

Consultatieverslag

Wijkontwikkelingsplan Wittevrouwenveld/ Wyckerpoort 2009 (geëvalueerd)

d.d. 12 januari 2010



Gemeente Maastricht

servatius

W O O N P U N T



INLEIDING

Voor u ligt het evaluatieverslag van de consultatie over het Wijkontwikkelingsplan (WOP) 2009 voor Wittevrouwenveld en Wyckerpoort. Het WOP Wittevrouwenveld/ Wyckerpoort is tijdens een informatiemarkt op 14 november 2009 aan de wijk gepresenteerd. Deze markt werd door ruim 200 bewoners bezocht. Het vormde de start van de consultatie die doorliep tot en met 28 november 2009.

De consultatie leverde 18 schriftelijke reacties op: 5 over Wittevrouwenveld, 11 over Wyckerpoort en 2 algemene. In het navolgende verslag komen eerst de reacties die betrekking hebben op Wittevrouwenveld en dan die betrekking hebben op Wyckerpoort aan de orde. De reacties zijn van een letter en een nummer voorzien. Insprekers uit Wittevrouwenveld zijn te herkennen aan de afkorting Wvv, die uit Wyckerpoort aan de afkorting WP.

De reacties zijn gerangschikt en gegroepeerd naar onderwerp volgens de indeling van het WOP 2009. De antwoorden van de Stuurgroep Oost en het College van B & W op die reacties zijn steeds *cursief* weergegeven (evaluatie). Indien het WOP naar aanleiding van de evaluatie wordt aangepast, is aangegeven op welke punten dat gebeurt. Het definitieve WOP 2010 wordt op 23 februari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Maastricht.

SCHRIFTELIJKE REACTIES WITTEVROUWENVELD

Het Buurtplatform Wittevrouwenveld Actief heeft een uitgebreide reactie gegeven op het WOP. Het platform benadrukt vooraf dat Wittevrouwenveld een sociaal zwakkere wijk is die al langere tijd in een transitiefase verkeert door grootschalige renovatie en nieuwbouw. Voor veel bewoners is een WOP moeilijk te begrijpen. Door veelal problematische leefomstandigheden zijn ze meer met 'overleven' bezig en is het recht op inspraak op een dergelijk plan voor hen moeilijk uitvoerbaar. Het platform spreekt verder in algemene zin haar zorg uit over de afbraak van sociale cohesie in de buurt. Door alle renovaties en nieuwbouwplannen van Servatius neemt de cohesie, altijd één van de sterke punten van Wittevrouwenveld, af. Het buurtplatform vraagt dan ook nog sterker dan in het verleden aandacht voor dit punt.

Verder hebben ook Trajekt en de Fietzersbond een uitgebreide reactie gegeven op de wijkontwikkelingsplannen voor Maastricht Noordoost. Volgens de fietzersbond leiden deze plannen tot een opwaardering van de wijken en een beter fietsklimaat. Met een aantal aanvullende maatregelen kan echter 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.

De Fietzersbond constateert dat in Wittevrouwenveld met het nieuwe centrum een veilige ruimte is gemaakt die uitnodigt tot lopen, fietsen en ontmoeten. Verder leiden de plannen voor de A2 tot een veel fijnmaziger verbindingennet over de huidige traverse heen. Het fietsklimaat kan echter nog verder worden verbeterd. De voorstellen die de Fietzersbond hiervoor doet, zijn opgenomen onder het kopje 'Infrastructuur'.

Trajekt wil 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 de burgers speelt en niet andersom. Ook geeft Trajekt aan dat het op dit moment 'druk' is in Noordoost. Geldstromen in initiatieven overspoelen de buurt. Houd ook rekening met reeds bestaande (burger)initiatieven. Deze moeten versterkt en aangevuld worden en niet verdrongen. Tot slot mist Trajekt het thema vergrijzing/krimp in de streefbeelden. Terwijl dit thema invloed heeft op alle in het WOP genoemde streefbeelden.

De verdere inhoudelijke reactie van Trajekt komt terug onder de kopjes over de streefbeelden.

Wij onderkennen dat de langjarige herstructurering van de wijk de sociale cohesie onder druk kan zetten. Het is daarom belangrijk om de ruimtelijke verandering gelijk op te laten gaan met sociale versterking, en de maatregelen op het vlak integratie en participatie voortvarend uit te voeren.

De in het WOP gekozen samenhangende aanpak op sociaal en ruimtelijk terrein, met duidelijke streefbeelden én invloed van bewoners op de concrete activiteiten, zien wij als kans en succesfactor voor de wijkvernieuwing. Deze aanpak richt zich op de hele looptijd van de vernieuwing (2010-2020) en wordt geconcretiseerd via een voortschrijdend tweejaarlijks uitvoeringsprogramma. In dat programma staat het perspectief van de bewoners centraal. Geen maatregelen dus van bovenaf, maar samenwerking op basis van gelijkwaardigheid, met waar nodig professionals in een faciliterende en begeleidende rol. Om verdringing tegen te gaan is binnen de streefbeelden één kernpartner de kartrekker.

Het thema vergrijzing/ krimp komt verspreid in het WOP aan bod. De doelgroep ouderen is daardoor weinig herkenbaar. Vooral in relatie tot het streefbeeld wonen zien wij dat als een gemis. Het WOP vullen wij hier op aan.

Uitgangspunten (WOP par. 3.1)

- Samenwerking

In het WOP staat dat het plan het 'resultaat is van een zorgvuldig proces van afstemmen en samenwerking'. Het Buurtplatform herkent zich niet in deze woorden en vindt dat ze onvoldoende en niet-concrete informatie heeft gekregen (bijvoorbeeld over de staat van de huizen en de verkeersstructuur), dat er te veel sprake was van eenrichtingsverkeer zonder inhoudelijk overleg (het buurtplatform ontvangt mededelingen) en dat de stukken nooit tijdig zijn aangeleverd (het buurtplatform voelde zich telkens overvallen omdat ze stukken niet van te voren kon inzien). Waarom heeft het Buurtplatform ondanks herhaald verzoek geen informatie gekregen over de bouw- en woontechnische staat van de woningen en de verkeersstromen inclusief het openbaar vervoer? Inzichten hierover van de gemeente en Servatius werden te laat verstrekt. Verder werd de sloop van de gehele Tillystraat pas vlak voor het publiek maken van het WOP aan het buurtplatform meegedeeld, met het verzoek het plan te ondertekenen. Dit gaat tegen de samenwerkingsafspraken van het convenant in en geeft blijk van minachting naar de bewoners. Tot slot constateert het Buurtplatform dat er voor het overleg over het alternatieve plan van Buro5 een te krap tijdsschema is opgelegd.

Bij de start van het planvormingsproces zijn de spelregels voor de samenwerking tussen gemeente, corporaties en bewoners(vertegenwoordigers) in een Plan van Aanpak (PvA) vastgelegd. De vier betrokken buurtplatforms waar onder Wittevrouwenveld Actief hebben dat PvA destijds (juni 2007) onderschreven. Conform het PvA is sindsdien veelvuldig overlegd met het Buurtplatform in de kerngroep en anderszins, waarbij de betrokken professionals van gemeente en corporaties veel tijd en energie in het proces hebben geïnvesteerd. Dat resulteerde in 2007 in een Wijkactieplan (dat door het Buurtplatform mee is ondertekend), in 2008 in de eerste versie van het Wijkontwikkelingsplan (WOP 2008) en in 2009 in een aangepast Wijkontwikkelingsplan (WOP 2009). Parallel is gedurende de gehele fase van planvorming één extra opbouwwerker aangesteld om de bewonersvertegenwoordiging te ondersteunen, zijn de professionals regelmatig aangeschoven bij vergaderingen van de buurtplatforms en is de actieve dialoog gezocht in de klankbordgroep Wittevrouwenveld/ Wyckerpoort. Daarnaast heeft het Buurtplatform door Buro 5 een alternatief plan laten opstellen, mede op basis waarvan belangrijke aanpassingen in het WOP 2009 zijn doorgevoerd. Wij constateren dat deze inspanningen en resultaten er nog niet toe hebben geleid dat het Buurtplatform tevreden is over de kwaliteit van het overleg en de samenwerking. Op dit moment wordt een evaluatie voorbereid over de wijze van samenwerken tijdens de planfase. Op basis daarvan worden nieuwe afspraken gemaakt over de manier van samenwerken tijdens de fase van uitvoering van het WOP.

Jeugd, onderwijs en opvoedingsondersteuning (WOP par. 4.1)

- Pedagogische buurt

Trajekt vraagt aandacht voor het stimuleren en vormgeven aan de pedagogische buurt binnen dit streefbeeld. Meer 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.

Wij onderschrijven dit punt. Preventieve interventies en ondersteuning van ouders maken onderdeel uit van de integrale aanpak van de jeugdgezondheidszorg, die via het Centrum voor Jeugd en Gezin gestalte krijgt. Vooruitlopend hierop zijn wij in samenwerking met de ketenpartners gestart om via begeleiding problemen bij risicogezinnen met jonge kinderen te voorkomen.

- Verdringing

Trajekt geeft aan dat er veel partners zijn die met dezelfde thema's (sport en kunst) werken. Het is van belang dat de interventies die aangezet worden door diverse partners elkaar versterken.

Wij onderschrijven dit punt. Om de gewenste versterking te bereiken, is steeds één ketenpartner kartrekker van een sociaal thema en gaan we werken met een breed 2-jaarlijks uitvoeringsprogramma dat onderling is afgestemd en waarin we de opgedane ervaringen en nieuwe ontwikkelingen kunnen verwerken.

- Regulier aanbod

In het WOP mist Trajekt bij het reguliere aanbod de wijkopvoedpunten, opvoedingsondersteuning en de gezinsgerichte programma's.

In het WOP hebben wij per streefbeeld vooral benoemd wat in de komende periode extra aandacht of inspanning vraagt. Het bevat geen volledig overzicht van alle voorzieningen en activiteiten die op dit moment worden aangeboden. De reguliere opvoedingsondersteuning zoals die onder meer door Trajekt wordt verzorgd, draagt bij aan de pedagogische kwaliteit van de wijk. In het programma 2011-2012 komt dit verder aan bod.

Werk en werkgelegenheid (WOP par. 4.2)

- Armoede

Trajekt mist in dit WOP aandacht voor armoede als ingrijpend probleem in de buurten. Voor een aanvulling op het gebied van armoedeprojecten kan Trajekt een bijdrage leveren.

In het WOP hebben wij per streefbeeld vooral benoemd wat in de komende periode extra aandacht of inspanning vraagt. Het bevat geen volledig overzicht van alle beleidinspanningen en activiteiten die op dit moment worden uitgevoerd. Het reguliere stedelijke armoedebeleid draagt bij aan de sociale versterking van de wijk. Wij betrekken dit bij het programma 2011-2012.

- Sociale activering

Trajekt vraagt om ook sociale activering een plek te geven in het streefbeeld werk en werkgelegenheid. Gedacht kan worden aan de Buurtbrök als werkervaringsplek.

Via o.a. de MOS-aanpak (Mens Ontwikkel Structuur) heeft sociale activering een plek in het streefbeeld. De mogelijkheid van de Buurtbrök als werkervaringsplek betrekken wij bij het programma 2011-2012.

Veiligheid (WOP par. 4.3)

- Burgerparticipatie

Trajekt vraagt nadrukkelijk aandacht voor het opnemen van burgerparticipatie in het streefbeeld Veiligheid. Als vervolg op Mentoren op straat (MOS) noemt Trajekt de mogelijkheid van 'jongerenbuurtbemiddeling'.

Wij onderschrijven dit punt. Het streefbeeld Veiligheid noemt de actieve inzet van bewoners o.a. bij Mentoren op straat, Buurtbemiddeling en het opstellen van gedragscodes. De mogelijkheid van "jongerenbuurtbemiddeling" kan worden betrokken bij het programma 2011-2012.

Participatie en integratie (WOP par. 4.4)

- Integratie

Trajekt vindt dat de sociale infrastructuur van Noordoost onder druk staat vanwege de grote diversiteit (onder andere autochtoon – allochtoon). Trajekt vraagt hier meer aandacht voor en stelt dat het Atana-project hier een extra impuls aan kan geven.

Wij onderschrijven dat de Atana-methodek vrijwilligers(organisaties) kan helpen op het vlak van integratie. Wij betrekken dit bij het programma 2011-2012.

- Inzet welzijnswerk

Trajekt vindt dat deze discussie/evaluatie niet in het WOP thuis hoort.

De inzet van het welzijnswerk is voorwaardelijk om de integratie en participatie in de wijk te laten slagen. Vanwege hun belangrijke rol op dit gebied hebben wij Trajekt gevraagd om voor dit streefbeeld de rol van kartrekker te vervullen. Wij zien het als een gezamenlijke opgave om via een doordachte inzet van het welzijnswerk, de zelfredzaamheid van bewoners zoveel mogelijk te vergroten. Ons inziens is het gepast om deze richting in het WOP aan te geven.

Lichamelijke en geestelijke gezondheid (WOP par. 4.5)

- Trajekt vindt dat het project 'potentiële zorgkracht' meer thuishoort onder het thema 'jeugd, onderwijs en opvoedingsondersteuning'.

Wij zijn het daarmee eens en zullen dat in het WOP aanpassen.

- Trajekt mist het benoemen van buurtgerichte Maatschappelijk Werk.

In het WOP hebben wij per streefbeeld vooral benoemd wat in de komende periode extra aandacht of inspanning vraagt. Het bevat geen volledig overzicht van alle dienstverlening die op dit moment worden aangeboden. Het buurtgerichte Maatschappelijk Werk draagt bij aan dit streefbeeld. Dit kan bij het programma 2011-2012 worden betrokken.

Wonen (WOP par. 4.6)

- Nieuwe 'sociale structuren'

Trajekt wil in het WOP meer activiteiten zien die de samenhang in de buurt versterken tijdens en na de herstructurering. Acties als "ken je (nieuwe) burens", sloopfeesten en dergelijke kunnen hier vorm aan geven.

- *Wij staan positief tegenover dergelijke initiatieven. Binnen het kader van het WOP zijn daarvoor voldoende mogelijkheden (zie b.v. het streefbeeld integratie en participatie onder "bewonersinitiatieven" en "kunstactiviteiten"). In het jaarprogramma 2011-2012 kan dit verder concreet worden gemaakt.*

- Natuurspeelplaatsen

Trajekt geeft aan dat bij de acties ten aanzien van de speelplaatsen de ondersteuning voor activiteiten ontbreekt die nodig is op deze speelplaatsen.

Wij nemen hier kennis van en betrekken dit bij het jaarprogramma 2011-2012.

Woningvoorraad (WOP par. 5.3)

De meeste reacties op en vragen over het WOP hebben betrekking op het onderwerp sloop. Het Buurtplatform plaatst hierover een aantal algemene opmerkingen, mede in relatie tot de eerder aangehaalde afname van de sociale cohesie in de buurt. Zo constateert het buurtplatform dat voor met name oudere bewoners een verhuizing een grote verandering is in hun leven. Zij zijn meestal niet meer in staat om vanuit de nieuwe woning een nieuwe sociale structuur op te bouwen, met isolement als mogelijk gevolg.

Het Buurtplatform benadrukt verder dat er voor alle bewoners duidelijkheid moet komen over hun woning. Het is onverteerbaar dat er nu keuzes voor sloop of renovatie op de lange baan worden geschoven, terwijl de woningen soms nu al niet voldoen. Verder vraagt het Buurtplatform aandacht voor samenvoeging van woningen bij renovatie, zodat van bijvoorbeeld twee woningen één grote wordt gemaakt. Zonder samenvoeging valt te voorzien dat de gerenoveerde woning eigenlijk nu al niet aan de wensen van bewoners beantwoordt, omdat bijvoorbeeld de woonkamer te klein is. Over tien of twintig jaar zal dat nog veel minder het geval zijn.

Het buurtplatform heeft verder commentaar op specifieke plannen met betrekking tot de woningvoorraad. Deze komen hierna aan de orde, samen met de reacties van andere insprekers.

- Sloop Burgemeester van Oppenstraat

Het Buurtplatform is het eens met de sloop van de duplexwoningen aan de kop van de Van Oppenstraat, die plaats maken voor nieuwbouw die wat meer naar achteren ligt.

Het platform wil graag betrokken worden bij het overleg over de inrichting van de groenvoorzieningen ter plekke.

Wij nemen hier kennis van. Het Buurtplatform wordt betrokken bij het overleg over de inrichting van het groen ter plekke.

- Stadhoudersstraat (woningen, openbare ruimte en verkeer)

Inspreker Wv1 wordt persoonlijk getroffen door de sloop in de Stadhoudersstraat. Hij/zij vraagt zich af waarom de sloop en verhuizing nodig zijn. Voor een groenstrook? De huizen zijn nog perfect in orde. Inspreker Wv1 woont al meer dan dertig jaar in de woning en is niet van plan te verhuizen.

Het Buurtplatform vindt haar door Buro5 opgestelde alternatieve plan voor de Stadhoudersstraat om drie redenen beter dan de plannen in het WOP. Ten eerste staat voor het platform een autoluwe route (een groene verbinding voor met name fietsers en voetgangers) centraal; een bredere weg lokt juist meer autoverkeer. Ten tweede sluiten de huizen beter aan op de overkant van de Czaar Peterstraat, richting het Hofmeiersplein. In het WOP wordt de weg na de Czaar Peterstraat opeens veel smaller. Daarbij staat het niet vast dat de groene verbinding aan de overkant na tien jaar daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ten derde hoeven in het plan van Buro5 de twee nieuwe woningen op de hoek van de Czaar Peterstraat niet te worden gesloopt.

Het Buurtplatform wil dat in het WOP nadrukkelijker dan nu wordt opgenomen dat de Stadhoudersstraat geen aanvoerroute of parkeerplaats wordt voor het winkelcentrum. Naar het einde van het proces toe is dit volgens het Buurtplatform als mogelijkheid boven tafel gekomen. Dit is onaanvaardbaar als eerst wordt gesteld dat de Stadhoudersstraat deel uitmaakt van een autoluwe groene oost-westverbinding. De gemeente heeft dit altijd als niet te bediscussiëren randvoorwaarde opgelegd, hetgeen door het Buurtplatform is geaccepteerd. De afwikkeling van het winkelverkeer moet volgens het Buurtplatform

plaatsvinden via de Voltastraat en in de toekomst via de Parklaan. Het is hiervoor niet genoeg de straat met bomen aan te kleden. Dat geeft wel een groen karakter, maar dit karakter gaat met verharding en geparkeerd blik weer verloren. In dit verband wil het Buurtplatform de drempel (of doorlopende stoep) in de straat aan de kant van de Czaar Peterstraat handhaven. Dat remt de toegang tot de Stadhoudersstraat vanaf de oostzijde. Het Buurtplatform vindt verder het antwoord over de Stadhoudersstraat in het consultatieverslag van 13 november 2009 – ‘de voetgangers en de fietsers zijn het primaat, de auto’s zijn te gast’ – te vaag. Het platform wil dat in het WOP nadrukkelijk wordt beschreven dat de verkeersafwikkeling van de winkelvoorzieningen op het Voltaplein via de Parklaan verloopt. Het Buurtplatform wil verder nader overleg over het mogelijk maken van sport en spel in de omgeving van de Stadhoudersstraat. Als er ergens in de buurt groen is voor sport en spel, dan hier.

Meer groen in de wijk is voor de huidige en ook de toekomstige bewoners van groot belang. Daarbij ligt de nadruk op het realiseren van duurzame oost-west verbindingen die nu grotendeels ontbreken. In de Structuurschets Maastricht en het WOP 2009 zijn een noordelijke en zuidelijke groene oost-west verbinding opgenomen. De zuidelijke verbinding loopt vanaf een nieuwe fiets- en voetgangsoversteek over het spoor naar de KPN-locatie over de ondertunnelde A2 via het Voltaplein en de Stadhoudersstraat naar het Geusseltpark. Zo krijgt Wittevrouwenveld/ Wyckerpoort een directe "langzame" verbinding met de binnenstad aan de ene kant en het Geusseltpark aan de andere kant.

Onderdeel van de zuidelijke groene verbinding is de verbreding en opwaardering van de Stadhoudersstraat, waarvoor aan weerszijde een aantal woningen moet wijken. Een breed wegprofiel met een ruime groene middenstrook en aan weerszijde nieuwbouw biedt daarvoor ons inziens de meeste kwaliteit. Wij onderschrijven dat deze groene ruimte vervolgens niet gebruikt moet worden om parkeerruimte voor het winkelcentrum te scheppen. Ook dient hij niet te worden vormgegeven als een doorgaande straat voor autoverkeer. Wij willen zodanige verkeersmaatregelen treffen dat doorgaand autoverkeer onmogelijk is en onderschrijven dat de verkeersafwikkeling van de winkels aan het Voltaplein via de Parklaan dient te verlopen.

Dit betekent voor de Stadhoudersstraat dat de parkeerplaatsen primair aan de woningen moeten worden gerelateerd. Samen met investeringen in het groen en groene speelplekken in (de directe omgeving van) de straat, geeft dit de Stadhoudersstraat de gewenste uitstraling waarbij fietsers en wandelaars het primaat hebben en de auto's te gast zijn. Met deze kwaliteitsverbetering is het bij nader inzien niet nodig om de twee woningen in de Burgemeester van Akenstraat die de Stadhoudersstraat "beëindigen", te slopen. Als onderdeel van het ABH-project worden deze woningen gerenoveerd. Het WOP passen wij hier op aan.

- Burg. Pijlsstraat

Inspreker Wv2 wil zekerheid over de eventuele sloop van zijn/haar woning in de Burgemeester Pijlsstraat. De sloop mag wat deze inspreker betreft nu plaatsvinden, als er maar zekerheid wordt geboden.

Het Buurtplatform stelt voor het vierkante blok dat wordt begrensd door de Burg. Pijlsstraat, Burg. van Oppenstraat, Burg. Raatstraat en Burg. Nierstraszstraat te renoveren. Volgens de waarderingsskaart uit het cultuurhistorisch onderzoek moet dit worden gezien als een parel in de wijk. Nu sloop van deze woningen de eerste tien jaar van de baan is, moet er volgens het Buurtplatform een duidelijke keuze worden gemaakt voor renovatie, waarbij de woningen worden aangepast aan de huidige eisen.

De betreffende woningen liggen op de noordelijke groene verbinding tussen het Old Hickoryplein en het Geusseltpark. In de komende tien jaar worden twee onderdelen

aangelegd. Het eerste deel tussen het Old Hickoryplein over de ondertunnelde A2 en het Burgemeestersplein in Wittevrouwenveld. Het tweede deel bij de oostelijke entree van Wittevrouwenveld waar de begeleidende woonbebouwing wordt teruggelegd.

Precies tussen deze twee delen ligt het “woonkwadrant” Burg. Pijlsstraat / Burg. van Oppenstraat / Burg. Raatstraat / Burg. Nierstraszstraat. Na afronding van het ontwerp voor de twee groene onderdelen willen wij graag eerst bezien welk effect de eerste aanleg heeft op de kwaliteit van de groene verbinding en de buurt, alvorens te besluiten over (gedeeltelijke) sloop of renovatie van het kwadrant. Dit laat onverlet dat Servatius tot dat moment waar nodig zorgdraagt voor regulier onderhoud.

- Sloop Burg. van Akenstraat

Insprekers Wv3 zijn woonachtig in de woning die wordt gesloopt in de Burg. van Akenstraat, op de kop van de Stadhoudersstraat. Zij zijn in september 2008 in de woning getrokken en hebben veel geld geïnvesteerd in het opknappen ervan.

Vijf weken na het betrekken van de woning kregen ze te horen dat deze wordt gesloopt. Inmiddels blijkt dat Servatius, verhuurder van de woning, in september 2008 al wist dat de woning wordt gesloopt, zonder dit aan de sprekers te vertellen. De sprekers spreken van een grove fout en vinden het asociaal dat ze op deze manier de woning moeten verlaten. Wie vergoedt hen de onkosten die ze in de woning hebben gemaakt? Insprekers zijn ook tegen de in het WOP 2009 aangekondigde extra sloop in de Tillystraat en de sloop in de Stadhoudersstraat. Waarom is de extra sloop in de Tillystraat zo laat aangekondigd? En kan het groen in de Stadhoudersstraat niet worden opgeknapt zonder de woningen te slopen?

De Stuurgroep Oost (gemeente en corporaties) besloot op een vaste datum (november 2008) met de eerste versie van het Wijkontwikkelingsplan (WOP 2008) naar buiten te treden, tot die datum is er aan het WOP 2008 gewerkt en konden er nog wijzigingen optreden. Voor de genoemde woning werd toen voorgenomen sloop aangekondigd.

Voor wat betreft vergoedingen geldt het sociaal plan van Servatius. Op grond van het sociaal plan geeft de corporatie ook vergoedingen voor zelfaangebrachte voorzieningen (ZAV's). Servatius zal bezien of de verbeteringen aan de genoemde woning daar onder vallen.

Het toegevoegde plan van de sloop Tillystraat heeft te maken met de gebrekkige kwaliteit van de woningen. Servatius erkent dat de extra sloop laat is aangekondigd, echter dit doet niets af aan de argumenten (zie ook volgend punt).

- Sloop Tillystraat

Insprekers Wv4, woonachtig in de Tillystraat, zijn het niet eens met het plan om de hele straat te slopen. Er is volgens deze sprekers geen overleg geweest met de bewoners en het Buurtplatform om in deze straat meer te slopen dan eerder aangekondigd. Met het alternatieve plan van Buro5 is niets gebeurd. Sprekers vinden niet dat de bouwtechnische kwaliteit van de woningen te slecht is. De woningen gaan zeker nog vijftien tot twintig jaar mee. Moeten deze goede en mooie woningen dan wijken voor parkeerplaatsen? Wittevrouwenveld is al genoeg veranderd voor deze sprekers, die er geboren en getogen zijn. Onduidelijk is ook wat er terug komt na de sloop. Het zijn nu woningen met een redelijke huur voor de minima. Blijft dat straks zo? Aan sloop hangt immers een prijskaartje. Sprekers vragen het sloopbesluit te heroverwegen en meer uit te gaan van het alternatieve plan van Buro5. Veel bewoners wonen immers al jaren met veel plezier in de straat.

Het Buurtplatform stemt wel in met de sloop van de gehele Tillystraat en Mondragonstraat. Aanvankelijk was ze tegen de sloop, omdat deze te laat bekend was gemaakt. Nu blijkt dat de meerderheid van de bewoners voor sloop is, heeft het Buurtplatform haar mening bijgesteld. Het platform stelt wel voor om de straat in te richten met één weg en één groenstrook, in plaats van twee wegen en een groenstrook in het midden. Met één weg komt er meer groen. De oostelijke zijde van de Tillystraat heeft via de achterkant toegang tot het parkeren. Aan de voorzijde is dan geen weg meer nodig, aldus het Buurtplatform.

De bestaande woningen in het gebied Tillystraat / Mondragonstraat/ Stadhoudersstraat zijn van de periode 1930–1935, dus nog vooroorlogs. Het zijn woningen waarvan de toekomstwaarde woontechnisch gezien gering is. Met name de woningplattegrond op de verdieping is, door de schuine dakconstructie, beperkt. Bouwtechnisch zijn er veel mankementen zoals koudebruggen, optrekkend vocht, vocht veroorzaakt door slecht aangelegde ventilatiekanalen (met name op de badkamers) en houtrot in een behoorlijk aantal buitenkozijnen/-ramen/-deuren. De isolatiewaarde van de woningen is slecht (energielabel F/E) en de energielasten zijn navenant hoog. Om deze woningen op te krikken is een dusdanige hoge investering nodig (ca. € 100.000,- per woning) dat Servatius ter plaatse vervangende nieuwbouw wil realiseren. Temeer omdat de woningen onvoldoende mogelijkheden hebben om via renovatie een betere indeling en daardoor een echte kwaliteitsverbetering te maken.

Een ruim aantal bewoners bevestigt de slechte woontechnische en bouwkundige kwaliteit. Een aantal andere bewoners is tevreden over hun woning, heeft moeite gedaan om de woning goed te onderhouden, en is tevreden over de burens. Een sloopaankondiging is dan zeer slecht nieuws. Servatius erkent dat de extra sloop van de woningen aan de Tillystraat laat is gecommuniceerd. Achteraf had Servatius eerder naar buiten kunnen brengen dat het interne beheerteam reeds langer twijfelde over het behoud van deze woningen.

Het nieuwe plan voor het gebied Tillystraat, Mondragonstraat (dat plaats maakt voor een binnenhof) en Stadhoudersstraat, stellen wij in overleg met het Buurtplatform en omwonenden op. De concrete voorstellen van het Buurtplatform voor de herinrichting van de Tillystraat worden daarbij betrokken.

- Burg. Bauduinstraat

Het Buurtplatform schaaft zich achter de renovatie van het zuidelijk deel van de Bauduinstraat en komt terug op haar eerdere alternatieve plan hiervoor.

Wij nemen hiervan kennis.

- Essent-terrein

Volgens het WOP worden er op het Essent-terrein alleen stadswoningen gebouwd. Het Buurtplatform vraagt of de appartementen daarmee niet langer aan de orde zijn. Het platform benadrukt op deze plek ook graag een park te willen, waarbij de achterzijde van de Frankenstraat netjes is afgewerkt.

Wij streven naar een hoogwaardige parkrandbebouwing die aansluit op de Groene Loper en waarmee de uitstraling van het buurtpark aan kwaliteit wint. Bij deze bebouwing denken wij aan grondgebonden woningen met aan de uiteinden appartementen. Daarmee hebben wij het oorspronkelijke idee uit het centrumplan Wittevrouwenveld (volledig appartementen) verlaten. Omzetting van de woningbouwbestemming naar park is hier niet voorzien.

Infrastructuur (WOP par. 5.4)

- Ontbreken verkeersstructuurschets

Het Buurtplatform wijst op het ontbreken van een verkeersstructuurschets bij het WOP. Zonder duidelijke schetsen voor het openbaar vervoer, autoverkeer en fiets- en voetgangersverkeer is er eigenlijk geen sprake van een volwaardig Wijkontwikkelingsplan, al helemaal niet omdat de verkeersstructuur uitgangspunt moet zijn voor de aanpassingen. In de Structuurschets Maastricht Noordoost is te zien dat Wittevrouwenveld in de toekomst een wijk is die alleen door groene verbindingen wordt doorsneden.

Dit spreekt het Buurtplatform erg aan, na een verleden van auto's die langs en door de wijk heen gingen. Groene verbindingen zijn volgens het Buurtplatform vooral bestemd voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn alleen op hun plaats daar waar ze de wijk binnen komen of verlaten. Dit dient volgens het Buurtplatform plaats te vinden via de toekomstige Parklaan, de Terblijterweg dan wel de Scharnerweg.

In het WOP is de verkeersinfrastructuur beschreven. Ter aanvulling hierop willen wij in het WOP kaartbeelden opnemen voor het autoverkeer, het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. Deze kaartbeelden waren tijdens de informatiemarkten op 14 november 2009 beschikbaar en bleken verduidelijkend te werken. Daarnaast willen wij ter uitvoering van het WOP en het A2-plan een verkeersgroep in het leven roepen, waarin de stand van zaken m.b.t. infrastructuur (A2 en Maaskruisend verkeer), spoorkruising, O.V.-as, en parkeren voor Maastricht Noordoost periodiek wordt besproken. In deze verkeersgroep participeren professionals en vertegenwoordigers van beide buurtplatforms. Centraal in de wijk is een verkeersfunctie weggelegd voor de Groene Loper. Ook de Meerssenerweg en de Koning Clovisstraat/Czaar Peterstraat zijn noordzuid gerichte verkeersassen. In oostwest richting zijn dat de Viaductweg/ Terblijterweg en de Scharnerweg.

- Burg. van Oppenstraat

Het Buurtplatform vindt dat er door de Burg. van Oppenstraat maar één buslijn dient te gaan, die stopt op de hoek van het Voltaplein voor het winkelcentrum. Het is een slecht idee om door de Van Oppenstraat een hoofdroute voor het openbaar vervoer te leggen. De Van Oppenstraat is een groene weg, die de noordelijke en zuidelijke groene verbinding in de wijk aan elkaar koppelt. Het Buurtplatform verwacht dat op termijn veel bewoners van Nazareth en Amby van deze fietsroute gebruik gaan maken om naar het centrum van Maastricht en Randwyck te gaan. Dit moet niet worden doorkruist door talloze bussen. Het Buurtplatform Wyckerpoort onderschrijft deze zienswijze. Dat via de Burg. van Oppenstraat een kortere weg naar de Geusselt ontstaat, weegt niet op tegen het definitief vernielen van de straat door er dertig 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.

Ook de Fietzersbond pleit voor een fietsvriendelijker klimaat in de Burg. van Oppenstraat. De verbinding Wyck - Prof. Cobbenhagenstraat – Voltastraat – Burg. van Oppenstraat – Olympiaweg – Amby behoort tot het stedelijke hoofdfietsnet. Het is de meest directe fietsverbinding tussen Amby en het centrum en ligt langs de nieuwe zwembadlocatie. De Fietzersbond daagt de gemeente uit hier een herkenbare doorlopende fietsroute van te maken. Daarvoor zou de Burg. van Oppenstraat volledig als laan kunnen worden ingericht, met bomen en verkeersremmende voorzieningen.

In het kader van de studie O.V-as Oost is een aantal varianten ontwikkeld voor de openbaar vervoersas in het oostelijk stadsdeel. In één van de varianten maakt de Burgemeester van Oppenstraat deel uit van de oostelijke O.V.-as. Hoewel deze variant vervoerstechnisch wordt aanbevolen omdat het gebied dan optimaal wordt ontsloten en aan de criteria voor loopafstanden tot haltes wordt voldaan, zien wij ook de nadelen voor het karakter van deze straat en het gebruik als hoofdfietsroute. Wij willen daarom evenzeer kijken naar een andere variant via de Groene Loper, waarbij de nadelen dat het afstandscriterium voor haltes dan onder druk komt te staan en het omrijden betekent voor bussen, in beschouwing moeten worden genomen. De definitieve afweging en variantkeuze doen wij in het kader van de studie O.V.as Oost.

- Czaar Peterstraat-Koning Clovisstraat

Het Buurtplatform is het er niet mee eens dat de Czaar Peterstraat en de Koning Clovisstraat in het WOP als belangrijke ontsluitingsweg worden opgevoerd. Deze wegen vormen nu een groene verbinding door de wijk. Bovendien geldt op de Koning Clovisstraat al meer dan tien jaar een maximum-snelheid van 30 km. Het Buurtplatform vindt dat dit zo moet blijven, ook na aanleg van de A2-tunnel. Ook in de toekomst moet het autoverkeer zo veel mogelijk uit deze straten worden geweerd.

Ook de Fietzersbond spreekt zich uit over de Czaar Peterstraat en Koning Clovisstraat. Op deze wegen en op de Scharnerweg, nu nog ontsluitingswegen in de wijk, bestaan de fietsvoorzieningen veelal uit fietsstroken, soms langs parkeervakken en veelal smal. Soms ontbreken ze helemaal. Fietzers moeten zich op deze vastgestelde fietsroutes veilig kunnen voelen. Hiervoor zal het desgewenst nodig zijn de wegprofielen aan te passen.

Het tracé Czaar Peterstraat-Kon.Clovisstraat behoudt een belangrijke verkeersfunctie. De in het verleden getroffen maatregelen waren bedoeld om te komen tot een betere verdeling van de verkeersbelasting over de noord-zuid gerichte wegen. Op die manier is getracht een deel van het verkeer dat gebruik maakt van deze route ertoe te bewegen gebruik te gaan maken van de route via de Oostermaasweg. Deze verschuiving is bewerkstelligd, hetgeen niet betekent dit tracé kan worden afgewaardeerd tot woonstraat: de verkeersfunctie is en blijft overheersend. Overigens verwachten wij dat na realisering van de A2-ondertunneling de verkeersdruk op dit tracé verder zal dalen.

Wij onderschrijven het belang van de Koning Clovisstraat/Czaar Peterstraat als fietsroute. Beide wegen zijn nu voorzien van rode fietsstroken. Een verdere aanpassing van het wegprofiel is niet aan de orde en, gezien het geldende verkeersregime van 30 km zone, niet noodzakelijk.

- Uitgang Albert Heijn-Frankenstraat

Het Buurtplatform denkt dat de verkeersoverlast in de wijk kan worden verminderd als de uitgang van de Albert Heijn naar de Frankenstraat wordt afgesloten. Het platform geeft als optie mee om in de toekomst een nieuwe rotonde te maken op de Scharnerweg, met een aan- en afvoerweg naar de supermarkt.

De wens om de parkeerplaats van AH aan de Frankenstraat af te sluiten is niet realistisch. Nu reeds is er nabij het aansluitpunt van de Scharnerweg aan de A2 sprake van een problematische situatie. Het ongeregeld toelaten van verkeer vanaf het parkeerterrein van de AH op de Scharnerweg is niet acceptabel. Een rotonde op die locatie is niet aan de orde en, gezien de korte afstand tot het kruispunt met de A2, verkeerskundig niet mogelijk. Het gaat hier om de aansluiting van een parkeerterrein op een weg die deel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur, en een belangrijke verkeersfunctie heeft, zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer.

- Bevordering fietsverkeer bij nieuw kindcentrum

Het nieuwe kindcentrum in Wittevrouwenveld/Wyckerpoort heeft volgens de Fietzersbond na uitvoering van het A2-plan een uitstekende bereikbaarheid per auto. Door de samenvoeging van scholen op een centrale locatie neemt de gemiddelde afstand tot de school toe. Om te fietsen ligt de school op een goede afstand voor alle wijkbewoners, maar door de grotere afstand dan voorheen bestaat toch de kans dat minder kinderen gaan lopen en meer kinderen met de auto worden gebracht. Om te bevorderen dat kinderen met de fiets komen, zijn aanvullende maatregelen nodig: bij voorkeur een autovrije zone bij de school, goede fietsparkeerplaatsen voor de kinderen en leerkrachten, kindvriendelijke en verkeersveilige routes naar school en het uitdragen van een positieve houding ten aanzien van de fiets door de school.

Los van het feit dat de loopafstand tot de school voor een aantal kinderen groter wordt zal het beeld van ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen niet veranderen. Om te voorkomen dat kinderen die per fiets of te voet komen daardoor in het gedrang komen, staan wij positief tegenover het treffen van aanvullende verkeersmaatregelen in de schoolomgeving. Instrumenten die het fietsverkeer van en naar school te bevorderen liggen hier voor de hand en zullen wij te zijner tijd bij de planuitwerking betrekken.

- Maatregelen Parklaan

De Fietzersbond wijst op onderzoek waaruit blijkt dat de kans op een fatale afloop van een botsing van fietsers met auto's tot vrijwel nul terugloopt bij een maximum snelheid van 30 km per uur. De maximum snelheid op de President Rooseveltlaan bedraagt nu 50 km per uur. De huidige plannen voorzien in eenzelfde maximum op de Parklaan straks. Omdat de rijbanen op de Parklaan aan de ruime kant zijn, over meer dan anderhalve kilometer geen bochten van betekenis hebben, er geen verkeerslichten meer zijn zodat automobilisten nergens hoeven te stoppen, fysieke snelheidsremmers ontbreken en auto's overal voorrang krijgen, is er voor automobilisten geen enkele hindernis om straks harder te rijden dan het maximum van 50 km. Het is dus wenselijk om bij de kruispunten, zeker op de schoolroutes, een lagere snelheid van 30 km af te dwingen. Anders blijft de Parklaan de wijk in tweeën snijden, ondanks de lagere verkeersintensiteit.

Het aanpakken van de snelheid op de Parklaan is ook nodig omdat deze noord-zuid verbinding na de ondertunneling van de A2 voor de structuur van de wijk minder belangrijk wordt dan de oost-west verbindingen in en tussen Wittevrouwenveld en Wyckerpoort. De meeste verkeersbewegingen volgen straks niet de Groene Loper, maar kruisen deze. Om de oost-west relaties te benadrukken en versterken zou volgens de Fietzersbond het langgerekte profiel van de Groene Loper op een aantal punten moeten worden doorbroken, zowel visueel als functioneel. Verkeerskundig kan dat worden vertaald in ontwerpen waarbij het oost-west verkeer (meer) prioriteit of zelfs voorrang krijgt. Te denken valt aan de Scharnerweg, de hoofdfietsroute aan de noordkant en de verbinding Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat. Op minder drukke oversteekplaatsen kunnen verkeersregelinstanties worden geplaatst die normaal uit staan maar met een drukknop in werking kunnen worden gesteld.

Het feit dat de kans op fatale afloop van een botsing van fietsers met auto's is in een 30 km zone aanzienlijk minder is dan in een 50 km zone, is één van de redenen geweest om in de woonbuurten te kiezen voor een 30 km regime. Gezien het karakter van de Parklaan en het verkeersaanbod geldt als uitgangspunt dat hier een 50 km regime van toepassing is. De veiligheid voor de fietsers op dit traject is gegarandeerd door de keuze voor een vrijliggend fietspad tussen beide rijbanen in het groen. De Parklaan wordt in de toekomst zeker niet ondergeschikt aan de oostwest routes. De Parklaan vormt de centrale ontsluitingsweg van Wyckerpoort en Wittevrouwenveld en wordt gevoed vanaf

de Terblijterweg en de Akersteenweg. Vanaf de Parklaan worden de woonstraatjes bereikt. De oversteekbaarheid krijgt op de diverse punten bijzondere aandacht. Het oversteken wordt gefaciliteerd met verkeerslichten op een viertal punten. Deze situatie is vergelijkbaar met het verkeersbeeld van de Avenue Céramique, daar liggen de verkeersintensiteiten overigens hoger en is geen sprake van een onveilige situatie.

- Ruimte voor fietsers in Voltastraat

Kinderen hebben volgens de Fietersbond meer dan andere fietsers behoefte aan (eigen) ruimte. Omdat de Voltastraat ook wordt gezien als openbaar vervoersas is het noodzakelijk hier letterlijk ruimte te scheppen voor fietsende kinderen. Dit kan door brede fietsstroken van twee meter of fietspaden te maken. Ook elders is het scheppen of vrijwaren van ruimte voor fietsers gewenst.

Omdat de Voltastraat een 30 km zone is zijn aanvullende of bijzondere voorzieningen voor fietsers hier niet noodzakelijk. In hoeverre het fietsverkeer in de Voltastraat al dan niet wordt gecombineerd met de openbaar vervoersas, hangt af van de variantenkeuze die wordt gedaan in het kader van de studie O.V.as Oost.

Groen en openbare ruimte (WOP par. 5.6)

- Tankstation Geusselt

Het Buurtplatform vraagt nogmaals aandacht voor de ongelukkige plaats van het tankstation tegenover de Geusselt. Dit hoort niet op deze plek te liggen, zeker niet als hier in de toekomst nog een groene verbinding naast wordt gelegd. Het Buurtplatform vindt dat het tankstation op termijn moet verdwijnen, vanwege de groene verbinding, de overlast en het mogelijke gevaar voor de buurt.

Wij kunnen ons deze visie goed voorstellen. Het ontbreekt echter aan financiële middelen en een alternatieve locatie om dit tankstation te verplaatsen.

- Hofmeiersplein

Het Buurtplatform leest tot haar schrik in het WOP dat het Hofmeiersplein in de toekomst groter moet worden. Dit is nooit eerder aan de orde geweest. Buro5 heeft hiervoor een pijnlijke maar goede oplossing aangedragen, waar met een beperkte sloop een mooie en overzichtelijke groene verbinding ontstaat.

Het vergroten van het Hofmeiersplein is geen doel op zich. Het doel is een aantrekkelijke groene verbinding tussen de verbrede Stadhoudersstraat en het Geusselpark te voltooien. De plek van de fiets-/ voetgangsbrug over de Terblijterweg is bepalend op welke manier de groene loper door dit gebied gaat. Wij verwachten dat dit op langere termijn (na 2020) aan de orde komt.

Herhuisvesting (WOP par. 6.3)

- Financiële compensatie

Het Buurtplatform vraagt aandacht voor de financiële en sociale situatie van de bewoners van de te renoveren en te slopen huizen. Sommigen van hen zijn binnen enkele jaren al vaker moeten verhuizen en/of hebben recent veel geld gestoken in hun woning. Het Buurtplatform wil niet dat bewoners er door de (gedwongen) verhuizing financieel op achteruit gaan, ook niet in de huur. Dit geldt met name voor bewoners die geen mogelijkheden hebben om via een hoger inkomen de extra kosten te dekken. Het Buurtplatform vindt dat deze bewoners bij verhuizing in de nieuwe woning hun oude huur moeten kunnen blijven betalen. Pas als ze uit deze nieuwe woning zijn vertrokken (of als

deze door overlijden is leeggekomen), kan weer de normale huurprijs gelden. De bestaande gedragscode bij herhuisvesting moet volgens het Buurtplatform altijd worden nagevolgd: bewoners ontvangen dus in ieder geval de toegezegde compensatie, maar worden in voorkomende gevallen extra gecompenseerd.

In het sociaal plan zijn enkele maatregelen opgenomen ter compensatie van de onkosten door de verhuizing. Zeker voor de mensen met de kleine beurs is er aandacht voor het passend toewijzen, een woning die qua woonlasten betaalbaar is. Voor iedereen die woontoeslag geniet betekent een huurverhoging nauwelijks een netto huurstijging omdat deze door de woontoeslag wordt opgevangen. De beperkte netto stijging wordt de eerste twee jaren ook nog gecompenseerd door de regeling huurgewenning. In de persoonlijke gesprekken met de bewoners over de herhuisvesting worden ook de financiële zaken besproken en kunnen bijvoorbeeld proefberekeningen worden gemaakt aan de hand van concrete huurprijs van een andere woning. Wel is het goed om meer uit te gaan van woonlasten en niet alleen van de huurprijs. De ervaring leert dat een beter geïsoleerde woning met een beter energielabel vaak meer besparing oplevert dan een lagere huurprijs. Waarnodig wordt maatwerk geleverd en regelt de corporatie extra ondersteuning en begeleiding voor mensen die dit nodig hebben.

SCHRIFTELIJKE REACTIES WYCKERPOORT

Het Buurtplatform Wyckerpoort heeft een uitgebreide reactie gegeven op het WOP. Het schetst twee kaders waaraan de plannen moeten voldoen.

- *Fysiek*

Het Buurtplatform wil een verkeersluwe buurt. Het verkeer door de buurt dient zich te beperken tot bestemmingsverkeer; het overige verkeer dient langs de buurt te worden geleid. Het A2-project biedt in combinatie met het WOP een kans die hiervoor moet worden benut.

- *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 er op geen zaken persé in een buurt te willen regelen als mensen daarvoor helemaal niet op de buurt zijn georiënteerd.

Vanuit deze twee kaders bezien is het Buurtplatform nog niet tevreden met het voorliggende WOP. In afstemming met de buurt zijn er zeker zaken bereikt, maar er zijn nog veel zaken onzeker en voorwaardelijk. Deze zaken komen hierna puntsgewijs aan de orde, samen met de overige reacties op het WOP.

Verder hebben ook Trajekt en de Fietzersbond een uitgebreide reactie gegeven op de wijkontwikkelingsplannen voor Maastricht Noordoost. Volgens de fietzersbond leiden deze plannen tot een opwaardering van de wijken en een beter fietsklimaat. Met een aantal aanvullende maatregelen kan echter 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. Volgens de Fietzersbond leiden de plannen voor de A2 tot een veel fijnmaziger verbindingennet over de huidige traverse heen. Het fietsklimaat kan echter nog verder worden verbeterd. De voorstellen die de Fietzersbond hiervoor doet, zijn opgenomen onder het kopje 'Infrastructuur'.

Trajekt heeft over alle streefbeelden voor de sociale versterking opmerkingen gemaakt. Voor de beantwoording verwijzen wij korthedshalve naar het hoofdstuk over Wittevrouwenveld.

Uitgangspunten (WOP par. 3.1)

- Aanpak verkokering

Inspreker WP3 juicht zeer toe dat de verkokering wordt aangepakt en dat niet de organisaties maar de mensen centraal worden gesteld. Geen maatregelen van bovenaf dus. Maar wat gebeurt er als een grote groep mensen een bepaald onderdeel niet wenst? Gaan de diverse instanties daar gehoor aan geven? Of hebben zij vanuit hun kantoren toch de beslissingsknop in handen?

Wij willen samen met de partnerorganisaties vanuit de verschillende invalshoeken komen tot een aanpak die dienstbaar is aan de bewoners en hun prikkelt om hun talenten in te zetten. Deze aanpak landt in een voortschrijdend tweejarig uitvoeringsprogramma, te beginnen met het programma 2011-2012. Uitgangspunt is dat daarin alleen maatregelen worden opgenomen die voldoende draagvlak hebben in de wijk.

Doelen en streefbeelden (WOP par. 3.2)

- Geen streef- maar droombeelden

Inspreker WP3 vindt dat het WOP te zeer is gebaseerd op de gedachte dat mensen maakbaar zijn en van goede wil. Daardoor straalt het de sfeer uit van de oude instanties: 'wij zullen dat wel even klaren'. Dit uit zich vooral in de streefbeelden, die volgens deze inspreker in de praktijk niet meer dan droombeelden kunnen zijn. De doelen en streefbeelden zijn wollig en utopisch. Waarom denkt men zo optimistisch? Er wordt niet gerept over gevolgen en sancties, zowel naar bewoners als naar bestuurders als de doelen en streefbeelden niet worden gehaald. Waarom? Is men bang voor verantwoordelijkheden? Hoe denkt men het vertrouwen in de lokale overheid te herstellen?

De doelen en streefbeelden zijn in overleg met bewoners tot stand gekomen. De verbetering kan alleen slagen als bewoners en instanties hun krachten bundelen. Door aan te sluiten bij interesses en talenten van bewoners wordt enthousiasme gestimuleerd en kan vertrouwen zich herstellen. Dit gebeurt heel geleidelijk over een periode van 10 jaar, waarbij er iedere 2 jaar een gezamenlijk programma wordt opgesteld en uitgevoerd. Aan de hand van de tweejaarlijkse buurtpeiling kan tussentijds gevolgd worden of de sociale versterking op koers ligt.

Sociale en economische versterking algemeen (WOP hoofdstuk 4)

- Verkeerde aannames

Het Buurtplatform vindt dat de sociale pijler in het WOP concreter is dan in eerdere versies, vooral op het punt van het meten van resultaten. Toch houdt het platform op onderdelen haar bedenkingen. Zo is er kritiek op sommige aannames: er worden zaken aan een buurt toegekend die voor veel buurtbewoners helemaal niet samenhangen met de buurt waarin ze wonen. Een bloeiend verenigingsleven is bijvoorbeeld helemaal geen voorwaarde voor een prettige buurt; kunst is iets dat je wellicht helemaal niet in de buurt zoekt (als je het al zoekt) en werkgelegenheid in de buurt is niet zonder meer een voorwaarde voor een laag percentage werklozen in een buurt.

Wij zijn van mening dat een bloeiend verenigingsleven en kunst in de wijk die aansluiten op behoeften en initiatieven van bewoners, naast zichtbare werkgelegenheid, van betekenis kunnen zijn voor de buurt. Dat laat onverlet dat de meeste bewoners deze zaken vinden buiten hun buurt.

Jeugd, onderwijs en opvoedingsondersteuning (WOP par. 4.1)

- Centrum voor Jeugd en Gezin

De passages over het Centrum voor Jeugd en Gezin doen volgens inspreker WP3 vermoeden dat de verkokering blijft bestaan; alle instanties blijven daarin blijkbaar apart functioneren. Of gaan ze straks op in één organisatie die vanuit één gebouw werkt? Inspreker hoopt van harte dat dit op korte termijn gaat gebeuren, door een nieuw team te vormen en de oude organisaties op te heffen. Zij hebben immers bewezen er niet veel van te bakken, gezien de 'nu rampzalige toestand van bewoners en wijken'.

Het WOP bevat geen concrete toekomstperspectieven voor de invulling van het KPN-gebouw en de Letterdoes. Het Buurtplatform vindt dit uitermate teleurstellend, omdat ze hiervoor voldoende alternatieven heeft aangedragen. Het platform stelt voor om, gezien de concentratie die er in het WOP lijkt te zijn op Wittevrouwenveld, het Centrum voor Jeugd en Gezin onder te brengen in de nieuwbouw op het KPN-terrein, zoals al eerder is voorgesteld door het zogenaamde droomteam. Een goed tegenargument is nog niet

gegeven. Deze oplossing doorbreekt de huidige gemeentelijke onmacht bij het KPN-terrein, aldus het platform.

Inspreker WP3 vindt het jammer dat het onderdeel gezondheid niet wordt ondergebracht bij het Centrum voor Jeugd en Gezin. Niet alleen de integrale aanpak van de jeugdzorg, maar ook de aanpak van multiprobleem-huishoudens hoort zeker in dat centrum thuis.

Ons streven is dat bewoners In het voorjaar van 2010 met vragen over opvoeden en opgroeien terecht kunnen in het wijkservicepunt Wittevrouwenveld/Wyckerpoort, als eerste CJG-locatie in Maastricht. In het servicepunt bevinden zich nu de functies: maatschappelijk werk, werk en bemiddeling, woonconsulent, budgetcoach, medewerker veilige buurten, adviseur schuldhulpverlening, preventiemedewerker geestelijke gezondheid. Deze professionals werken vanuit de intentie dat zij elkaars werk kunnen opvangen indien nodig. Een burger kan hier zijn vraag kwijt en krijgt direct antwoord of wordt op een andere manier verder geholpen. Deze werkwijze is ook het uitgangspunt voor het Centrum voor Jeugd en Gezin, dat in Maastricht op verschillende locaties zal ontstaan. Er komt geen apart gebouw van waaruit één organisatie ("het CJG") gaat werken. Uitgangspunt is dat het CJG ontstaat in de bestaande organisaties die werken met kinderen en jongeren en daardoor te maken hebben met opvoedmethoden en -problemen. De CJG-locaties bevinden zich op scholen (zorgadviesteams), in buurthuizen, wijkopvoedpunten, peuterspeelzalen (zorgteams), consultatiebureaus en op het spreekuur van de jeugdartsen.

Voor wat betreft de KPN-locatie is de ontwikkelaar Van der Looy bezig met het aanpassen van zijn bouwplan dat door marktontwikkelingen aanzienlijke vertraging heeft opgelopen. Zodra hier meer duidelijkheid over is, wordt de buurt hierover geïnformeerd. Wij vinden het nu te vroeg om de nieuwe functie van de Letterdoes te bepalen. Dit is omstreeks 2018 aan de orde, als de basisschool is verhuisd naar de nieuwe brede school in het hart van de wijk. De herinvulling gebeurt in overleg met de buurt.

- Letterdoes

Volgens het WOP wordt de Letterdoes opgewaardeerd. Inspreker WP3 vraagt aan welke functie hierbij wordt gedacht.

Het gaat hier om een tijdelijke opwaardering totdat de basisschool is verhuisd naar de nieuwe brede school in het hart van de wijk. Gedacht wordt aan versterking van het peuterspeelzaalwerk, voor- en naschoolse opvang, dagarrangementen en de conciërgefunctie.

- Kinderopvang

Het Buurtplatform heeft twijfels bij het streven om 90% van de twee- en driejarigen op te vangen in de peuterspeelzaal. Wat is er mis met goede opvang in een gezin? Het zou beter zijn te streven naar opvang van 90% van de jeugd die een mogelijke achterstand oploopt in taal en sociaal-emotionele ontwikkeling.

In het WOP staat dat de opvang plaatsvindt voor "kinderen die dat nodig hebben".

Veiligheid (WOP par. 4.3)

- Teleurstellende streefcijfers

Inspreker WP3 is blij dat in het WOP wordt erkend dat er op het gebied van veiligheid veel valt te verbeteren en dat er wordt gesproken over 'drang en dwang'. De in streefcijfers vertaalde doelstellingen die in het WOP zijn opgenomen, stellen inspreker WP3 echter teleur. Men durft onvoldoende de nek uit te steken. Door de ontgroening en

vergrijzing worden de doelstellingen vanzelf gehaald, zonder daar iets voor te hoeven doen. Inspreker WP3 pleit dan ook voor forsere verbeteringen van de veiligheid.

Het WOP beoogt de veiligheid in 10 jaar tijd te verbeteren tot gemiddeld niveau in Maastricht. Gezien de hardnekkigheid en complexiteit van de veiligheidsproblemen in de wijk, vinden wij dat een ambitieuze doelstelling.

- Leefbaarheid en veiligheid tijdens ondertunneling

Het Buurtplatform vraagt welke concrete maatregelen er worden genomen om tijdens de ondertunneling van de A2 de leefbaarheid en veiligheid van Wittevrouwenveld en Wyckerpoort op een verantwoord peil te houden.

Het consortium Avenue2 neemt maatregelen, zoals beperking van bouwverkeer tot de voormalige stadstraverse en aanleg van tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen. De gemeente en de corporaties dragen waar nodig zorg voor extra beheer en onderhoud van de openbare ruimte in het omliggend gebied.

Integratie en participatie (WOP par. 4.4)

- Informatie- en participatiepunt

In het WOP wordt de komst aangekondigd van één Informatie- en Participatiepunt voor Maastricht Noordoost. Het Buurtplatform vindt dit een schoolvoorbeeld van het verschijnsel dat de zachte sector voortdurend bezig is zichzelf werk te verschaffen. 'De wijkservicepunten ruiken nog naar de verse verf of er moet alweer wat nieuws worden opgericht'. Volgens het Buurtplatform zal een centrum voor heel Noordoost de gang er naar toe bemoeilijken.

Ter uitvoering van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) willen wij onderzoeken op welke manier de dienstverlening kan worden geoptimaliseerd en mogelijk in één informatie- en participatiepunt voor Maastricht Noordoost kan worden samengebracht.

- Wijkservicepunt

In het WOP wordt gesteld dat het Wijkservicepunt wordt overgebracht naar het Trefcentrum. Volgens het Buurtplatform komt het daar niet zo lang geleden vandaan.

Het WOP vermeldt geen verplaatsing van het Wijkservicepunt naar het Trefcentrum.

Wonen (WOP par. 4.6)

- Belonen bewoners

Inspreker WP3 onderschrijft de stelling in het WOP dat bewoners een eigen verantwoordelijkheid hebben voor hun woning en leefomgeving en dat bewoners ook hierop moeten worden aangesproken. Maar zijn er consequenties verbonden aan het niet navolgen daarvan? En is er wel eens aan gedacht om mensen die wel zorg hebben voor woning, tuin en straat te belonen via bijvoorbeeld een huurverlaging of verlaging van de OZB?

Wij onderkennen dat de waardering voor goed huurder- en burgerschap vaak wordt vergeten, terwijl relatief veel aandacht uitgaat naar bewoners die net de overlast veroorzaken. In het programma 2011-2012 zullen we hier meer aandacht aan geven.

- Wooncarrière maken

In het WOP wordt gestreefd naar verhoging van het aandeel koopwoningen in de wijk. Het Buurtplatform vraagt zich af voor welk deel van Wyckerpoort dit geldt: alleen voor Noord of voor de totale buurt? Het platform waarschuwt tegen het hanteren van gemakkelijke argumenten voor sloop en voor het maken van een wooncarrière in de buurt. Hoeveel mensen koesteren deze wens? Mocht die wens bestaan in Wyckerpoort Noord, dan zijn er genoeg mogelijkheden in Midden en Zuid.

Zoals vermeld in het WOP kent Wyckerpoort Noord een éézijdige woningvoorraad, met een oververteenwoordiging van (goedkope) huurwoningen. Het bereiken van een meer gevarieerd woningaanbod vinden wij belangrijk om ook dit deel van de buurt voldoende aantrekkelijk te maken voor mensen van binnen en buiten de wijk. Naast sloop en (vervangende) nieuwbouw gebeurt dit door verkoop van bestaande huurwoningen.

- Woningtoewijzing

Het Buurtplatform vindt het een absurd idee om mensen in de woningtoewijzing voorrang te geven als 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 namelijk veel beter objectief vast te stellen en werpen een barrière op voor mensen die een bedreiging voor de buurt kunnen vormen.

Sommige mensen niet toelaten in een straat of buurt is zeker ook een onderdeel van een gerichte toewijzing. Toewijzen op bepaalde leefstijlen of te verwachten positieve bijdragen heeft zeker iets subjectiefs in zich. In Limmel wordt een gedeelte van de woningen op grond van buurtbinding toegewezen, dit wordt door bewoners als positief ervaren. De corporaties werken de gerichte toewijzing in overleg met de buurtplatforms verder uit, zodat voor iedereen duidelijk is hoe dit wordt geregeld.

A2-plan (WOP par. 5.2)

- Toename geluidsoverlast

Inspreker WP2, woonachtig aan het Old Hickoryplein, is bang voor meer geluidsoverlast na het afbreken van de flats aan de President Rooseveltlaan. Deze flats dempen nu nog het verkeerslawaaï. Komen er straks nieuwe geluidswallen? De inspreker vraagt dit mede in verband met de aanleg van wegen voor de doorstroming naar België.

Het plan de Groene Loper van Avenue2 is geen onderdeel van de Wijkontwikkelingsplannen. De Wijkontwikkelingsplannen en het plan de Groene Loper zijn wel afgestemd. Onderstaand antwoord is kortgesloten met Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht.

In de tijdelijke situatie, gedurende de periode dat de A2 wordt ondertunneld, is het mogelijk dat er door de sloop van bebouwing op bepaalde plekken tijdelijk een hogere geluidsbelasting optreedt. Voor de definitieve situatie, na ondertunneling van de A2, is de verwachting dat de geluidsoverlast toeneemt nabij het Old Hickoryplein als gevolg van het verdwijnen van de flats aan de Pr.Rooseveltlaan ongegrond. Er is immers sprake van een substantiële afname van de verkeersbelasting in vergelijking met de huidige situatie. Overigens dient het plan voor A2 Maastricht te voldoen aan de wettelijke eisen die gesteld worden aan de geluidsbelasting bij woningen.

Avenue2 plaatst daar waar nodig tijdelijke geluidschermen tussen de tijdelijke A2 en de bebouwing gedurende de wegomlegging van de A2.

- Toename verkeer Meerssenerweg

Het Buurtplatform constateert dat de Meerssenerweg er in het A2-plan slecht vanaf komt: van alle drie de oorspronkelijke A2-plannen levert dat van Avenue2 op deze weg de grootste verkeerstoename op. Dit komt waarschijnlijk omdat de aansluitingen aan de noord- en zuidkant van de Parklaan zodanig omslachtig zijn dat het verkeer wegen door de buurten gaat zoeken.

Het plan de Groene Loper van Avenue2 is geen onderdeel van de Wijkontwikkelingsplannen. De Wijkontwikkelingsplannen en het plan de Groene Loper zijn wel afgestemd. Onderstaand antwoord is kortgesloten met Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht.

Het plan van Avenue2 voor het project A2 Maastricht houdt in dat de ontsluiting van het gebied wordt verdeeld over drie noordzuid-routes. Afhankelijk van de herkomst of bestemming zal de keuze gemaakt worden voor de parklaan (de Groene Loper), de Meerssenerweg of de Koning Clovisstraat - Czaar Peterstraat. Het verkeersmodel geeft aan dat de verkeersbelasting verdeeld wordt over deze drie routes. De Meerssenerweg wordt voor herkomsten en bestemmingen in Wyckerpoort van en naar het noorden een belangrijke ontsluitingsroute, verkeerscijfers geven aan dat er geen verkeerstoename zal zijn. Dat heeft ook te maken met de manier waarop de parklaan (de Groene Loper) op het knooppunt Geusselt is aangesloten.

- Gebruik tunnels

Inspreker WP5 verwacht dat de Groene Loper straks veel meer verkeersbewegingen zal moeten opvangen dan nu wordt verondersteld, met alle milieugevolgen van dien. Automobilisten die in de aansluitende wijken moet zijn, zullen niet de bovenste tunnels gaan volgen, omdat de toegangen bij zowel de Geusselt als de Kennedybrug omslachtig zijn. Zij zullen dus de Groene Loper volgen.

Het plan de Groene Loper van Avenue2 is geen onderdeel van de Wijkontwikkelingsplannen. De Wijkontwikkelingsplannen en het plan de Groene Loper zijn wel afgestemd. Onderstaand antwoord is kortgesloten met Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht.

Het verkeer dat een herkomst of bestemming heeft in Wittevrouwenveld en Wyckerpoort zal niet van de tunnel gebruik gaan maken. Dit verkeer wordt verdeeld over de parklaan (de Groene Loper), de Meerssenerweg en de Koning Clovisstraat - Czaar Peterstraat. Met het verkeersmodel is de verdeling van het verkeer over deze routes berekend. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat doorgaand verkeer gebruik zal gaan maken van de parklaan (de Groene Loper). De route via de bovenste tunnelbuis is een snellere route zonder hindernissen. De Groene Loper is voor dat verkeer niet aantrekkelijk genoeg door de lagere snelheid en alle kruispunten.

Bij de gekozen gestapelde tunnel gaat het doorgaande verkeer in de onderste tunnelbuis en het lokale/ bestemmingsverkeer in de bovenste tunnelbuis. Hiermee neemt verkeer op de parklaan (de Groene Loper) optimaal af. Alleen bestemmingsverkeer zal nog op de parklaan (de Groene Loper) komen. Prognose van 7000 per etmaal betekent circa 700 in maatgevend uur, dus circa 350 per richting, dit is laag te noemen. Verwachtingen zijn dat dit eerder minder dan meer gaat worden, gezien de verkeersluwe inrichting van de parklaan (de Groene Loper) met juist een verblijfsfunctie.

Woningvoorraad (WOP par. 5.3)

- Bestemming leegstaande terreinen en gebouwen

Inspreker WP6 vindt het goed dat de winkelstrip met woningen (Old Hickoryplein) blijft staan maar alleen als er in de panden weer zaken komen die iets voor de buurt en de bewoners betekenen.

Insprekers WP6 en WP8 constateren dat het braakliggend terrein in de Prof. Mullerstraat / Prof. Moserstraat als illegale stortplaats wordt gebruikt. In de zomer staat het onkruid meters hoog. Het voorstel is om hier een tijdelijke invulling aan te geven om verdere verloederding tegen te gaan.

Inspreker WP7 vindt dat de flats aan het Old Hickoryplein en de Mosa opgeknapt en verhuurd of gecontroleerd afgebroken moeten worden. Realiseer daar (tijdelijk) nette groenstroken, een park of parkeerplaatsen.

Inspreker WP9 stelt voor om Mosa Porselein fabriek te slopen en er betaald parkeren van te maken. Dat maakt de buurt rustiger.

Inspreker WP8 wil graag meer woningen voor senioren. Voorstel: bouw seniorenwoningen aan het Old Hickoryplein.

Insprekers WP8 en WP10 zien graag meer (creatieve) ruimte voor bewoners, denk aan: volkstuinjes, open park met eendenvijver, kinderboerderij, (natuur)speelplaats en parkeerplaatsen.

Insprekers WP4 en WP8 maken zich grote zorgen over de leegstand in Wyckerpoort en noemt met name het Old Hickoryplein, Mosa-Porselein en het KPN-gebouw. Voorstel is alles (gecontroleerd) te slopen om er vervolgens groenvoorzieningen van te maken. Extra aandacht moet uitgaan naar het opruimen van bouwpuin.

Inspreker WP3 vindt dat het te lang duurt voordat in Wyckerpoort nieuwbouw gaat plaatsvinden. Er liggen nu tal van terreinen braak en er staan slooprijpe gebouwen, zoals het terrein van Mosa-Porselein, de zuidwand van het Old Hickoryplein, het voormalige KPN-terrein, het schoolgebouw aan de Prof. Pieter Willemsstraat en het lege terrein aan de Gerardusweg. Wordt het niet tijd dat de gemeente deze terreinen opkoopt en laat bebouwen, ook nu de uitbreiding van de stad door het Belvédèreplan achterhaald is? De terreinen en gebouwen in Wyckerpoort bieden een uitgelezen kans om bij te dragen aan een centraal doel van het WOP: het opwaarderen van de wijk door de bouw van aantrekkelijke koopgezinswoningen en stadswoningen in de koop- en middeldure huursector voor de werkende middenklasse. Wyckerpoort ligt immers tegen het centrum aan, vlakbij het station en de A2. Bouw hier en laat dit gebied concurreren met Belvédère.

Ook het Buurtplatform Wyckerpoort vraagt aandacht voor herbestemming van het Stercollege aan de Professor Pieter Willemsstraat. Buurtontwikkeling is een integrale opgave waarbij naar het hele gebied moet worden gekeken, dus ook naar het particulier bezit. Het kijken naar het gebruik van bestaande gebouwen is uit economisch en duurzaamheidsperspectief verstandiger dan nieuwbouw die niet wordt verkocht.

Het Buurtplatform constateert dat door de financiële crisis de toekomst van zowel het KPN-terrein als het terrein van Mosa-Porselein mistig is geworden. Om van de nood een deugd te maken, stelt het buurtplatform voor om het totale stuk van Oranjeplein, Koningsplein, sportterrein en KPN-terrein om te zetten in een prachtig stadspark. Het Mosa-terrein kan dan worden ingezet voor de vastgoedontwikkeling van Avenue2. Een

alternatief kan zijn om de terreinen in ieder geval een tijdelijke (groene) bestemming te geven.

De zuidwand van het Old Hickoryplein met voormalige winkels en appartementen blijft in de planperiode (2010-2020) staan. De toekomst van de zuidwand is afhankelijk van de herontwikkeling van het achterliggende Mosa-terrein. Voor dat terrein is een plan gemaakt met grondgebonden woningen. Dat plan is echter financieel onhaalbaar. In overleg met de buurt gaan wij op zoek naar een passende tijdelijke functie van de zuidwand en het achterliggend gebied. Voor de zuidwand is uitgangspunt dat de voormalige winkels op de begane grond worden ingevuld met functies die een relatie hebben met de buurt en zorgen voor levendigheid op het plein. Voor het achterliggend gebied (o.a. braakliggende terreinen hoek Prof.Moserstraat / Prof.Mullerstraat) staan wij positief tegenover een "groene" invulling met betrokkenheid van de omwonenden.

Afhankelijk van de haalbaarheid van herontwikkeling van het Mosa-terrein, wordt de zuidwand van het Old Hickoryplein op langere termijn (na 2020) mogelijk alsnog gesloopt om plaats te maken voor levensloopbestendige huurappartementen. In deze nieuwbouw zal dan tevens een onderdoorgang worden gemaakt ten behoeve van een doorlopende fiets- en wandelroute via het Old Hickoryplein en het nieuwe woongebied op het Mosa-terrein.

Op de KPN-lokatie is het resterende bouwpuin onlangs afgevoerd. Voor deze locatie is de ontwikkelaar Van der Looy bezig met het aanpassen van zijn bouwplan dat door marktontwikkelingen aanzienlijke vertraging heeft opgelopen. Zodra hier meer duidelijkheid over is wordt de buurt hierover geïnformeerd. Het idee van het Buurtplatform om de KPN-lokatie en de naastgelegen A2-lokatie om te vormen tot park en Avenue2 te compenseren op het Mosa-terrein, is ons inziens financieel en juridisch onhaalbaar. Voor het Stercollege wordt momenteel gezocht naar een herbestemming.

- Verkeerde cijfers

Inspreker WP3 wijst er op dat de getallen over de verandering van de woningvoorraad in de kolom afwijken van die in de tekst.

Dat is juist. Het aantal te slopen woningen verschilt (237 woningen in de tabel en 254 woningen in de tekst). Dit wordt gecorrigeerd.

- Sloop Gen. Eisenhowerstraat

Het Buurtplatform heeft twijfels bij de voorziene sloop aan de Generaal Eisenhowerstraat. Kritiekpunt is dat het aangrenzende groene pleintje mogelijk haar intieme karakter verliest. Doordat dit onderdeel van het plan pas op het laatst bekend werd, heeft het Buurtplatform nog geen mogelijkheid gehad om de mening van de betrokken bewoners te peilen. In het algemeen pleiten bewoners van woningen die al langer op de slooplijst staan voor duidelijke informatie en een directe opvolging van sloop en nieuwbouw, om te voorkomen dat de omgeving onleefbaar wordt. Ook vinden bewoners dat er niet moet worden gesloopt voordat er een goed plan is.

In het WOP 2008 werden deze woningen aangeduid als studiegebied. Dit had te maken met het feit dat toen nog niet duidelijkheid was welk van de drie A2-plannen gekozen zou worden. Inmiddels is die duidelijkheid er wel en in afstemming met Avenue2 zijn in het WOP 2009 ruime alzijdige woonblokken gedacht tussen de Generaal Eisenhowerstraat en de Parklaan. Randvoorwaarde voor deze ontwikkeling is dat het aangrenzende pleintje haar intieme karakter behoudt. Dit vraagt een goede afstemming tussen de architectuur van de bestaande en nieuwe woningen langs het pleintje. Deze opgave wordt te zijner tijd in overleg met de buurt geconcretiseerd.

Infrastructuur (WOP par. 5.4)

- Old Hickoryplein

Inspreker WP1 vraagt om verkeersmaatregelen tegen het te hard rijden rond het Old Hickoryplein.

Het Old Hickoryplein is gelegen in een 30 km zone. Maatregelen tegen hard rijden zijn hier niet voorzien. Wellicht dat handhaving hier enig soulaas kan bieden.

- Eénrichtingverkeer Koningsplein-Noormannensingel

Inspreker WP3 heeft bezwaar tegen de inrichting van de Noormannensingel en het Koningsplein als éénrichtingstraten. Het zal hierdoor in de toekomst niet meer mogelijk zijn om vanaf de Scharnerweg het Koningsplein op te draaien. Het éénrichtingverkeer is een reactie op de bebouwing van het KPN-terrein, waar aanvankelijk een ondergrondse parkeergarage was gepland voor honderden auto's. Nu het woningprogramma voor het terrein is beperkt en er geen sprake meer is van winkels, kantoren en een parkeergarage, is de maatregel achterhaald en heeft ze grote nadelen. Als het éénrichtingverkeer inderdaad wordt doorgevoerd, valt er een toename van verkeer te verwachten in de Professor Pieter Willemsstraat. Het verkeer dat bij de flat en de huizen en kantoren aan het Koningsplein moet zijn, zal vanaf de Scharnerweg voor een groot deel deze straat nemen. Ook zal het verkeer van en naar het St. Maartenscollege (fietsers en auto's) zich voor een belangrijk deel verplaatsen naar de Professor Pieter Willemsstraat, Professor Scholsstraat, Professor Nypelsstraat en het Thorbeckeplantsoen. De voorgenomen kruising Oranjeplein/Koningsplein bij de apotheek aan de Scharnerweg heeft bij het voorgenomen éénrichtingverkeer weinig zin meer: Het verkeer vanaf Wyckerpoort-Zuid zal via de Meerssenerweg blijven rijden omdat Wyckerpoort Noord en Midden niet op een andere manier zijn te bereiken.

Inspreker begrijpt niet waarom typische, smalle woonstraten met woningen aan beide kanten worden opgeofferd voor een niet-relevant éénrichtingverkeer in een brede straat (Koningsplein en Noormannensingel) die maar aan één kant woningen heeft en verder slechts een school die alleen in de ochtend en rond drie uur 's middags veel fiets- en autoverkeer kent. Het kan er bij inspreker niet in dat het WOP op deze manier leidt tot een afname van woongenot en veiligheid. Ook constateert hij dat er van de op blz. 34 van het WOP aangekondigde duidelijkere hiërarchie tussen de straten bij het doorgaan van het éénrichtingverkeer weinig overblijft.

De aangepaste plannen voor het KPN-terrein brengen volgens inspreker WP3 slechts een beperkte stijging van het aantal verkeersbewegingen met zich mee. De voorgestelde éénrichtingsmaatregel lijkt dan ook overbodig of op zijn minst voorbarig. Is het niet beter de voltooiing van de A2-ondertunneling af te wachten alvorens over te gaan tot dergelijke drastische maatregelen?

Het Buurtplatform vraagt de consequenties van het éénrichtingverkeer bij het Koningsplein voor het verkeer in de direct omliggende straten nog eens door te rekenen. Los daarvan vraagt het platform om het éénrichtingverkeer zo snel mogelijk, al voor de aanleg van de A2-tunnel, in te richten.

Het invoeren van éénrichtingverkeer leidt tot een substantiële afname van de verkeersdruk op de Noormannensingel, hetgeen een positief effect zal hebben op verkeersveiligheid. De intensiteiten in een aantal zijstraten zullen weliswaar toenemen, maar niet zodanig dat dit tot problemen op het gebied van de verkeersveiligheid of verkeersafwikkeling zal leiden. Wij verwachten dat het aangepast plan voor het KPN-terrein niet zal leiden tot een verminderde verkeersdruk in het gebied. Het is zeker niet de

bedoeling de verkeersoverlast van de bredere Noormannensingel over te hevelen naar de veel smallere woonstraatjes.

De consequenties van het éénrichtingverkeer in de Noormannensingel voor het verkeer in de overige straatjes zijn onderzocht en met het Buurtplatform gecommuniceerd. De verschuivingen leveren, zoals hierboven reeds gesteld, geen problemen op in de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.

- Afsluiting spoorovergang Duitse Poort

Inspreker WP3 spreekt zich uit tegen het afsluiten van de spoorwegovergang Duitse Poort voor auto's. Hoe automobilisten uit Wyckerpoort en achterliggende wijken dan nog Wyck kunnen bereiken, is hem een raadsel. Ook de bereikbaarheid van Wyckerpoort vanuit Wyck en Céramique wordt hierdoor nog problematischer. Volgens de inspreker suggereert het WOP dat de Scharnertunnel het verkeer aan kan, maar komend uit de tunnel is vanaf het Oranjeplein alleen Wyckerpoort Zuid te bereiken. Het bij het vorige punt aangehaalde éénrichtingverkeer op het Koningsplein maakt het immers niet mogelijk ter plekke linksaf te slaan. Dit zal dus leiden tot heel veel extra verkeersbewegingen.

Ook het Buurtplatform spreekt zich uit tegen de afsluiting van de Duitse Poort, die in het WOP wordt gekoppeld aan de in het A2-plan voorziene oversteek tussen de Adelbert van Scharnlaan en de Heerderdwarsweg. Het Buurtplatform is tegen deze oversteek, die wordt gemaakt om de mensen uit de buurt een betere aansluiting te geven op de nieuwe Parklaan, zowel in noordelijke als zuidelijke richting. Volgens het Buurtplatform hebben de buurtbewoners een grote voorkeur voor een minder goede aansluiting, als de buurt daardoor gevrijwaard blijft van sluipverkeer. De rust is nu dé kwaliteit van deze buurt. Om sluipverkeer te voorkomen, spreekt het WOP over afsluiting van de Duitse Poort. Dit wordt echter nergens onderbouwd en werkt hooguit voor verkeer vanuit het zuidoosten dat een korte route neemt naar Wyck. Voor verkeer dat vanuit zuidoost naar noordwest wil, blijft het aantrekkelijk om via de voorgenomen oversteek door te rijden naar Duitse Poort en de Meerssenerweg. De afsluiting van Duitse Poort zou volgens het Buurtplatform vooral een wens zijn van ProRail. Het platform krijgt dan ook het gevoel dat de afsluiting nu gekunsteld in het WOP is gekomen.

Het plan de Groene Loper van Avenue2 is geen onderdeel van de Wijkontwikkelingsplannen. De Wijkontwikkelingsplannen en het plan de Groene Loper zijn wel afgestemd. Onderstaande antwoord is kortgesloten met Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht.

Vanuit het veiligheidsbeleid van het Rijk is het streven om gelijkvloerse spoorwegovergangen zoveel mogelijk op te heffen of ongelijkvloers te maken. Er is nog geen beslissing genomen of de spoorwegovergang Duitse Poort inderdaad zal worden afgesloten. Dit is mede afhankelijk van de verkeerssituatie in de Scharnertunnel en de vraag of er een aparte spoorkruising komt voor de bus. Als de spoorwegovergang Duitse Poort wordt afgesloten zal het autoverkeer tussen Wyck/Céramique en Wyckerpoort/Wittevrouwenveld moeten rijden via de Scharnertunnel. Deze komt uit op de parklaan (de Groene Loper); vanaf deze weg is de gehele buurt bereikbaar.

In de totale verkeersstructuur van Wyckerpoort heeft de Heerderweg geen doorgaande of ontsluitende functie. De verbinding tussen de Meerssenerweg en het meest zuidelijke deel van de parklaan (de Groene Loper) loopt via de Gerardusweg. Het dus ook niet de bedoeling dat de route Adelbert van Scharnlaan – Heerderweg een doorgaande route wordt.

Het is voor de ontsluiting van de buurt belangrijk dat er voldoende (volledige) aansluitingen komen op de parklaan (de Groene Loper). Dergelijke kruispunten brengen

ook de mogelijkheid met zich mee de parklaan (de Groene Loper) over te steken. Een van de plekken van zo'n kruispunt (er zijn er vier in totaal) betreft de kruising van de parklaan (de Groene Loper) met de Adelbert van Scharnlaan en de Heerderdwarsstraat. Als hierdoor de Heerderweg gebruik gaat worden als sluiproute dan zullen in overleg met de buurt aanvullende maatregelen worden genomen. Hierbij kan gedacht worden aan het aanpassen van de circulatie, het instellen van eenrichtingsverkeer of aan het “doorknippen” van straten waardoor sturing gegeven kan worden aan de verkeersafwikkeling.

- Extra rotonde onder Meerssenerweg onder nieuwe viaduct

Het Buurtplatform bepleit een extra aansluiting via de Meerssenerweg voor fietsers vanuit Nazareth naar Wyckerpoort. Dit zou gestalte moeten krijgen door de aanleg van een rotonde onder de Viaductweg. Fietsers komend vanaf de Meerssenerweg kunnen via de rotonde veilig de buurt in om daar hun weg te vervolgen naar het St. Maartenscollege.

Ze hoeven op deze manier niet meer de Meerssenerweg over te steken. Deze aansluiting zal volgens het Buurtplatform door meer fietsers worden gebruikt dan de in het WOP voorziene nieuwe onderdoorgang in het verlengde van de Kasteel Hillenraadweg.

Het plan de Groene Loper van Avenue2 is geen onderdeel van de Wijkontwikkelingsplannen. De Wijkontwikkelingsplannen en het plan de Groene Loper zijn wel afgestemd. Onderstaand antwoord is kortgesloten met Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht.

In het plan van Avenue2 voor het project A2 Maastricht wordt de Meerssenerweg ongelijkvloers onder de Viaductweg doorgeleid. Dit kruispunt wordt met verkeerslichten geregeld. Onderzocht is of het kruispunt kan worden vormgegeven door een rotonde. Door de verwachte verkeersintensiteiten is het beter om het kruispunt te regelen met verkeerslichten. Een rotonde heeft op drukke momenten te weinig capaciteit om het verkeer goed te kunnen verwerken en het risico bestaat dat files terugslaan op de Viaductweg en het knooppunt Geusselt. Dit is ongewenst. Voor de fietsers is er een geregelde oversteek die het voordeel heeft dat de verkeersdruk, als gevolg van het ongelijkvloers doorvoeren van de Viaductweg, afneemt ten opzichte van de huidige situatie.

Bron: Avenue2



- Sint-Gerardusweg

Het Buurtplatform ziet in het WOP niets terug van haar idee om de Gerardusweg in noord-zuidrichting open te stellen voor autoverkeer, zodat het verkeer van de Heerderweg wordt geweerd.

De Fietzersbond bepleit een verbetering voor de fietsers op de Gerardusweg. Op deze lange rechte weg kan nu hard worden gereden en de omgeving maakt een vervallen indruk. De Gerardusweg is in combinatie met de overweg bij de Alfons Ariënsstraat de enige ontsluiting voor fietsers en voetgangers aan de zuidzijde. Het herstel van de verbinding Heerderweg-Adelbert van Scharnlaan is een bedreiging voor het fietsverkeer op beide wegen, omdat hierop geen fietsvoorzieningen zijn gepland.

Het doortrekken van de Gerardusweg tot aan de spoorwegovergang Duitse Poort (waar nu een fietspad ligt) zou vanuit verkeerskundig oogpunt wel wenselijk zijn, omdat op die manier een verbinding ontstaat met de Meerssenerweg. Maar om die verbinding te kunnen maken moeten de daar gelegen panden worden verworven en gesloopt. De huidige situatie is verkeerstechnisch niet zo'n groot probleem, dat verwerving en sloop te rechtvaardigen is.

De positie van de fietser op de Gerardusweg is niet optimaal, maar de noodzaak om in deze route te investeren is niet groot in relatie tot andere knelpunten (zie de plannen voor het fietsverkeer in de stad). De verwachting is dat de nieuwe route Adelbert van Scharnlaan – Heerderweg een goede fietsverbinding zal opleveren.

- Oversteek openbaar vervoeras over het spoor

Het Buurtplatform is pertinent tegenstander van de mogelijke aanleg van een nieuwe openbaar vervoeras over het spoor ten noorden van het station, die ter hoogte van de Sint Maartenslaan in Wyckerpoort dwars door de Prof. Nypelsstraat zou gaan. Hiervoor zou één zijde van de Nypelsstraat moeten worden gesloopt. Het buurtplatform vindt dit een onzinnig idee. Het platform onderschrijft de wens van de gemeente om het centrum van Wittevrouwenveld en de Geusselt beter te verbinden met de stad, en om de Wilhelminasingel en Scharnertunnel te ontlasten. Hiervoor is echter geen nieuwe openbaar vervoeras met dertig bussen per uur nodig. De openbaar vervoeras kan prima worden verdeeld over de Scharnertunnel en de Viaductweg waar de doorstroming als gevolg van de A2-plannen sterk verbeterd. Deze zienswijze wordt gedeeld door het Buurtplatform Wittevrouwenveld Actief.

In het oostelijk stadsdeel willen wij de verbinding per openbaar vervoer tussen de binnenstad en het Geusselpark/ Wittevrouwenveld verbeteren. In de studie openbaar vervoersas Oost worden daarvoor twee hoofdopties uitgewerkt (verdeeld over zes varianten). De eerste optie gaat uit van het handhaven van de huidige route door de Scharnertunnel. Door de aanleg van de A2-tunnel stroomt het verkeer door de Scharnertunnel straks sneller door, waardoor minder vertraging optreedt. De tweede optie is de aanleg van een nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising ten noorden van het station. Dit kan een tunnel of een brug zijn. In het eerste kwartaal van 2010 worden de haalbare varianten in een nota gepresenteerd. In het tweede kwartaal van 2010 is er een brede informatieronde, moet de financiering geregeld worden en nemen wij een besluit.

- Ruimte voor fietsers in Prof. Cobbenhagenstraat

Kinderen hebben volgens de Fietzersbond meer dan andere fietsers behoefte aan (eigen) ruimte. Omdat de Prof. Cobbenhagenstraat ook wordt gezien als openbaar vervoeras is het noodzakelijk hier letterlijk ruimte te scheppen voor fietsende kinderen. Dit kan door brede fietsstroken van twee meter of fietspaden te maken. Ook elders is het scheppen of vrijwaren van ruimte voor fietsers gewenst.

De verbinding Wyck - Prof. Cobbenhagenstraat – Voltastraat – Burg. van Oppenstraat – Olympiaweg – Amby behoort verder tot het stedelijke hoofdfietsnet. Het is de meest directe fietsverbinding tussen Amby en het centrum en ligt langs de nieuwe zwembadlocatie. De Fietzersbond daagt de gemeente in het algemeen uit hier een herkenbare doorlopende fietsroute van te maken.

Het belang van de fietsroute via de Prof. Cobbenhagenstraat is evident, deze weg vormt een belangrijke schakel in één van de oost west gerichte fietsroutes. In het voorstel rond de uitwerking van de openbare ruimte rond het bouwinitiatief op het KPN- terrein is niet voorzien in fietspaden langs de Prof. Cobbenhagenstraat. De fietsstructuur zal in een latere fase verder uitgewerkt worden, waarbij ook het profiel van de Prof. Cobbenhagenstraat meegenomen wordt.

- Herstel fietsverbinding Koningsplein-Oranjeplein

Het Koningsplein en Oranjeplein zijn sterk van elkaar gescheiden door de Scharnerweg. Er is daardoor geen doorlopende fietsverbinding over de twee pleinen en de Noormannensingel, ook al zijn dit prettige autoluwe lanen. Door het splitsen en uitbuigen van de rijbaan van de Scharnerweg kan volgens de Fietzersbond de verbinding in redelijke mate worden hersteld. Fietzers kunnen dan in twee fasen de weg oversteken. Nu kunnen alleen voetgangers dat, en slechts met veel moeite.

Het oversteken van de Scharnerweg in het verlengde van de Noormannensingel is voor fietsers verre van ideaal, men is gedwongen af te stappen om met de voetgangers mee de weg te kruisen. Het oversteken bij de A2 is in de huidige situatie een beter alternatief. Het afzwakken van de barrièrewerking van de Scharnerweg voor fietsers ter plaatse van de Noormannensingel is mogelijk door de middenberm te verbreden en de oversteekmogelijkheid voor fietsers toe te voegen. De wijze waarop hier invulling aan gegeven kan worden is mede afhankelijk van de ontwikkelingen van de verkeersintensiteiten op de Scharnerweg. Bij een substantiële vermindering van het verkeersaanbod op dit weggedeelte zijn er meer mogelijkheden om de oversteekbaarheid op dit punt voor het fietsverkeer te optimaliseren.

- Meer fietsvoorzieningen op ontsluitingswegen

Op de ontsluitingswegen in de wijk, zoals de Meerssenerweg en Scharnerweg, bestaan de fietsvoorzieningen veelal uit fietsstroken, soms langs parkeervakken en veelal smal. Soms ontbreken ze helemaal. Fietzers moeten zich op deze vastgestelde fietsroutes veilig kunnen voelen. Hiervoor zal het volgens de Fietzersbond desgewenst nodig zijn de wegprofielen aan te passen.

De ontsluitingswegen voor de buurten waarbij de verkeersfunctie overheerst zijn voorzien van aanliggende of vrijliggende fietspaden of fietsstroken. De breedte varieert daarbij van 1.25 meter tot 2.00 meter. Bij onderhoudswerk aan deze wegen wordt altijd overwogen of een aanpassing van het profiel wenselijk of noodzakelijk is.

- Geen opsplitsing Parklaan bij Koningsplein

Het WOP stelt dat het opsplitsen van de Parklaan rond het Koningsplein niet de voorkeur verdient. Het Buurtplatform zou dit graag stelliger willen formuleren: als de gemeente en buurt het geen goed idee vinden, hoeft dit verder ook niet meer te worden onderzocht.

In het WOP 2009 is dit stelliger geformuleerd: op pag. 45 staat dat wij vasthouden aan de oorspronkelijke opzet waarbij het autoverkeer op de Parklaan parallel wordt afgehandeld.

Groen en openbare ruimte (WOP par. 5.6)

- Generaal Simpsonstraat

Inspreker WP1 mist in de Generaal Simpsonstraat één à twee bankjes bij de verlichting voor mensen die slecht ter been zijn.

Wij staan hier positief tegenover en nemen dit mee bij de uitwerking van het deelgebied.

- Groen en speelruimte Wyckerpoort-Midden

Inspreker WP3 constateert dat het WOP niet voorziet in een concrete verbetering van Wyckerpoort-Midden. Het huidige sportterrein van het SMC is bestemd als bouwterrein. Daardoor neemt de hoeveelheid groen af en is er geen sprake van verbetering. Wyckerpoort-Midden heeft nu geen enkel speelterreintje voor kleine kinderen.

Wij staan positief tegenover bewonersinitiatieven op dit terrein; in Maastricht Noordoost zijn reeds enkele speelterreintjes voor kinderen via bewonersinitiatieven gerealiseerd.

Duurzaamheid (WOP par. 5.7)

- Te lage ambities

Het Buurtplatform vindt de rapportcijfers over luchtkwaliteit en geluid na de vernieuwing nog steeds laag, ook al verbeteren ze met bijna 200%. Indien de gemeente bereid is de ideeën van het Buurtplatform over meer groen (en minder bebouwing) en filtering van de lucht aan de tunnelmonden over te nemen, zullen deze cijfers ongetwijfeld hoger uitvallen.

Dat is zeer de vraag; de verbetering van de luchtkwaliteit en geluid worden dominant bepaald door de ondertunneling van de A2.