl het voor de exploitatie en de concurrentiekracht van het OV toch van groot belang is dat deze halte ook vanuit de wijken wordt gebruikt. Tussen de halte en Limmel ligt een groenzone met een TBSkliniek. In dat gebied is een fijnmazig padennet gepland. Ook vanuit Nazareth zijn er verschillende routes mogelijk. Dat de reizigers over verschillende routes worden gespreid komt de sociale veiligheid niet ten goede. Het is wellicht goed om een nachtnet en recreatieve paden te onderscheiden. Het nachtnet wordt geasfalteerd, beter verlicht en meer gekoppeld aan bebouwing of wegen met verkeer. Het naar het noorden verplaatsen van het nieuwe pad tussen de Jeruzalemweg en Beukenlaan, tot tegen de Korvetweg aan, levert wellicht iets meer sociale veiligheid. Bij de halte zijn zoals bij alle treinstations goede fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk.

Beukenlaan

Het is boeiend dat twee fraaie kastelen met elkaar verbonden worden. Wel is het jammer dat het charmante restant van de Limmelderweg onder parkeerplaatsen verdwijnt. De verlenging van de beukenlaan tot een 1,6 kilometer lange rechte laan, bijna twee keer zo lang als nu, lijkt wel wat veel van hetzelfde. Misschien kan er meer variatie in het landschapsontworp worden gebracht. De verharding van de bestaande laan werkt afstotend op fietsers. Om wervend te zijn moet de verharding geen ergernis opwekken. Als de functie alleen recreatief is, kan ook een kwaliteitsvolle halfverharding worden toegepast, bijvoorbeeld Grauwaske.

De versleten Meerssenerweg opknappen

De plangrens van Avenue2 ligt bij de Kasteel Bleienbeekstraat. Ten noorden daarvan zijn de ventwegen en de fietspaden tot aan de locatie voor de nieuwe rotonde in erg slechte staat. Het is gewenst de weg integraal op te knappen. Wat het kruispunt met de Viaductweg betreft is het opvallend dat er zo weinig bekend is over de vormgeving ervan, terwijl dat voor het langzaam verkeer een belangrijk punt is.

Grijze wegen aanpakken

De Kasteel Hillenraadweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg maar momenteel ingericht als busroute en gebruikt als autosluiproute voor Amby en daardoor toch geen hoogwaardige fietsroute. Bij de fietstunnel onder de Viaductweg komen tijdens de spits zelfs

verkeersopstoppingen voor. Het verleggen van de busroute naar de Meerssenerweg, het plaatsen van fietsvriendelijke verkeersremmers of in het uiterste geval een herprofilering van de weg (tot een meer slingerend en groen lint) zouden van de Kasteel Hillenraadstraat een betere langzaam-verkeersstraat maken.

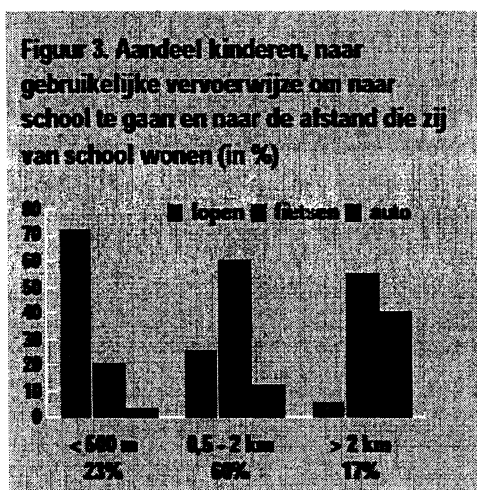
Opmerkingen bij WOP Wittevrouwenveld-Wyckerpoort

Een goede start

In Wittevrouwenveld is recent een aantrekkelijk centrum gerealiseerd, met veel voorzieningen en kleinschalige, openbare ruimte. Dit is een veilige ruimte met veel mensen op straat, een ruimte die uitnodigt tot lopen, fietsen en ontmoeten. De plannen voor de A2 zullen leiden tot een veel fijnmaziger verbindingennet over de huidige traverse heen.

Maak van het kindcentrum een fietsmagneet

Voor 2017 staat de realisatie één basisschool voor beide wijken gepland in een kindcentrum op de locatie van de Openluchtschool. In de planvorming moet dus rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van deze school. Door het A2 project is de autobereikbaarheid van het kindcentrum tegen die tijd uitstekend. Door de centralisering neemt de gemiddelde afstand van de woon-schoolroute toe. Een deel van de kinderen woont in 2017 verder dan 500 meter van de wijksschool. De grotere afstand zal leiden tot minder kinderen die lopen en meer die met de auto worden gebracht. Om te fietsen ligt te school op een goede afstand voor alle wijkbewoners.



Uit Fietsverkeer 5, maart 2003 (Fietsberaad)

Om te bevorderen dat ondanks de goede autobereikbaarheid toch voor de fiets wordt gekozen zijn aanvullende maatregelen nodig: bij voorkeur een autovrije zone bij de school, goede fietsparkeerplaatsen voor de kinderen en leerkrachten, kindvriendelijke schoolroutes en het uitdragen van een positieve houding ten aanzien van de fiets door de school/het kindcentrum.

Kindvriendelijke schoolroutes moeten niet alleen verkeersveilig zijn, maar ook zo worden ervaren. Anders kiezen de ouders alsnog voor de auto.

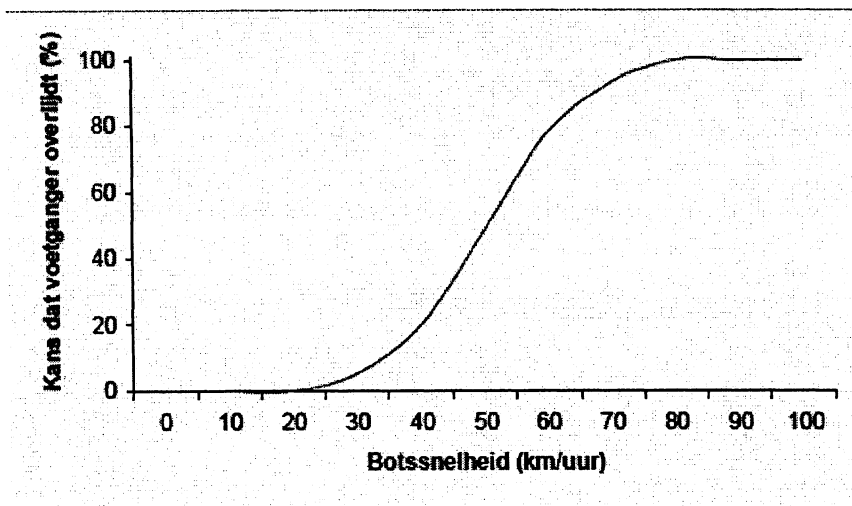
Leg de verkeersveiligheidslat hoger

Voor de fietsende kinderen uit Wyckerpoort is met name de snelheid van het autoverkeer op de President Rooseveltlaan (Parklaan) bedreigend. In het voorlopig ontwerp van Avenue2 blijft de maximumsnelheid hetzelfde als nu: 50 km/uur.

Van de 28 fietsers die in periode 2003-2005 in Maastricht overleden of in het ziekenhuis terecht kwamen vanwege een ongeval, had 75% een ongeval op 50 km/uur- of 70 km/uur wegen.

Bij ontmoetingen van fietsverkeer en autoverkeer is 30 km/uur een optimale snelheid. De kans op een fatale afloop bij een bepaalde snelheid is bekend. Het is gebruikelijk om uit te

gaan van 20% snelheidsreductie voordat het ongeval plaatsvindt. Bij een rijksnelheid van 50 km/uur is de botsnelheid dan 40 km/uur. Uit de volgende grafiek kan worden afgeleid dat als een kind of andere verkeersdeelnemer zich bij het oversteken vergist en op de Parklaan aangereden wordt door een auto die precies de maximumsnelheid aanhoudt de kans op een fatale afloop ongeveer 20% is. Bij een rijksnelheid van 30 km/uur is er echter nauwelijks kans op een fatale afloop.



Kans dat voetganger overlijdt in botsing met auto als functie van de botsnelheid (uit Factsheet kruispunttypen, juni 2009, SWOV).

Verandering van het dwarsprofiel en het wegbeeld verkleinen de neiging om snel te rijden doordat er nog slechts 1 strook per rijrichting zal zijn en door parkeervakken en bomen langs de rijbaan. Daar staat tegenover dat de rijbaan met 3.50 meter aan de ruime kant is voor alleen autoverkeer, dat er over meer dan 1,5 kilometer geen bochten van betekenis voorkomen, dat automobilisten bijna nergens hoeven te stoppen omdat vier van de vijf kruispunten met verkeerslichten verdwijnen, ze overal voorrang krijgen en dat er nergens fysieke snelheidsremmers zijn voorzien. Kortom, bij 50 km/uur is het risico al groter dan wenselijk en er is geen enkele hindernis om met hogere snelheid over de parklaan te rijden. Het is dus wenselijk dat bij de kruispunten, zeker op schoolroutes, een lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt afgedwongen, namelijk maximaal 30 kilometer per uur. Bij hoge snelheden zal de parklaan de wijk in tweeën blijven splijten, ondanks de lage verkeersintensiteit. Overigens maakt de grafiek ook duidelijk dat de Groene Loper niet moet worden ingericht als speelruimte: het is gelet op de verkeersveiligheid onverantwoord om kinderen tussen de geparkeerde auto's door de rijbaan te laten oversteken naar de Groene Loper.

Kinderen hebben ook meer dan andere fietsers behoefte aan (eigen) ruimte: kleintjes slingeren, groteren letten vooral op elkaar en minder op het verkeer. Aangezien de Prof. Cobbenhagenstraat en -Voltastraat ook worden gezien als OV-as en er ook voor alle gemotoriseerde voertuigen een oversteek van de President Rooseveltlaan zal blijven, is het vrijwaren of scheppen van ruimte voor fietsende kinderen op deze straten belangrijk. Daarbij denken wij aan brede fietsstroken (2 meter) of zelfs fietspaden. Vanwege de vele scholen in de omgeving is ook elders het scheppen of vrijwaren van ruimte voor fietsers gewenst. Deze straten zijn als erftoegangsweg gecategoriseerd, maar ook dan kan worden gekozen voor vrijliggende fietsvoorzieningen.

Maak de takken van de Groene Loper belangrijker ten opzichte van de stam

Het wegnemen van de barrièrewerking van de A2-passage behoort tot de hoofddoelen van het A2-project. De stedenbouwkundigen die in 2008 het KEI-stadslab bijwoonden, stelden dat verbinden en verblijven er centraal moesten staan en verkeer volgend zou moeten zijn. Het slechten van de barrière betekent dat er meer en betere oost-westverbindingen moeten worden gerealiseerd. Nu het doorgaande verkeer ondergronds gaat is het belang van de noordzuidrelatie niet meer zo dominant ten opzichte van de oostwestrelaties. De meeste

verkeersbewegingen volgen de Groene Loper niet, maar kruisen die. Dus zou het langgerekte profiel van de Groene Loper op een aantal punten mogen worden doorbroken om de oostwestrelaties te benadrukken en te versterken. Visueel, maar ook functioneel. Verkeerskundig zou dat moeten worden vertaald in ontwerpen waarbij het oostwest verkeer (meer) prioriteit of zelfs voorrang heeft. Wij denken dan het meest aan de Scharnerweg, maar ook aan de hoofdfietsroutes aan de noordkant van de Groene Loper (ten zuiden van tunnelingang, nog geen straatnaam bekend) en aan de verbinding Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat. Om onzekere fietsers te helpen zouden bij een aantal minder gefrequenteerde oversteekplaatsen VRI's kunnen worden geplaatst die normaal uit staan en middels een drukknop in werking kunnen worden gesteld.

Een uitdaging

De verbinding Wyck-Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat³-Burgemeester van Oppenstraat-Olympiaweg-heuvelland is niet alleen belangrijk voor fietsers uit de wijk zelf, maar behoort tot het stedelijke hoofdfietsnet. Het is de meest directe fietsverbinding tussen Amby en het centrum en ligt langs de nieuwe zwembadlocatie. In het ideale geval, bij omgekeerd ontwerpen, zou de Terblijerweg ongelijkvloers worden gekruist en zou de VRI voor autoverkeer westelijker worden gesitueerd. De Fietsersbond daagt de gemeente uit om er in ieder geval een herkenbare doorlopende fietsroute van te maken. Binnen de wijk biedt het doortrekken van het laanconcept over de gehele Burgemeester van Oppenstraat (bomenstructuur, karakteristiek wegdek, verkeersremmende voorzieningen) de mogelijkheid om er een aantrekkelijk wegvak in op te nemen.

Bus over de President Rooseveltlaan/Parklaan

De Burgemeester van Oppenstraat is een directe fietsroute en woonstraat. Er is nu ook een OV-as geprojecteerd. De inrichtingseisen van een OV-as conflicteren met die van een woonstraat met fietsroute. Een alternatieve busroute kan gebruik maken van de President Rooseveltlaan/Parklaan die immers capaciteit genoeg heeft.

Herstel de westelijke verbinding over Koningsplein-Scharnerweg-Oranjeplein

Het Koningsplein en Oranjeplein zijn sterk van elkaar gescheiden door de Scharnerweg. Daardoor is er ook geen doorlopende fietsverbinding Noormannensingel-Koningsplein-Oranjeplein terwijl dat eigenlijk prettige autoluwe lanen zijn. Het splitsen en uitbuigen van de rijbaan van de Scharnerweg zou het mogelijk maken om deze verbinding tussen beide delen van Wyckerpoort in behoorlijke mate te herstellen. Want dan kan het mogelijk worden gemaakt dat ook fietsers in twee fasen oversteken (nu kunnen dat alleen voetgangers, met veel moeite overigens). De verbindingen over en tussen deze pleinen hebben behalve voor wijkbewoners ook betekenis voor de vele scholieren die in de omgeving moeten zijn (leerlingen van het Sint Maartenscollege, ROC Leeuwenborg, de Nutsschool en het toekomstige kindcentrum in Wittevrouwenveld). De pleinen hebben veel onbenutte mogelijkheden en zouden kunnen worden opgewaardeerd. Bij herinrichting kunnen op de scholen georiënteerde fietspaden worden geïntegreerd.

Denk ook aan Wyckerpoort-zuid

Het is opvallend dat het wijkontwikkelingsplan in dit deelgebied van de wijk geen projecten aangeeft. Het is echter gewenst dat de situatie van fietsers op de Gerardusweg verbetert. Dat is een lange rechte weg waar hard kan worden gereden. Ook toont de omgeving van de weg vervallen. De Gerardusweg is in combinatie met de overweg bij de Alfons Ariënsstraat de enige ontsluiting voor fietsers en voetgangers aan de zuidzijde. Omdat de verbinding met de J.F. Kennedysingel voor auto's verdwijnt zal het sluipverkeer wel sterk afnemen. Het herstel van de verbinding Heerderweg-Adelbert van Scharnlaan voor autoverkeer, zoals voorzien in het voorlopig ontwerp van Avenue2, is een bedreiging voor fietsverkeer op de Heerderweg (en de Adelbert van Scharnlaan die een 50 km/uur weg wordt). Fietsvoorzieningen ontbreken er.

³ Ontbreekt als fietsroute op het gemeentelijke kaartje.

Pak grijze wegen aan

De wijk wordt voor het overgrote deel 30 km-gebied. Echter, dan moet de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ook daadwerkelijk in de hand gehouden worden, ook op de busroutes. Op de ontsluitingswegen (Czaar Peterstraat, Koning Clovisstraat, Scharnerweg, Meerssenerweg) bestaan de fietsvoorzieningen veelal uit fietsstroken, soms langs parkeervakken en veelal smal. Soms ontbreken ze helemaal. Het is wenselijk dat fietsers zich op deze vastgestelde fietsroutes veilig voelen. Het CROW ontraadt parkeervakken langs fietsstroken op 50 km/uur-wegen (ASVV 2004).

Hou het binnengebied van de Geusselt autoluw

De Geusselt is voor de stad een nogal perifere locatie. Functies in het centrum van Maastricht zijn per fiets en bus beter bereikbaar vanuit alle wijken. Opvallend is dat de bereikbaarheid per trein niet wordt verbeterd terwijl de oude en nieuwe functies (stadion, zwembad, campus internationale school met 950 leerlingen, 25.000 m² kantoorruimte) op de regio zijn gericht: de geplande lightrailhalte ligt in vogelvlucht even ver van de Geusselt als het centraal station (in vogelvlucht 1,5 km vanaf de geplande zwembadlocatie).

De ontwikkeling van de Geusselt leidt tot een aantrekkelijker en sociaal veiliger gebied maar ook tot meer autogebruik en meer autoverkeer in de omgeving. Op de Terblijterweg zijn twee nieuwe VRI's noodzakelijk en nemen oponthoud en luchtvervuiling toe. Bovendien zou de Geusselt tijdens de langdurige werkzaamheden voor de A2 en de Noorderbrug vanuit grote delen van de stad minder goed bereikbaar kunnen zijn dan vanuit de regio.

De ontsluiting van de Geusselt wordt veel fijnmaziger, ook voor de auto. Er komt een nieuwe auto-ontsluiting bij de Oostermaasweg. Om het parkkarakter te versterken, het verblijfsklimaat te verhogen en langzaam verkeer te bevorderen zou het gebied per auto niet doorkruisbaar moeten zijn, alleen toegankelijk vanaf de randen. De

autoparkeervoorzieningen zouden meer aan de rand moeten worden geconcentreerd, met name nabij de hoofdwegen in het zuiden en westen. De huidige parkeerplaats aan de noordkant van de Olympiaweg is minder gewenst en de parkeerplaats aan de zuidkant van de Olympiaweg zou alleen vanaf de nieuwe Oostermaasweg ontsloten moeten zijn. Om bovengenoemde redenen zou de Olympiaweg moeten worden geknipt voor autoverkeer. De Stadionweg kan worden geknipt of voorzien van een groot aantal drempels.

De kaart beziende lijkt het beter om ook het zwembad zelf aan de zuidkant van de Olympiaweg te situeren zodat het hart van landgoed de Geusselt, met daarin centraal het fraaie kasteeltje, open en groen blijft.

Het zwembad zou per fiets ook rechtstreeks van de noordkant bereikbaar moeten zijn. Van die kant komen bezoekers uit Limmel, Nazareth, Rothem/Meerssen en Amby. Ook moet zo een directe aansluiting op de Groene Loper worden gerealiseerd voor de bezoekers uit onder meer Wyckerpoort en Maastricht-west. Op de kaarten (ruimtelijke visiekaart en andere) is die verbinding niet doorgetrokken. Het gebouw zou meer op de Olympiaweg moeten zijn gericht om een bijdrage te leveren aan de sociale veiligheid daarop. De Olympiaweg is namelijk een belangrijke fietsverbinding voor Amby en onlangs in het fietsplan vastgesteld als hoofdfietsroute. Het zwembadgebouw kan bijdragen aan de sociale veiligheid als het niet te introvert is, maar contact legt met de omgeving door goede zichtlijnen van binnen naar buiten.

Ook is het gewenst de wegen in het gebied waar fietsers met auto's worden geconfronteerd verkeersveiliger in te richten of liever: de auto- en fietsontsluitingen meer uit elkaar te halen.. De Olympiaweg schiet op dit moment op enkele punten tekort wat betreft verkeersveiligheid. Er zijn snelheidsremmende voorzieningen noch fietspaden tussen de rotonde en de Stadionweg. Fietsers kruisen veel afslaand verkeer bij McDonalds. Ook trekt de Stadionweg vrij veel autoverkeer. Het kruispunt Stadionweg-Olympiaweg valt niet als zodanig op, in de huidige situatie is daar een plateau gewenst. De nieuwe Oostermaasweg zou meteen volgens Duurzaam Veilig moeten worden ingericht (als 30 km gebied met snelheidsremmende voorzieningen), temeer omdat dit ook een directe toegangsroute wordt voor een deel van de fietsers uit het zuidoostelijke stadsdeel.

Fietsersbond, team Wijken voor de Fiets, november 2009

UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook het speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Of u knipt dit deel van de krant even uit met uw reactie erop. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost
t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123
6200 WC Maastricht

IK WIL GRAAG REAGEREN OP DE PLANNEN!

Naam en achternaam Tanja Reynkers
Straat en huisnummer Kasteel Walburgelaan 69
Telefoonnummer _____
E-mailadres elfie34@live.nl
Mijn reactie is als volgt

☺ - Ik ben hartstikke blij!!
Vorig jaar woonde ik hier pas. Ik kreeg met (rood) kerst het bericht van evt. sloop. Ik vond dit verschrikkelijk! Ik had het niet meer geweten! Nu toch nog goed nieuws voor de komende kerst!! En hoef ik niet uit m'n woning! yes!! ☺

UW MENING TELT!

N₂

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

*P. Fe. Seland
Kasteel Neubourguet 142.*

Kredten met deze plannen

UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook het speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Of u knipt dit deel van de krant even uit met uw reactie erop. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost
t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123
6200 WC Maastricht

IK WIL GRAAG REAGEREN OP DE PLANNEN!

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

Mirja Tatarovic
Kasteel Cortenboech 1.89
Ik heb vertrouwen
in de plannen.

Sufes!
Tatarovic

UW MENING TELT!

N4

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

DE PLANNEN ZIJN HEEL MOOI EN
OOK DAT DE HUIZEN SLOOP / BEPERKTER GAAST
GEBEUREN.
MAAR VOOR ONS MOETEN DE FLATS KEMEN ADE
PL. OOK GESLOOPT WORDEN
DEZE ZIJN NL VEEL TE GEHORIG (DOORLOPENDE VLGEREN
EN DE WC - BADRUIMTE HALANG ED IS VEEL TE KLEIN
EN NIET MEER VAN DEZE TIJD HOOP ACHTEND
U. Maassen Pette

UW MENING TELT!

115

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

ROELOFS, ERNST

Straat en huisnummer

LAAS. DEUSDAEL 22

Telefoonnummer

6222 40 MAASTRICHT

E-mailadres

E.ROELOFS@KCCNET.NL

Mijn reactie is als volgt

WAAR IK MIJ VOORAF ZORGEN OOR
STAAFT IS DE LUCHT EN LICHT VERUULING. VERDER HOOP IK
DAT ER VOLDOENDE RUIMTE EN SPEELGELEGENHEID KOMT VOOR
DE JONGERE SEUDO WAT IK BEAIST HEB VOOR MIJN
KINDEN

AV6

Arianne Kuijt

Van: info@maastrichtnoordoost.nl

Verzonden: zondag 15 november 2009 13:22

Aan: Arianne Kuijt

Onderwerp: Reageren op plannen > Dit is een automatische mail van uit de site

Ik ben ondernemer in Nazereth in de huidige winkelstraat en heb uit de plannen vernomen dat de ondernemers van Nazereth mee kunnen verhuizen naar het nieuwe winkelcentrum. Dan is mijn meest urgente vraag wat gebeurt er met de panden die leeg komen te staan, [eigendom] worden die opgekocht in verband met verloedering en vandalisme of welke andere plannen heeft u met de Kast-Schaloenstraat. Hoe gaat het in zijn werk als men verhuisd de kosten enz enz. M.V.G. Hannie Groenewege, Hannie's Winkelke.

Formulier:
Verstuurd op:
Vanuit pagina:
IP-adres bezoeker:

Reageren op plannen
zondag 15 november 2009 om 13:21:45
<http://www.maastrichtnoordoost.nl/page.aspx?id=87>
86.80.19.36

Voornaam:
Achternaam:
Straat en huisnummer:
E-mail:
Mijn reactie op de plannen is als volgt::

Hannie
Groenewege
Kasteel Schaloenstraat 62 A
rene.groenewege@planet.nl



Arianne Kuijt

Van: info@maastrichtnoordoost.nl

Verzonden: donderdag 12 november 2009 21:04

Aan: Arianne Kuijt

Onderwerp: Reageren op plannen > Dit is een automatische mail van uit de site

Ik vind deze plannen een heel stuk beter dan de plannen voor de sloop van zoveel woningen. En ik denk en hoop dat de buurt er op vooruit gaat. Wat ik wel jammer zou vinden is als het winkelaanbod in Nazareth verdwijnt. Niet iedereen is in staat de tocht naar Limmel te maken voor iedere boodschap.

Formulier:

Verstuurd op:

Vanuit pagina:

IP-adres bezoeker:

Reageren op plannen

donderdag 12 november 2009 om 21:04:10

<http://www.maastrichtnoordoost.nl/page.aspx?id=87>

84.26.25.8

Voornaam:

Achternaam:

Straat en huisnummer:

E-mail:

Mijn reactie op de plannen is als volgt::

Liesbeth

Krutzen

Kasteel Montfortstraat 16

lies.krutzen@home.nl



Arianne Kuijt

Van: Ron Vermeeren [r.vermeeren@zuiderlicht.nl]
Verzonden: donderdag 12 november 2009 14:47
Aan: Arianne Kuijt
Onderwerp: RE: Reageren op plannen > Dit is een automatische mail van uit de site

Hallo Arianne,

Voor de volledigheid hieronder het ingevulde reactie formulier dat bij mij aan is gekomen.
 Ik heb net het formulier aangepast zodat jij vanaf nu alle reacties op dit
 mailadres ontvangt.

Ook heb ik, zoals besproken, een email invulveld toegevoegd aan het reactieformulier.

Groet,
 Ronv

From: info@maastrichtnoordoost.nl [mailto:info@maastrichtnoordoost.nl]
Sent: donderdag 12 november 2009 13:50
To: Ron Vermeeren
Subject: Reageren op plannen > Dit is een automatische mail van uit de site

Formulier:	Reageren op plannen
Verstuurd op:	donderdag 12 november 2009 om 13:50:06
Vanuit pagina:	http://www.maastrichtnoordoost.nl/page.aspx?id=87
IP-adres bezoeker:	86.83.170.195

Voornaam:	Prof. Albert
Achternaam:	Logjes
Straat en huisnummer:	Miradorplein 68 C
Mijn reactie op de plannen is als volgt:	Het afzien van grootschalige sloop in Nazareth Noord is een goede zaak.

No virus found in this incoming message.
 Checked by AVG - www.avg.com
 Version: 9.0.704 / Virus Database: 270.14.61/2497 - Release Date: 11/11/09 20:41:00

24-11-2009

Ng

Na het bestuderen van de "Sociale bouwsteen voor Maastricht Noordoost", het "Ruimtelijk Masterplan Maastricht Noordoost", het "Sociaal plan zelfstandige woningen", vervolgens het raadplegen van het A2-plan "De Groene Loper" en tot slot de presentatie (12-11-2009) van het WOP, wil ik als inwoner van Nazareth graag reageren;

In het algemeen ben ik erg positief over de toekomstige plannen voor onze buurt. (en alles daaraan grenzend) Vooral de groenvoorzieningen zoals "Geusseltpark" en de (fiets) verbindingsweg naar de landgoederenzone zijn een grote aanwinst voor Nazareth. De spooronderdoorgang naar Limmel is een perfecte oplossing.

De geplande nieuwbouw (o.a. meer koopwoningen !) is een noodzakelijke ingreep om onze wijk voor de toekomst meer leefbaar en aantrekkelijk te maken. Vooral ook voor de nieuwe en jongere bewoners een pluspunt.

Jammer dat, nu al door acties, de renovatieplannen voor "Nazareth-noord" enorm uitgehold en vertraagd worden.

Het gemaakte plan voor de nieuwe verbindingsweg A2 / Beatrixhaven is veelbelovend.

De communicatie / overleg en presentatie met de bewoners van Nazareth is door de diverse buurtplatformen en de diverse uitgaves van de Wijkinfokrant (Maastricht Noordoost) veel transparanter als vorig jaar ! Chapeau mevr. Kuijt !

Het WOP heeft helaas (nog) geen deugdelijk plan voor een reconstructie van de Meerssennerweg

Ter hoogte van de verbinding met Limmel is een rotonde gepland ! Prachtig initiatief, maar dat is dan ook bijna alles wat men over de toekomstplannen van de Meerssennerweg aantreft.

Al met al wat magertjes voor een : Verbetering van de oversteekbaarheid van de Meerssennerweg.

Naar mijn mening dient er veel meer te gebeuren met de Meerssennerweg (Noord):

De huidige weg is nog steeds een **vervelende barrière** tussen de (spoorzijde) bewoners met de rest van Nazareth. De huidige weg wordt nu veelal (door derden) als **sluiproute** gebruikt om sneller naar het centrum te gaan.

De huidige weg is een **ratjetoe aan vormgeving**; wel ventweg, geen ventweg, wel bomen, geen bomen, wel trottoir geen trottoir ! De huidige weg mist enige uniformiteit en speelsheid. (en natuurlijk ook veilige oversteekplaatsen.) Maak van de Meerssennerweg ook een park-achtige laan (groene loper) voor lokaal verkeer. Aan weerszijden afgezet met mooie bomen, ongeveer in dezelfde sfeer zoals de nieuw geplande laan bovenop de tunnel bij de A2 plannen.

Een verdergaande renovatie van de Meerssennerweg past ook perfect binnen het kader van de buurtvernieuwing: "Bevordering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid" "Opheffing van barrières"

"Nieuwe kansen voor stedelijke ontwikkeling" die als leidraad voor de ontwikkelingsplannen werd gesteld.

Ik hoop dat bovenstaande nog mag leiden tot een aanvulling van het WOP.

Graag verneem ik uw reactie op deze brief.

met vriendelijke groet,



Jos Mommers
Meerssennerweg 104,
6222 AK MAASTRICHT
043 - 362 31 37
email: jocast.mommers@versatel.nl

UW MENING TELT!

N10

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

Jeannette Dupuits - Janssen
Kast. Schaloeuwastr. 54 B
043 - 362 59 54

m.dupuits@planet.nl

Concrete plannen ontbreken en zijn veel te vrijblijvend, dus ik vind dit helemaal niets. De woningtoewijzing zal anders moeten een betere mix, minder werkelozen en laag-gevoelsten, anders wordt 't een achterbuurt. Daarom moet de kwaliteit van woningen verbeteren en dat kan alleen door sloot en nieuwbouw.

Met vr. gr.

M. Dupuits-Janssen

UW MENING TELT!

Nana

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

J. Kloth
Kast Betscheimstr 20
- 6222TX Maastricht

Waar is de toltol waar hangt de
handhaving uit vragen die wij ons stellen
omdat er twee buren tussen zijn
vermied. Waarom komt er meer woning
bouw en handhaving in Nieuweth. 9999
more verhalen vertellen en schrijven de vijf
wordt veilig. Waar het taal niks van klap
more verhalen schrijven is geen kunst maar
dan het uitvoeren

UW MENING TELT!

N116

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

*J. Klatth
Kast Rellerheumster 20
6222 TX Maastricht*

*Handen af van onze school
Nasareth mag niet helemaal doorgehaakt worden
om alles uit Nasareth te halen Nasareth
heeft een eigen school nodig En zullen genoeg
kinderen hier op school. Dus af blijven van
onze school. Stoppen van de school dan
komt Nasareth weer in actie geloof dat maar
rustig met meer Tien pers. er bij*

UW MENING TELT!

NMC

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

*N. Kluith.
Kast Eelshuis 20
6222 TX Maastricht*

Nazareth heeft recht op een nieuw winkelcentrum. Er zijn altyd beloften gedaan dat Nazareth een nieuw winkelcentrum zou krijgen als gemeente en uitcompunt maken deze afspraken ook na komen. Nazareth laat zich niet kapot maken. Gelooft me, echt. wij komen weer in actie maar dan wel met veel T2 en hranken en bij

N12

Maastricht, 22 november 2009

Mijnheer, Mevrouw.

Uit de versie consultatie 14 t/m 18 nov. 2009 en uit de brieven die ik ontvangen heb van Woonpunt in samenwerking met burgerinitiatief Nazareth van resp. 10 november 2009 en 9 oktober 2009 is mij gebleken dat men zich niet houdt aan zijn woord t.o.v. de plannen i.v.m. Sloop - Renovatie en nieuwbouw betaalbare huurwoningen in de sociale sector.

De mee gestuurde kaarten over de ruimtelijke visie van het W.O.P. Himmel - Nazareth en de uitvoerings kaart W.O.P. Himmel - Nazareth 2010 - 2020 wijken geheel af van de eerder gedane beloften t.o.v. Nazareth Noord en Midden.

Als men nu al zo gemakkelijk van uitvoering van de Sloop - Renovatie en nieuwbouw betaalbare huurwoningen in de sociale sector verandert, heb ik geen vertrouwen in de goede afloop voor de huidige bewoners van Nazareth Noord en Midden omdat men na de raads vergadering van 19 januari 2010 pas met de definitieve plannen komt en ter uitvoering worden gebracht, welke niet meer omkeerbaar zijn.

Vriendelijke groeten,
H.E.P. SIEGELAAR
Miradorplein 9
6222 TD Maastricht.

H.E.P. Sieelaar

N13

Arianne Kuijt

Van: ~~Nathalie.Jongen@yonder.nl~~
Verzonden: donderdag 15 januari 2009 8:49
Aan: Arianne Kuijt
CC: natiejongen@hotmail.com
Onderwerp: reactie op conceptplannen Nazareth/Limmel

Geachte heer Kuijt,

Uit naam van mijn ouders stuur ik u een reactie op de conceptplannen Nazareth/Limmel.

Allereerst zijn mijn ouders uitermate teleurgesteld dat besloten is dat hun flat wordt afgebroken. Zij wonen hier al heel wat jaren met heel veel plezier. Om hun woongenot te verbeteren hebben zij zelf veel aanpassingen gedaan aan de woning. In dat kader moet u denken aan: hard houten deuren, nieuwe keuken, badkamer, houten vloer, elektriciteit en zo kan ik nog wel even doorgaan. Daarnaast zijn zij blij met het prachtige uitzicht, prettige woonomgeving (fijne buren) en een mooie en zeker een zeer **betaalbare** flat! Het is dan ook overduidelijk dat hun woongenot zal worden aangetast op het moment dat definitief de afbraak gaat plaatsvinden.

Wij begrijpen dat de plannen in een groter kader bekeken moeten worden, maar het is voor hun een zeer moeilijk te verkroppen verhaal. Bekeken in het grotere geheel vragen wij ons trouwens af of het wenselijk is om in een zeer vergrijsde buurt zoals Nazareth toch is, het wenselijk is om een nieuwbouwwijk uit de grond te stampen? Zeker ook gelet op het feit dat wonen in Nazareth dan duurder gaat worden. Het afbreken van een vertrouwde woonomgeving is niet altijd goed voor de buurt en voor ons gevoel zeker niet in het geval van Nazareth.

Fam. Jongen
Miradorplein 61 B
6222 TG Maastricht

#####

Disclaimer:

De inhoud van dit bericht kan vertrouwelijk of persoonlijk zijn en is alleen bestemd voor de geadresseerde.

Indien u niet de geadresseerde bent, mag u onder geen enkel beding het bericht openbaar maken of op

enigerlei wijze verspreiden of vermenigvuldigen.

Indien u dit bericht onbedoeld ontvangen heeft, wilt u dan dit bericht aan de afzender retourneren en het

van uw computer(s) verwijderen.

Yonder Preventie & Reïntegratie (Handelsregister KvK Zuid-Limburg nr. 14633202) sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit elektronische verzending van informatie.

Aan de inhoud van deze e-mail en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij schriftelijk uitdrukkelijk anders is overeengekomen.

#####

2009.4.8.70

20
wp 5
N14

Aan de afdeling communicatie Maastricht Noordoost p/a Gemeente Maastricht,

23-11-09

Geachte Dames en heren,

Bij deze een reactie op het wijkontwikkelingsplan Limmel/Nazareth.

Ten eerste vind ik de termijn van reageren wel heel erg kort, zaterdag 14 november zijn de plannen pas aan deze bewoners gepresenteerd en voor de andere 2 wijken ontbreekt al helemaal de tijd.

Verheugd mag ik vaststellen dat de plannenmakers de omvangrijke sloop van Nazareth (noord) hebben teruggedraaid, heeft het gezonde verstand het toch gewonnen van verouderde ideeën.

Desondanks lijkt het mij toch nodig om een paar opmerkingen te maken.

Reeds bij diverse gelegenheden heb ik mijn verbazing uitgesproken over de locatie van een lightrail station bij en t.b.v. de P&R locatie Beatrixhaven (A2 plannen) Bovendien is deze gedachte ontsluiting van de Beatrixhaven zeer ongelukkig en sluit zeer slecht aan op de ontsluiting/verkeerscirculatie van dit industriegebied (bij kruising Hoekerweg/Fregatweg zal grote problemen ervaren, aansluiting aan de Galjoenweg zou veel logischer zijn) Los van het feit dat deze P&R locatie zal blijken niet te functioneren is de koppeling aan een lightrailstation nog onlogischer, daar deze slechts een verbinding maakt met het NS station c.q. Randwijk en niet met de Markt en omgeving. Een permanente en noodzakelijk shuttle verbinding met busjes met de Markt maakt dit lightrailstation dan ook zinloos. Het is bovendien aan de verkeerde zijde gesitueerd en maakt weer een tunnel noodzakelijk. Het verbaast mij dan ook zeer dat bij het nieuw geplande centrum en nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising, exact midden tussen de wijken Limmel en Nazareth t.b.v. de inwoners dit station niet op deze locatie wordt gerealiseerd. (veel meer potentiële reizigers / bewoners dan autopassagiers die naar de verkeerde plek gebracht worden)

Ook ben ik zeer verbaasd over de voorgenomen appartementenbouw die in en rond dit nieuwe centrum gedacht zijn, veel te stedelijk in deze dorpse omgeving, bovendien zal het een illusie blijken om hier een nieuw (volwaardig) winkelcentrum te laten functioneren ten koste van de plaatselijke hoofdzakelijk kleine winkels veelal gesitueerd in Nazareth, waar ook nog eens meer kopers wonen. Die kleine ondernemers zullen nimmer naar dit nieuwe centrum kunnen/willen verhuizen en is daar onderzoek naar gedaan?

Grondgebonden levensloopbestendige woningen die de woonkwaliteit van Maastricht zullen verhogen zou het devies moeten zijn, appartementenbouw zal uiteindelijk als gevolg van de demografische neergang uiteindelijk alleen maar tot leegstand leiden. Het gebied achter dit nieuwe centrum is uitermate geschikt voor grondgebonden woningbouw. Het is zeer noodzakelijk dat de groene open ruimte langs de Balijeweg, die straks ook wordt doorgetrokken en verbonden met het groen in Nazareth onbebouwd blijft en hoogbouw zou al helemaal een visuele aantasting betekenen en het ruimtelijk en dorpse sfeer onnodig wordt verstoort. (zie visualisatie centrum ontwikkeling Hoolhoes, zo a.u.b. niet) Ook de sloop van de kop Balijeweg Oost/Populierweg, als mede de woningen aan de Kasteel Verduinstraat is volstrekt onnodig.

Ook ben ik van mening dat de A2 tunnel en de "Groene loper" lang niet de beweerdde hoge verwachtingen zullen waarmaken. Voor 200 miljoen Euro extra zullen niet de 40 a 60.000 bewegingen plaatsvinden via de bovenste tunnels, daar automobilisten die in de aansluitende wijken (dus boven) moeten zijn, niet deze moeizame weg (bovenste tunnel) zullen gaan, zie de vrij omslachtige toegangen zowel bij de Geusselt als bij de Kennedybrug. Het gevolg zal blijken te zijn dat de 'Groene loper' veel meer dan de veronderstelde 6000 bewegingen zal moeten gaan verwerken met ALLE (milieu)gevolgen van dien. (geldt vooral voor

Wittevrouwenveld/Wyckerpoort, zie de z.g.n. 'flaneer' boulevard die de Avenue Ceramique zou worden, thans een van de plekken waar de grenswaarden worden overschreden)

De huidige en toekomstige (veel) te hoge geluidswaarden ter hoogte van Nazareth zijn onomkeerbaar en de bewering dat de oversteek van de groene loper over de A2 (die blijkens de ruimtelijke visiekaart nu achter Poelsoord is gepland) voor de bewoners een makkelijke verbinding vormt met het Geusseltpark is onjuist, de tunnel onder de A2 (Kasteel Erenstein straat) zal deze in toenemende mate blijven vervullen. Ook voor Nazareth zullen de milieugevolgen (stikstof en fijnstof PM 2.5) zeker niet afnemen ondanks alle beweringen.

Ten aanzien van de ontvlechting van de Willem Alexanderweg en de Borgharenweg is zeker nog nadrukkelijk onderzoek en planning noodzakelijk daar m.i.z. veel te licht wordt gedacht over gevolgen van het verplaatsen van de aansluitende verkeersstromen naar de Noorderbrug en Viaduktweg, onder deze brug ter plaatse van de bestaande onderdoorgang van de Borgharenweg, het gaat daar wel erg druk en zeer omslachtig worden en voor de brandweer lijkt mij dit al helemaal een hele crime te worden. Ook voor de bewoners van Borgharen/Itteren, alsmede het doorsnijden van deze 'toekomstige woonwijk' lijkt onlogisch en verdient nader onderzoek.

Tot zover mijn voorlopige bijdrage in dit kort tijdsbestek.

Getekend,

N. Pepels

Patakonruwe 6

6218 CW Maastricht.

UW MENING TELT!

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Desiree van Sloof

Straat en huisnummer

Mirador plein 69 B Maastricht

Telefoonnummer

043 - 3629950

E-mailadres

desiree.van.sloof 6@hotmail.com

Mijn reactie is als volgt

Ik woon hier al bijna 6 jaar. en heb me altijd veilig gevoeld. maar sinds er hier veel criminaliteit en inbraken zijn gepleegd en zelf doelwit ben geworden. mag voor mij de sloep doorgaan.

dan komen er misschien weer satsenlijke mensen wonen. en zo hoef ik geen angst meer te hebben.

UW MENING TELT!

N16

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

M. DAMS.
KASTEEL, NEUBOURGWEG 32
0623811320
m.dams@tele2.nl.
Voor mij had de sloop door kunnen
gaan, want nanereth is niet meer wat het
geweest is. Nanereth heeft 'n opper beurt
nodig!
Koopwoningen + of Renovatie

UW MENING TELT!

N17

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

Rene de Bruyn.
Mirador plein bg 3 6222 th Maastricht
043-3629950
debruyn07@hotmail.com

De sloop moet doorgaan??
het wordt zo een achterstandswijk
criminaliteit, inbraak, en de woningen zijn
slecht, klein, en geen veilige buurt.
laat de architecten zich ook aanpassen hier??
wat willen jullie? Bouw een nieuwe
fatsoenlijke wijk Nazereth moet leefbaar
zijn

UW MENING TELT!

N18

Wij willen graag weten wat u van de plannen vindt. U kunt uw reactie tot en met 28 november bij ons inleveren!

Snel en on-line

Via het speciale reactieformulier op de site:
www.maastrichtnoordoost.nl.

Via de infowinkel of met de post

U kunt ook dit speciale reactieformulier gebruiken of een brief schrijven. Die kunt u inleveren bij de Noordoost wijkinfowinkel of gratis sturen naar:

Maastricht Noordoost, t.a.v. Arianne Kuijt

Antwoordnummer 123, 6200 WC Maastricht

Naam en achternaam

Straat en huisnummer

Telefoonnummer

E-mailadres

Mijn reactie is als volgt

Penders, Jansen en K. Seepers
Miradorplein 2. 6222 TD

Zo als de plannen overgekomen
zijn. Daar kunnen wij tevreden mee zijn
Dwz geen grootschaligge sloep

Buurtbelangen
nazareth



Buurtbelangen Nazareth

Secretariaat vereniging: Kasteel Schaloenstraat 54 B

6222 TP Maastricht

telefoon 043-362 59 54 e-mail m.dupuits@planet.nl

S.N.S. bank Maastricht nr: 86.58.32.145 Verenigingsregister KvK nr: V 205236

Maastricht Noord Oost,
t.a.v. Arianne Kuijt,

Beste Arianne,

Als voorzitter van Buurtbelangen Nazareth moet ik reageren op de gewijzigde plannen van Nazareth.

De nieuwe plannen zijn voor heel veel inwoners van Nazareth te onduidelijk en te vrijblijvend.

Wat wij willen is een duidelijk plan en zo snel als mogelijk. Geen vrijblijvend plan op de lange termijn. De plannen mogen best 10 tot 12 jaar in beslag nemen maar nu moet duidelijk een zichtbare start komen.

En niet steeds verwijzen naar al genomen plannen zoals de plannen op de plaats van de voormalige Kerk deze zijn hooguit een begin van de broodnodige aanpassing in Nazareth.

Ook gaan er veel geruchten over het aankoopbeleid van bestaande woningen zorg dat hierin een duidelijke strategie komt op korte termijn.

De woning toewijzing moet ook anders want wij streven naar een andere samenstelling van de bewoners van onze buurt. Werklozen, laag opgeleide en mensen met een uitkering hebben wij nu al teveel. Zorg dat er meer middenkader komt in onze buurt. Hiervoor moet uiteraard het woning aanbod aangepast worden. Ook wooncarrière is in Nazareth nu niet mogelijk dit is ook heel slecht voor de leefbaarheid en het verenigingsleven..

Je begrijpt dat wij snel een verandering willen zien in Nazareth.

Tot zover Namens Buurtbelangen Nazareth

Groetjes

Math. Dupuits

voorzitter

**Wijzigingen, aanvullingen, vragen en opmerkingen van Burger Initiatief Nazareth op
Wijkontwikkelingsplan versie consultatie 14t/m 28 november '09**

Bladzijde 5 alinea 1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis.

Ook de regering onderkent dat de problemen van de wijk, gemeten naar zowel stedelijk als landelijk criteria, urgent zijn.

Opmerking:

Deze stelregel bevreemdt ons. Woningvereniging Woonpunt laat onderzoek plegen naar de woningen en begint in Nazareth zuid en midden met reorganisatie en in 2005 stopt woningvereniging Woonpunt in Specifiek Nazareth Noord met het achterstallig onderhoud van deze woningen. En in 2007 worden deze woningen opeens aangemerkt als urgent.

Bladzijde 6 alinea 1.2 Het proces WAP en WOP

Na de bijeenkomsten is over de concept-WOP's een eerste consultatieronde gehouden, parallel aan de consultatie over de A2-plannen

Wijzigen en Opmerking:

De eerste consultatieronde zou pas plaatsvinden nadat er een intergraal plan voorlag. Dus de eerste consultatieronde is niet geldig.

Bladzijde 6 alinea 1.2 Het proces WAP en WOP

Ook ontstond het burgerinitiatief "Een m(w)enselijk Maastricht Noordoost" een bewonersgroep die het niet eens is met de sloopplannen voor Nazareth Noord.

Opmerking: Deze bewonersgroep is opgericht door en voor de bewoners en niet alleen tegen de sloopplannen van Nazareth Noord. Maar willen ook betrokken zijn bij sociale samenhang van Nazareth totaal.

Bladzijde 6 Alinea 1.3 Adviezen.

Onderzoek "verhuisd wegens sloop", ervaringen en beoordelingen van bewoners in Maastricht opgesteld door RIGO Researge en Advies opgesteld door UvA/TVAM in opdracht van Servatius, Woonpunt, Maasvallei en de gemeente Maastricht.

Opmerking: Uit ervaringen van bewoners met het proces verhuizingen en sloop waarin oude buurten favoriet zijn bevreemd ons dat nog steeds de doelstelling overeind blijft, de toekomst visie van Nazareth Noord.

Bladzijde 9 alinea 2.1 Onderaan de ladder

De afwijking naar beneden is bovendien in zowel Limmel als Nazareth groter dan in de buurtpeilingen van 2004.

Aanvulling: Indien de buurtpeilingen cru en kort negatiever zijn, is de conclusie van Burger Initiatief dat de gemeente de prioriteiten die jaren niet heeft bijgesteld

Bladzijde 9 alinea 2.2. Sociale problemen

Limmel en Nazareth zijn van oudsher arbeidersbuurten.

Wijzigen:

Deze bewering geldt niet voor de wijk Nazareth. De geschiedenis van Nazareth is de eerste wijk die na de oorlog is gebouwd en was specifiek zeer zeker vele straten van Nazareth speciaal voor ambtenaren en leiding gevende van diverse kantoren en of fabrieken. Naderhand zijn er wijzigingen gekomen. Maar vele oud ambtenaren en leidinggevende genieten nog van de wijk Nazareth ondanks dat zij nu gebruik maken van hun AOW en pensioen.

Bladzijde 9 alinea 2.2. Sociale problemen

De wijk scoort dus negatief op het punt van veiligheid

Aanvulling:

In alle wijken van Maastricht zijn de problemen van werkloosheid vroegtijdig schoolverlaten, drugsgerelateerde problemen (drugrunners, handel en kweek), hangjongeren en schulden en echtscheidingsproblemen. In de enquête van Burger Initiatief werd deze problemen niet aangemerkt op veiligheid. Laat het woordje dus vervallen en vul aan in alle wijken van Maastricht wordt negatief gescoord.

Bladzijde 9 alinea 2.2. Woningvoorraad

Ook sluit de huidige woningvoorraad onvoldoende aan op de wensen van het toenemende aantal ouderen en zorg behoevendenden. Opvallend is verder dat in Limmel vooral de jongeren en in Nazareth vooral de ouderen goed zijn vertegenwoordigd.

Opmerking specifiek voor Nazareth de doelstelling van het WAP en Wop over de problemen van de ouderen op te lossen vinden wij in het geheel niet terug erger nog de vele mogelijkheden om ouderen in Nazareth te herhuisvesten en het probleem van de ouderen op te lossen ook voor de toekomst worden nu gesloopt en of samengevoegd. Zie bladzijde 44 de duplex woningen op de plek van de 22 woningen in de Kasteel Cartielstraat komen 10 tot 12 levensloopbestendige huurwoningen voor terug. Deze 22 woningen is veel vraag naar bij ouderen en de 10 tot 12 levensloopbestendige huurwoningen is volgens het de doelstelling van het wijkontwikkelingsplan niet reëel met het toekomstbeleid van de gemeente Maastricht over de krimp van de bevolking. Ook de samenvoeging van de 30 woningen in de Kasteel Petersheimstraat blijft het probleem van herhuisvesten van ouderen in de wijk Nazareth. Laat de ideale duplex voor ouderen overeind en renoveer woningen in Nazareth Noord die in de toekomst die door vrijwillige vertrek leeg komen te staan tot levensloopbestendige woningen.

Bladzijde 10 alinea 2.2 verenigingsleven

Specifiek voor Limmel wordt het vertrek van de voetbalclub naar de Geusselt als een verslechtering ervaren.

Aanvulling:

En specifiek voor Nazareth wordt het sluiten van de Noodkerk voor ouderen en een kans voor de hangjongeren een verslechtering ervaren (zie handtekeninglijst behoud Noodkerk 542 handtekeningen) Ook in de toekomstplannen het verdwijnen van de Gymzaal zal voor de ouderen van Nazareth een verslechtering ervaren.

Bladzijde 12 alinea 2.3 verbetering van de gezondheid

De ondertunneling van de A2 levert daarnaast een aanzienlijke verbetering op van de lucht- en geluidskwaliteit.

Aanvulling :

Volgens het onderzoek van Klaor Loch is voor de bewoners bij de uitmonden een verslechtering voor hun gezondheid

Bladzijde 15 alinea 3.1 Sociale stijging van bewoners én wijk

Een gevarieerde samenstelling dient immers de sociale versterking van de wijk.

Aanvulling:

Daarom kiest Burger Initiatief Nazareth Noord Oost nog steeds dat niet allen Nazareth Noord wordt aangemerkt in de toekomst alleen verkoop de verhouding voor de toekomst Huur 60 – 40 koop moet blijven gelden voor de gehele wijk Nazareth.

Bladzijde 17 Wie doet wat bij de aanpak

Aanvulling:

Kerngroep bestaat ook uit Burger Initiatief Nazareth Noord Oost Nazareth

Klankbordgroep bestaat uit diverse verenigingen van Nazareth o.a. Ontspanningsvereniging Nazareth, Damesclub Nazareth en Carnavalsvereniging de Kakpepers Nazareth. Ook het Burger Initiatief Noord Oost is sinds oprichting aanwezig

Bladzijde 19 alinea 4.1 nieuw kindscentrum

Om de basisschool met peuterschool speelzaal voor Limmel/Nazareth te behouden, is een nieuw kindcentrum op korte termijn noodzakelijk.

Opmerking:

In de sociale bouwsteen Maastricht Noord oost wordt vermeld dat de kindpopulatie ruim genoeg is (300-350) om een vitale brede school te kunnen dragen. Maar bij deze plannen is rekening gehouden met uitbreiding van honderden gezinswoningen. De stand van zaken is nu slopen van veel gezinswoningen.

Vraag:

Is het nog verantwoordelijk om rekening te houden in het wijkontwikkelingsplan met dit kindscentrum voor beide wijken. De stand van beide scholen totaal aantal kinderen voor Nazareth 110 en Limmel 80.

Bladzijde 33 Inleiding

Op deze reden hebben eerder veel mensen uit de middenklasse Limmel en Nazareth verlaten.

Vraag:

Zijn over deze gegevens onderzoek of rapportcijfers bekend? Tijdens de spreekuren van Burger Initiatief wordt vaak vermeld dat de kinderen vertrekken en de voornaamste redenen zijn de kansen voor werk zijn in de omgeving beperkt.

Bladzijde 34 Alinea 5.1 Doelen van de ruimtelijke verandering

De woningvoorraad in Limmel en Nazareth

Nazareth 1466 huur 299 koop Totaal 1765.

Opmerking : In de wijk Nazareth is na telling van het Burger Initiatief gebleken dat de gegevens van huur en koop niet kloppen. De voorraad koop woningen in Nazareth is 527 is 31%. Natuurlijk vele koopwoningen stonden leeg en werden opgekocht door woningverenigingen o.a. Woonpunt.

Bladzijde 37 Alinea 5.3 voorzieningen: een nieuw wijkcentrum.

Ook de andere winkels in Limmel en Nazareth krijgen de mogelijkheden om naar het nieuwe winkelcentrum te verhuizen.

Aanvullend op het nieuwe wijkcentrum behouden de kernen van Nazareth en Limmel hun sociale functie en eigen buurthuizen.

Aanvulling alleen voor Nazareth:

Naar aanleiding van onze enquête die zeer positief was over de huidige winkelvoorziening in Nazareth zal Burger Initiatief in hun visie bekijken om enkele voorzieningen specifiek voor Ouderen en het sociale contact te behouden. De eerste gesprekken met de ondernemers van de wijk zijn reeds geweest.

Bladzijde 35 alinea 5.2 A2 plan

Daarnaast kunnen fietsers en voetgangers van de Kasteel Hillenraadweg via een onderdoorgang rechtsreeks naar de nieuwe Parklaan en omgekeerd.

Opmerking:

In het alternatief plan van Burger Initiatief wordt de Kasteel Cortenbachlaan aangemerkt voor fietsers en voetgangers. De Kasteel Hillenraadweg blijft een race baan voor het verkeer met zijn vele bussen. En met de splitsing van de nieuwe toekomstige sluiproute door de ondertunneling van Limmel en Nazareth. Ook de voordelen van de Kasteel Cortenbachlaan is dat het mooi aansluit aan het nieuw buurtpark locatie Rijdam. (Zie plannen Buro 5)

Bladzijde 39 alinea 5.4 Nazareth Zuid

Tot slot is tot 2020 nog een kleine ingreep gepland op de hoek Kasteel Hillenraadweg en de Kasteel Bleyenbeekstraat. Ten behoeve van een nieuwe zuidentree van Nazareth worden hier circa 20 sociale huurwoningen gesloopt.

Aanvulling:

Het gaat hierbij om de sloop van woningen die ook als gevolg natuurlijk verloop vrijkomen.

Bladzijde 44 alinea 6.2 vernieuwing Nazareth Noord en Midden

De overgebleven gezinswoningen in het gebied worden gerenoveerd en verkocht.

Wijzigen:

De gezinswoningen van Nazareth Noord worden in overleg met de bewoners en woonpunt op korte termijn gerenoveerd op achterstallig onderhoud. Uitgezonderd de overgebleven gezinswoningen die door een vrijwillige vertrek van de huidige bewoners en /of door mutaties in Nazareth noord eventueel worden verkocht door Woonpunt. Ook bij verkoop hebben de huidige bewoners voorrang op koop. Met als visie en uiteindelijke doelstelling voor de toekomst ook voor Nazareth Noord huur 60% en koop 40%

Bladzijde 46 alinea 6.3 Herhuisvesting

Een kwart vindt dat men erop achteruit is gegaan, Het overige kwart vindt dat dit gelijk is gebleven.

Opmerking:

Schrikbarend zijn deze gegevens.

Burger Initiatief Noord Oost Nazareth

Voorzitter

Jean Ackermans



Maastricht Noordoost
t.a.v. Arianne Kuijt
Antwoordnummer 123
6200 WC MAASTRICHT

Ref. nr.: 09-174

Utrecht
25 november 2009

Geachte mevrouw Kuijt,

Betreft: reactie op concept WOP's Maastricht Noordoost

In bijlage vindt u de reactie van de Fietzersbond, Wijken voor de Fiets op de concept Wijk ontwikkelingsplannen voor Maastricht Noord Oost. De wijkontwikkelingsplannen leiden tot een opwaardering van de wijken en een beter fietsklimaat. Echter met een aantal aanvullende maatregelen kan een nog beter resultaat worden bereikt. Dit zal bijdragen aan een verbetering van de gezondheid van de inwoners van Maastricht, gewenster sociaal gedrag op straat, een betere bereikbaarheid en minder luchtvervuiling.

Graag maken we er u p attent dat dit een product is van de samenwerking die we met wethouder W.Hazeu zijn overeengekomen tussen de gemeente Maastricht en Wijken voor de Fiets.

Met vriendelijke groeten,

Henk Hendriks
Projectleider Wijken voor de Fiets

Bijlage

Conclusies en aanbevelingen

De uitvoering van de wijkontwikkelingsplannen Limmel-Nazareth en Wittevrouwenveld-Wyckerpoort en daarmee gelieerde projecten leidt tot opwaardering van de wijken en daarmee ook tot een beter fietsklimaat. Met een aantal wijzigingen of aanvullende maatregelen kan een nog beter resultaat worden bereikt.

Voor Limmel/Nazareth dringt de Fietzersbond aan op:

- Ruime fietsvoorzieningen en hoge status voor de fiets in het algemeen op de as Balijeweg, Kemenadeplein en Kasteel Erensteinstraat.
- De aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Griend en de verlegde Dolmansstraat.
- Opwaarderen van de Dolmansstraat, inrichten als groene dorpsstraat.
- Onderscheid van een nachtnet voor de fietsroutes naar de lightrailhalte.
- Meer landschappelijke variatie in de verbinding tussen kasteel Bethlehem en kasteel Vaeshartelt (Beukenlaan).
- Opknappen van de ventwegen en fietspaden langs de Meerssenerweg tegelijk met de aanleg van de rotonde.
- Verbeteren van de inrichting van grijze wegen als de Kasteel Hillenraadweg.

Voor Wittevrouwenveld/Wyckerpoort dringt de Fietzersbond aan op:

- Van het kindcentrum een fietsmagneet maken.
- Lagere snelheden bij de oversteekplaatsen op de President Rooseveltlaan/Parklaan.
- Meer nadruk op de dwarsstructuren bij de Groene Loper.
- Aanleg brede fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld op de Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat.
- Herkenbaar maken van de doorgaande fietsroute van Wyck via Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat¹-Burgemeester van Oppenstraat naar de Olympiaweg en Amby.
- Herstel van de verbinding Noormannensingel-Koningsplein-Oranjeplein ter hoogte van de Scharnerweg.
- Verbeteren van de inrichting van grijze wegen.
- Herinrichten van de Sint Gerardusweg en aandacht geven aan voorzieningen in Wyckerpoort-zuid.

Voor de Geusselt dringt de Fietzersbond aan op:

- Lokaliseren van de nieuwe voorzieningen, ook het zwembad en de parkeerplaatsen, aan de randen.
- Knippen van Olympiaweg en Stadionweg als autoverbinding.
- Het resterende binnengebied open en groen houden met toevoeging van enkele fietspaden.

Inleiding

Een veilige verkeerssituatie is belangrijker om kinderen voldoende te laten bewegen dan veel speelplekken en veel groen in een wijk. Dat is de conclusie van Sanne de Vries in haar proefschrift over beweegvriendelijke wijken voor kinderen (2009). Die conclusie bevestigt het belang van het project Wijken voor de Fiets. Daarmee wil de Fietzersbond de positie van het langzaam verkeer in verschillende steden verstevigen. In een wijk waar veel gefietst wordt, wonen mensen graag, want zo'n wijk is gezonder, heeft frisse lucht, is veilig, geeft bewegingsvrijheid en is beter bereikbaar. Met ondersteuning van het Ministerie van VROM werkt de Fietzersbond mee aan de herstructurering van de 40 "aandachtswijken". De methode van Wijken voor de Fiets is gebaseerd op stedenbouwkundige ontwikkeling van de wijk samen met de gemeente, woningbouwcorporaties en bewoners aan de hand van een

¹ Ontbreekt als fietsroute op het gemeentelijke kaartje.

zeven stappen plan. Dit is een zgn. "omgekeerde" ontwerpmethode waarbij de langzaam verkeerroutes in een vroeg stadium worden uitgestippeld en de auto-ontsluiting het laatst. Bij de herstructurering van de Maastrichtse wijken Limmel, Nazareth, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort is deze methode niet toegepast. Wel heeft Wijken voor de Fiets een wijkinventarisatie uitgevoerd en vervolgens geparticipeerd in het stadslab Maastricht Noord-Oost van KEI (Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing). Met een studie naar de verschillende ingrijpende samenhangende plannen voor Maastricht Noordoost en deze reactie op de twee wijkontwikkelingsplannen wil Wijken voor de Fiets verder bijdragen aan de plannen voor de ruimtelijke structuur van deze wijken.

Naast de wijkontwikkelingsplannen hebben ook de plannen voor de A2, voor de Geusselt, voor het Maaskruisend verkeer en voor de oversteekbaarheid van het spooreplacement grote consequenties voor Maastricht noordoost. De ontwikkeling is daardoor complex.

Hoofddoelen van beide concept-wijkontwikkelingsplannen zijn:

- 1 Toename kwaliteit van leven
- 2 Toename individuele en collectieve ontwikkelingskansen
- 3 Vitale en aantrekkelijke wijk

Concretere doelen zijn kwalitatieve verbetering in 2020 van:

- Geestelijke en lichamelijke gezondheid
- Onderwijs en opvoeding
- Integratie, participatie en (ver)binding
- Werk en werkgelegenheid
- Veiligheid
- Wonen en woonomgeving

Wat de lichamelijke en geestelijke gezondheid betreft worden als concrete doelen onder meer gesteld dat een groot deel van de bewoners actief beweegt en dat de lucht- en geluidskwaliteit aanzienlijk zijn verbeterd. Het woonklimaat wordt onder meer verbeterd door nieuwe verbindingen en het opheffen van oude barrières. In beide wijkontwikkelingsplannen staat dat beweging wordt bevorderd door verbeteren van de fiets- (en wandel-) routes.

De reactie van de Fietzersbond beperkt zich tot de ruimtelijke veranderingen in de wijken, en richt zich vooral op de veranderingen van de openbare ruimte en het verkeer. De kaarten van de consultatieversie van de wijkontwikkelingsplannen voor Limmel-Nazareth en Wittevrouwenveld-Wyckerpoort zijn sterk gericht op de aanpak van bestaande bebouwing (sloop, renovatie) en de vervangende nieuwbouw. De aandacht voor de openbare ruimte op deze kaarten beperkt zich tot enkele grote ingrepen (tunnel onder spoor, fietsbrug A2). Op de infomarkten werden kaarten getoond met wegcategorisering, van fiets- en voetgangersverbindingen en van tracés voor OV-assen. De Fietzersbond heeft daar kopieën van aangevraagd en ontvangen. Deze reactie van de Fietzersbond is gebaseerd op de consultatieversie van de wijkontwikkelingsplannen, op de hiervoor genoemde aanvullende kaarten, op het voorlopig ontwerp voor de A2 zone, op de MER voor het zwembad, op de concept planstudie Maaskruisend verkeer en op waarnemingen in het gebied.

Het versterken van de fietscultuur kan ook een effectieve aanpak van het fietsklimaat op wijkniveau zijn. Op dat punt zijn in de toekomst nog initiatieven te nemen. Wat woningen en bestemmingen betreft is de inpassing van fietsenstallingen en fietsparkeerplaatsen een algemeen aandachtspunt. Verdunning kan ook wordt benut als kans om buurtstallingen of geclusterde privéstallingen te realiseren. En natuurlijk om het parkeren op de rijbaan te verplaatsen naar parkeren op terreinen of ondergronds.

Opmerkingen bij WOP Limmel-Nazareth

Positieve ontwikkelingen

Het verminderen van het doorgaand vrachtverkeer en het verleggen van de Willem Alexanderweg biedt in meerdere opzichten kansen voor grote verbeteringen in Limmel. Om te fietsen en te lopen zal de wijk vriendelijker worden. Een onderdoorgang bij het spoor en

aanpassing van het kruispunt bij de Meerssenerweg en verbetering van de voorzieningen geeft ook kansen voor een betere voorwaarden om te fietsen en te lopen. Het hangt wel ook van de uitwerking af in hoeverre die kansen benut worden.

Voorzieningen/winkels

Op basis van recent onderzoek van de Universiteit Twente verwachten wij dat een concentratie van de winkels op een locatie voor beide wijken niet zal leiden tot een lager fietsgebruik omdat de hemelsbrede afstand voor de wijkbewoners onder de 750 meter blijft. Echter, de toegenomen afstanden zouden wel tot minder lopen en meer autogebruik kunnen leiden. Dat zal echter ook sterk afhangen van de kwaliteit van het winkelaanbod en die is bij een meer centrale ligging waarschijnlijk hoger.

Geef fietsers ruimte en status op de centrale as

Er wordt een verbindende centrale as gerealiseerd bestaande uit de Balijeweg, Kemenadeplein en Kasteel Erensteinstraat. Op deze as zouden de wijkbewoners elkaar moeten kunnen ontmoeten wat een aantrekkelijke openbare ruimte vereist. Omdat er veel wijkbestemmingen liggen, kan de inrichting van de as ook sterk bijdragen aan de uitnodiging om te bewegen. De as moet dus aantrekkelijk zijn om te fietsen en te lopen. In het ideale geval zou de centrale as autovrij zijn, maar daar zijn de plannen niet op gericht. De Balijeweg krijgt juist een grotere wijkontsluitingsfunctie. Op het Kemenadeplein en de Kasteel Erensteinstraat in Nazareth zal de intensiteit van het autoverkeer zonder specifieke maatregelen toenemen, omdat in de Geusselt allerlei publieksaantrekkende functies worden gevestigd, omdat Amby nog verder groeit, omdat er via Nazareth een vlotte verbinding mogelijk is en omdat de doorstroming op de Terblijterweg door aanleg van twee nieuwe kruispunten met verkeerslichten achteruit gaat.

Binnen het gekozen concept, waarin dus alle verkeer samen moet gaan, is voldoende bewegingsruimte voor fietsers en voetgangers van belang. Op een ontsluitingsweg dienen die uit gescheiden fietsvoorzieningen te bestaan. Die ontbreken in de huidige situatie en dus moet daarvoor voldoende ruimte worden gecreëerd. Op de kaart is echter niet overal meer verkeersruimte zichtbaar.

Meer verkeersruimte kan worden gerealiseerd door het opheffen van de parkeerplaatsen langs de rijbaan in de Kasteel Erensteinstraat en elders. Het parkeren dient op pleintjes of onder de nieuwbouw te worden geconcentreerd. Nu de kerk van Nazareth is gesloopt blijkt er een mooi vierkant plein te liggen. Dat plein zou ook compenserende parkeerruimte kunnen bieden om meer ruimte te scheppen voor rijdend verkeer. Echter, uit de stukken blijkt dat er woningbouw in een ver gevorderd stadium van voorbereiding is.²

Ook als er op zichzelf genoeg verkeersruimte op de as wordt gerealiseerd zou autoverkeer roet in het eten kunnen gooien. Als de autobereikbaarheid van de bestemmingen te goed is, zal gemakzucht tot hoger autogebruik in de wijk leiden. Teveel autoverkeer op en slechte oversteekbaarheid van de as leidt tot splijten in plaats van verenigen. Teveel autoverkeer is niet te verenigen met een goed verblijfsklimaat en veilig fietsen voor kinderen over de Kasteel Erensteinstraat en het Severenplein. Fietsen en lopen wordt er dan niet aantrekkelijker op en dat leidt tot een neergaande spiraal. Daarom zijn er ontmoedigende maatregelen gewenst voor autoverkeer over deze route, bijvoorbeeld een knip in de Kasteel Erensteinstraat. Ook bij de nieuwe brede school moeten conflicten tussen fietsende kinderen en automobilisten en risicosituaties worden tegengegaan. Met name vanaf Nazareth ligt de school meer op fietsafstand dan op loopafstand. De ontsluiting van het terrein dient primair te worden gericht op lopende en fietsende kinderen. Er ligt ook een kans om bij de school, het gezondheidscentrum en andere voorzieningen goede fietsenstallingen te realiseren en fietsparkeerplaatsen waar ogen op uitzien (wegens diefstalrisico). Op de kruising van Balijestraat en de (verlegde) Willem Alexanderweg kan een rotonde het fietsklimaat versterken.

Leg een tweerichtingenfietspad tussen de Griend en de omgelegde Dolmansstraat

² Voordeel van die woningbouw is echter meer sociale controle op de onderdoorgang van de autosnelwegen.

Goede fietsverbindingen met het centrum zijn voor iedere wijk dus ook voor Limmel van groot belang. Uit de kaart blijkt dat het voornemen bestaat om de kruising van de Willem Alexanderweg en Viaductweg op te heffen en dat alleen een verbinding bij de Borgharenweg overblijft. Dat betekent dat de Viaductweg met de naastgelegen fabrieken een brede barrière wordt van 750 meter lang. De Borgharenweg, die nu autoluw is, wordt een drukke weg. Hierover gaat ook doorgaand verkeer naar de Beatrixhaven rijden (vrachtverkeer vanaf de Noorderbrug en uit het centrum. Fietsers uit Limmel moeten om op de Noorderbrug te komen 350 meter omrijden langs drukke wegen en daarbij twee keer oversteken bij stoplichten. Om in het centrum te komen blijft het voor inwoners van Limmel, de studenten van de hotelschool, voor forenzen uit Bunde en Meerssen en voor fietsers afkomstig van P&Rride Beatrixhaven, noodzakelijk om gedeeltelijk langs een drukke ontsluitingsweg te fietsen. De historische radiaal over Dolmansstraat kan wel worden opgeknapt tot een fraai autoluw weggetje met een wat landelijk karakter. Onduidelijk is of de brandweergarage via de omgelegde Dolmansstraat met de hoofdweg verbonden wordt en of de brandweer en fietsers in conflict kunnen komen.

Positief is vooral het pad langs de Maas, want daarmee komt een doorgaande verbinding tot stand tussen Wyck, Borgharen en het westelijke jaagpad langs het Julianakanaal (verbinding Maastricht-Maasbracht). Het is echter de vraag of de realisatie binnen afzienbare tijd werkelijkheid wordt, omdat het tracé over een bedrijfsterrein gaat. Voor de inwoners van Limmel is van belang dat met een aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Borgharenweg (vanaf de verlegde Dolmansstraat) en de Griend, wel zeker een conflictarme fietsroute naar het centrum kan worden gerealiseerd (slechts 1 stoplicht) die verder langs de Maas doorloopt tot helemaal in Eijsden.

Bereikbaarheid lightrailhalte

De lightrailhalte ligt helaas buiten de wijken terwijl het voor de exploitatie en de concurrentiekracht van het OV toch van groot belang is dat deze halte ook vanuit de wijken wordt gebruikt. Tussen de halte en Limmel ligt een groenzone met een TBSkliniek. In dat gebied is een fijnmazig padennet gepland. Ook vanuit Nazareth zijn er verschillende routes mogelijk. Dat de reizigers over verschillende routes worden gespreid komt de sociale veiligheid niet ten goede. Het is wellicht goed om een nachtnet en recreatieve paden te onderscheiden. Het nachtnet wordt geasfalteerd, beter verlicht en meer gekoppeld aan bebouwing of wegen met verkeer. Het naar het noorden verplaatsen van het nieuwe pad tussen de Jeruzalemweg en Beukenlaan, tot tegen de Korvetweg aan, levert wellicht iets meer sociale veiligheid. Bij de halte zijn zoals bij alle treinstations goede fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk.

Beukenlaan

Het is boeiend dat twee fraaie kastelen met elkaar verbonden worden. Wel is het jammer dat het charmante restant van de Limmelderweg onder parkeerplaatsen verdwijnt. De verlenging van de beukenlaan tot een 1,6 kilometer lange rechte laan, bijna twee keer zo lang als nu, lijkt wel wat veel van hetzelfde. Misschien kan er meer variatie in het landschapsontwerp worden gebracht. De verharding van de bestaande laan werkt afstotend op fietsers. Om wervend te zijn moet de verharding geen ergernis opwekken. Als de functie alleen recreatief is, kan ook een kwaliteitsvolle halfverharding worden toegepast, bijvoorbeeld Grauwaske.

De versleten Meerssenerweg opknappen

De plangrens van Avenue2 ligt bij de Kasteel Bleienbeekstraat. Ten noorden daarvan zijn de ventwegen en de fietspaden tot aan de locatie voor de nieuwe rotonde in erg slechte staat. Het is gewenst de weg integraal op te knappen. Wat het kruispunt met de Viaductweg betreft is het opvallend dat er zo weinig bekend is over de vormgeving ervan, terwijl dat voor het langzaam verkeer een belangrijk punt is.

Grijze wegen aanpakken

De Kasteel Hillenraadweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg maar momenteel ingericht als busroute en gebruikt als autosluiproute voor Amby en daardoor toch geen hoogwaardige fietsroute. Bij de fietstunnel onder de Viaductweg komen tijdens de spits zelfs

verkeersopstoppingen voor. Het verleggen van de busroute naar de Meerssenerweg, het plaatsen van fietsvriendelijke verkeersremmers of in het uiterste geval een herprofilering van de weg (tot een meer slingerend en groen lint) zouden van de Kasteel Hillenraadstraat een betere langzaam-verkeersstraat maken.

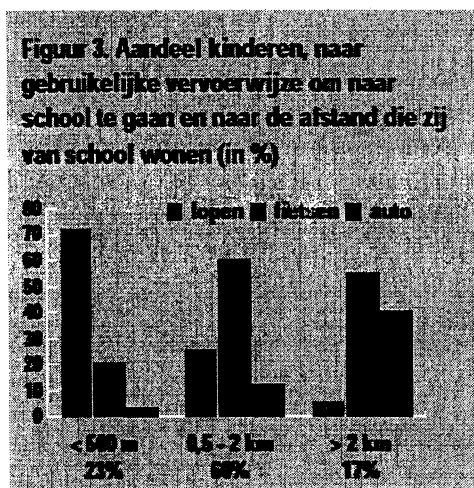
Opmerkingen bij WOP Wittevrouwenveld-Wyckerpoort

Een goede start

In Wittevrouwenveld is recent een aantrekkelijk centrum gerealiseerd, met veel voorzieningen en kleinschalige, openbare ruimte. Dit is een veilige ruimte met veel mensen op straat, een ruimte die uitnodigt tot lopen, fietsen en ontmoeten. De plannen voor de A2 zullen leiden tot een veel fijnmaziger verbindingennet over de huidige traverse heen.

Maak van het kindcentrum een fietsmagneet

Voor 2017 staat de realisatie één basisschool voor beide wijken gepland in een kindcentrum op de locatie van de Openluchtschool. In de planvorming moet dus rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van deze school. Door het A2 project is de autobereikbaarheid van het kindcentrum tegen die tijd uitstekend. Door de centralisering neemt de gemiddelde afstand van de woon-schoolroute toe. Een deel van de kinderen woont in 2017 verder dan 500 meter van de wijschool. De grotere afstand zal leiden tot minder kinderen die lopen en meer die met de auto worden gebracht. Om te fietsen ligt te school op een goede afstand voor alle wijkbewoners.



Uit Fietsverkeer 5, maart 2003 (Fietsberaad)

Om te bevorderen dat ondanks de goede autobereikbaarheid toch voor de fiets wordt gekozen zijn aanvullende maatregelen nodig: bij voorkeur een autovrije zone bij de school, goede fietsparkeerplaatsen voor de kinderen en leerkrachten, kindvriendelijke schoolroutes en het uitdragen van een positieve houding ten aanzien van de fiets door de school/het kindcentrum.

Kindvriendelijke schoolroutes moeten niet alleen verkeersveilig zijn, maar ook zo worden ervaren. Anders kiezen de ouders alsnog voor de auto.

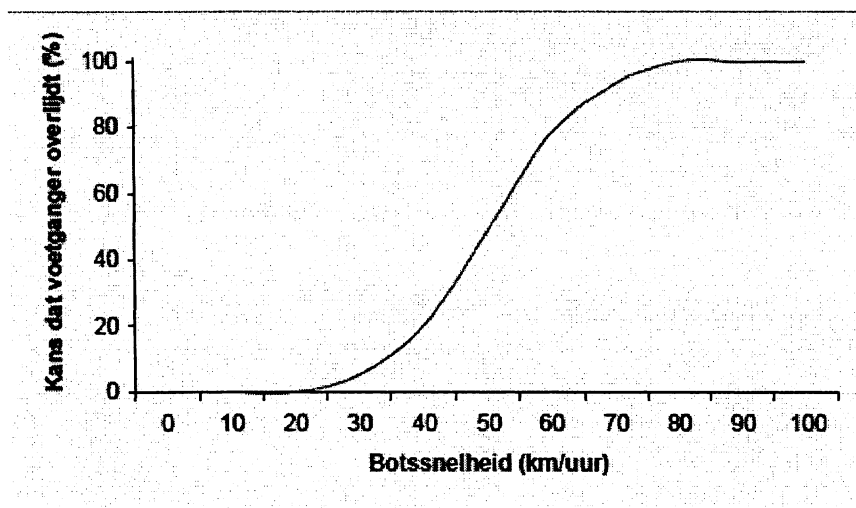
Leg de verkeersveiligheidslat hoger

Voor de fietsende kinderen uit Wyckerpoort is met name de snelheid van het autoverkeer op de President Rooseveltlaan (Parklaan) bedreigend. In het voorlopig ontwerp van Avenue2 blijft de maximumsnelheid hetzelfde als nu: 50 km/uur.

Van de 28 fietsers die in periode 2003-2005 in Maastricht overleden of in het ziekenhuis terecht kwamen vanwege een ongeval, had 75% een ongeval op 50 km/uur- of 70 km/uur wegen.

Bij ontmoetingen van fietsverkeer en autoverkeer is 30 km/uur een optimale snelheid. De kans op een fatale afloop bij een bepaalde snelheid is bekend. Het is gebruikelijk om uit te

gaan van 20% snelheidsreductie voordat het ongeval plaatsvindt. Bij een rijsnelheid van 50 km/uur is de botssnelheid dan 40 km/uur. Uit de volgende grafiek kan worden afgeleid dat als een kind of andere verkeersdeelnemer zich bij het oversteken vergist en op de Parklaan aangereden wordt door een auto die precies de maximumsnelheid aanhoudt de kans op een fatale afloop ongeveer 20% is. Bij een rijsnelheid van 30 km/uur is er echter nauwelijks kans op een fatale afloop.



Kans dat voetganger overlijdt in botsing met auto als functie van de botssnelheid (uit Factsheet kruispunttypen, juni 2009, SWOV).

Verandering van het dwarsprofiel en het wegbeeld verkleinen de neiging om snel te rijden doordat er nog slechts 1 strook per rijrichting zal zijn en door parkeervakken en bomen langs de rijbaan. Daar staat tegenover dat de rijbaan met 3.50 meter aan de ruime kant is voor alleen autoverkeer, dat er over meer dan 1,5 kilometer geen bochten van betekenis voorkomen, dat automobilisten bijna nergens hoeven te stoppen omdat vier van de vijf kruispunten met verkeerslichten verdwijnen, ze overal voorrang krijgen en dat er nergens fysieke snelheidsremmers zijn voorzien. Kortom, bij 50 km/uur is het risico al groter dan wenselijk en er is geen enkele hindernis om met hogere snelheid over de parklaan te rijden. Het is dus wenselijk dat bij de kruispunten, zeker op schoolroutes, een lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt afgedwongen, namelijk maximaal 30 kilometer per uur. Bij hoge snelheden zal de parklaan de wijk in tweeën blijven splijten, ondanks de lage verkeersintensiteit. Overigens maakt de grafiek ook duidelijk dat de Groene Loper niet moet worden ingericht als speelruimte: het is gelet op de verkeersveiligheid onverantwoord om kinderen tussen de geparkeerde auto's door de rijbaan te laten oversteken naar de Groene Loper.

Kinderen hebben ook meer dan andere fietsers behoefte aan (eigen) ruimte: kleintjes slingeren, groteren letten vooral op elkaar en minder op het verkeer. Aangezien de Prof. Cobbenhagenstraat en -Voltastraat ook worden gezien als OV-as en er ook voor alle gemotoriseerde voertuigen een overstek van de President Rooseveltlaan zal blijven, is het vrijwaren of scheppen van ruimte voor fietsende kinderen op deze straten belangrijk. Daarbij denken wij aan brede fietsstroken (2 meter) of zelfs fietspaden. Vanwege de vele scholen in de omgeving is ook elders het scheppen of vrijwaren van ruimte voor fietsers gewenst. Deze straten zijn als erftoegangsweg gecategoriseerd, maar ook dan kan worden gekozen voor vrijliggende fietsvoorzieningen.

Maak de takken van de Groene Loper belangrijker ten opzichte van de stam

Het wegnemen van de barrièrewerking van de A2-passage behoort tot de hoofddoelen van het A2-project. De stedenbouwkundigen die in 2008 het KEI-stadslab bijwoonden, stelden dat verbinden en verblijven er centraal moesten staan en verkeer volgend zou moeten zijn. Het slechten van de barrière betekent dat er meer en betere oost-westverbindingen moeten worden gerealiseerd. Nu het doorgaande verkeer ondergronds gaat is het belang van de noordzuidrelatie niet meer zo dominant ten opzichte van de oostwestrelaties. De meeste

verkeersbewegingen volgen de Groene Loper niet, maar kruisen die. Dus zou het langgerekte profiel van de Groene Loper op een aantal punten mogen worden doorbroken om de oostwestrelaties te benadrukken en te versterken. Visueel, maar ook functioneel. Verkeerskundig zou dat moeten worden vertaald in ontwerpen waarbij het oostwest verkeer (meer) prioriteit of zelfs voorrang heeft. Wij denken dan het meest aan de Scharnerweg, maar ook aan de hoofdfietsroutes aan de noordkant van de Groene Loper (ten zuiden van tunnelingang, nog geen straatnaam bekend) en aan de verbinding Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat. Om onzekere fietsers te helpen zouden bij een aantal minder gefrequenteerde oversteekplaatsen VRI's kunnen worden geplaatst die normaal uit staan en middels een drukknop in werking kunnen worden gesteld.

Een uitdaging

De verbinding Wyck-Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat³-Burgemeester van Oppenstraat-Olympiaweg-heuvelland is niet alleen belangrijk voor fietsers uit de wijk zelf, maar behoort tot het stedelijke hoofdfietsnet. Het is de meest directe fietsverbinding tussen Amby en het centrum en ligt langs de nieuwe zwembadlocatie. In het ideale geval, bij omgekeerd ontwerpen, zou de Terblijerweg ongelijkvloers worden gekruist en zou de VRI voor autoverkeer westelijker worden gesitueerd. De Fietsersbond daagt de gemeente uit om er in ieder geval een herkenbare doorlopende fietsroute van te maken. Binnen de wijk biedt het doortrekken van het laanconcept over de gehele Burgemeester van Oppenstraat (bomenstructuur, karakteristiek wegdek, verkeersremmende voorzieningen) de mogelijkheid om er een aantrekkelijk wegvak in op te nemen.

Bus over de President Rooseveltlaan/Parklaan

De Burgemeester van Oppenstraat is een directe fietsroute en woonstraat. Er is nu ook een OV-as geprojecteerd. De inrichtingseisen van een OV-as conflicteren met die van een woonstraat met fietsroute. Een alternatieve busroute kan gebruik maken van de President Rooseveltlaan/Parklaan die immers capaciteit genoeg heeft.

Herstel de westelijke verbinding over Koningsplein-Scharnerweg-Oranjeplein

Het Koningsplein en Oranjeplein zijn sterk van elkaar gescheiden door de Scharnerweg. Daardoor is er ook geen doorlopende fietsverbinding Noormannensingel-Koningsplein-Oranjeplein terwijl dat eigenlijk prettige autoluwe lanen zijn. Het splitsen en uitbuigen van de rijbaan van de Scharnerweg zou het mogelijk maken om deze verbinding tussen beide delen van Wyckerpoort in behoorlijke mate te herstellen. Want dan kan het mogelijk worden gemaakt dat ook fietsers in twee fasen oversteken (nu kunnen dat alleen voetgangers, met veel moeite overigens). De verbindingen over en tussen deze pleinen hebben behalve voor wijkbewoners ook betekenis voor de vele scholieren die in de omgeving moeten zijn (leerlingen van het Sint Maartenscollege, ROC Leeuwenborg, de Nutsschool en het toekomstige kindcentrum in Wittevrouwenveld). De pleinen hebben veel onbenutte mogelijkheden en zouden kunnen worden opgewaardeerd. Bij herinrichting kunnen op de scholen georiënteerde fietspaden worden geïntegreerd.

Denk ook aan Wyckerpoort-zuid

Het is opvallend dat het wijkontwikkelingsplan in dit deelgebied van de wijk geen projecten aangeeft. Het is echter gewenst dat de situatie van fietsers op de Gerardusweg verbetert. Dat is een lange rechte weg waar hard kan worden gereden. Ook toont de omgeving van de weg vervallen. De Gerardusweg is in combinatie met de overweg bij de Alfons Ariënsstraat de enige ontsluiting voor fietsers en voetgangers aan de zuidzijde. Omdat de verbinding met de J.F. Kennedysingel voor auto's verdwijnt zal het sluipverkeer wel sterk afnemen. Het herstel van de verbinding Heerderweg-Adelbert van Scharnlaan voor autoverkeer, zoals voorzien in het voorlopig ontwerp van Avenue2, is een bedreiging voor fietsverkeer op de Heerderweg (en de Adelbert van Scharnlaan die een 50 km/uur weg wordt). Fietsvoorzieningen ontbreken er.

³ Ontbreekt als fietsroute op het gemeentelijke kaartje.

Pak grijze wegen aan

De wijk wordt voor het overgrote deel 30 km-gebied. Echter, dan moet de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ook daadwerkelijk in de hand gehouden worden, ook op de busroutes. Op de ontsluitingswegen (Czaar Peterstraat, Koning Clovisstraat, Scharnerweg, Meerssenerweg) bestaan de fietsvoorzieningen veelal uit fietsstroken, soms langs parkeervakken en veelal smal. Soms ontbreken ze helemaal. Het is wenselijk dat fietsers zich op deze vastgestelde fietsroutes veilig voelen. Het CROW ontraadt parkeervakken langs fietsstroken op 50 km/uur-wegen (ASVV 2004).

Hou het binnengebied van de Geusselt autoluw

De Geusselt is voor de stad een nogal perifere locatie. Functies in het centrum van Maastricht zijn per fiets en bus beter bereikbaar vanuit alle wijken. Opvallend is dat de bereikbaarheid per trein niet wordt verbeterd terwijl de oude en nieuwe functies (stadion, zwembad, campus internationale school met 950 leerlingen, 25.000 m² kantoorruimte) op de regio zijn gericht: de geplande lightrailhalte ligt in vogelvlucht even ver van de Geusselt als het centraal station (in vogelvlucht 1,5 km vanaf de geplande zwembadlocatie).

De ontwikkeling van de Geusselt leidt tot een aantrekkelijker en sociaal veiliger gebied maar ook tot meer autogebruik en meer autoverkeer in de omgeving. Op de Terblijterweg zijn twee nieuwe VRI's noodzakelijk en nemen oponthoud en luchtvervuiling toe. Bovendien zou de Geusselt tijdens de langdurige werkzaamheden voor de A2 en de Noorderbrug vanuit grote delen van de stad minder goed bereikbaar kunnen zijn dan vanuit de regio.

De ontsluiting van de Geusselt wordt veel fijnmaziger, ook voor de auto. Er komt een nieuwe auto-ontsluiting bij de Oostermaasweg. Om het parkkarakter te versterken, het verblijfsklimaat te verhogen en langzaam verkeer te bevorderen zou het gebied per auto niet doorkruisbaar moeten zijn, alleen toegankelijk vanaf de randen. De

autoparkeervoorzieningen zouden meer aan de rand moeten worden geconcentreerd, met name nabij de hoofdwegen in het zuiden en westen. De huidige parkeerplaats aan de noordkant van de Olympiaweg is minder gewenst en de parkeerplaats aan de zuidkant van de Olympiaweg zou alleen vanaf de nieuwe Oostermaasweg ontsloten moeten zijn. Om bovengenoemde redenen zou de Olympiaweg moeten worden geknipt voor autoverkeer. De Stadionweg kan worden geknipt of voorzien van een groot aantal drempels.

De kaart beziende lijkt het beter om ook het zwembad zelf aan de zuidkant van de Olympiaweg te situeren zodat het hart van landgoed de Geusselt, met daarin centraal het fraaie kasteeltje, open en groen blijft.

Het zwembad zou per fiets ook rechtstreeks van de noordkant bereikbaar moeten zijn. Van die kant komen bezoekers uit Limmel, Nazareth, Rothem/Meerssen en Amby. Ook moet zo een directe aansluiting op de Groene Loper worden gerealiseerd voor de bezoekers uit onder meer Wyckerpoort en Maastricht-west. Op de kaarten (ruimtelijke visiekaart en andere) is die verbinding niet doorgetrokken. Het gebouw zou meer op de Olympiaweg moeten zijn gericht om een bijdrage te leveren aan de sociale veiligheid daarop. De Olympiaweg is namelijk een belangrijke fietsverbinding voor Amby en onlangs in het fietsplan vastgesteld als hoofdfietsroute. Het zwembadgebouw kan bijdragen aan de sociale veiligheid als het niet te introvert is, maar contact legt met de omgeving door goede zichtlijnen van binnen naar buiten.

Ook is het gewenst de wegen in het gebied waar fietsers met auto's worden geconfronteerd verkeersveiliger in te richten of liever: de auto- en fietsontsluitingen meer uit elkaar te halen.. De Olympiaweg schiet op dit moment op enkele punten tekort wat betreft verkeersveiligheid. Er zijn snelheidsremmende voorzieningen noch fietspaden tussen de rotonde en de Stadionweg. Fietsers kruisen veel afslaand verkeer bij McDonalds. Ook trekt de Stadionweg vrij veel autoverkeer. Het kruispunt Stadionweg-Olympiaweg valt niet als zodanig op, in de huidige situatie is daar een plateau gewenst. De nieuwe Oostermaasweg zou meteen volgens Duurzaam Veilig moeten worden ingericht (als 30 km gebied met snelheidsremmende voorzieningen), temeer omdat dit ook een directe toegangsroute wordt voor een deel van de fietsers uit het zuidoostelijke stadsdeel.

Fietsersbond, team Wijken voor de Fiets, november 2009