

Dinsdag 19 september 1967



## Westzijde van Maastricht is zwakke plek in de centrale functie

## Analyse van verkeer biedt waardevolle gegevens

MAASTRICHT, 19 september (LP) — Als weinig andere steden mag Maastricht zich op dit moment „verheugen” in een rijk bezit aan rapporten, suggesties en projecties waar het de lokale verkeersproblematiek betreft. Bracht het hoofdstedelijk gemeentebestuur drie weken geleden een nieuw verkeersstructuurplan van ir. J. van Dijk in omloop, maandag was het Provinciale Waterstaat die de resultaten van een in Maastricht gehouden verkeersonderzoek op tafel legde. Twee lijvige folianten met een astronomische reeks tabellen en grafieken, die de neerslag zijn van een op dinsdag 21 april 1964 gehouden onderzoek. Einde 1964 waren al deze cijfers reeds ontleed en gerubriceerd, doch bijna drie jaren heeft het geduurd alvorens zij konden worden gebundeld in een publikabel rapport.

### Verkeersstromen

Voornaamste conclusie van het rapport is wel, dat bij alle soorten verkeer in Maastricht de oostelijke in- en uitvalswegen verreweg de grootste rol spelen. Dit geldt meer speciaal voor het interlokale pendelverkeer. Het bestemmingsverkeer blijkt zich voornamelijk te richten op de woonwijken en op het centrum van Maastricht en Wijk. De industriegebieden trekken veel minder verkeer aan. Het doorgaande verkeer bedroeg 19,6 procent van het totale interlokale verkeer (exclusief dus het stadsverkeer) en maakt(e) voor één-derde gebruik van de Maasbruggen.

De tellingen van 21 april 1964 hebben uitgewezen, dat het doorgaande verkeer in Maastricht hoofdzakelijk (naar getalssterkte) afkomstig was uit Maaseik e.o., Eijsden, Luik, Aken e.o., Gronsveld en Heerlen. De herkomst van het pendelverkeer bleek voornamelijk in Meerssen, Maaseik e.o., Valkenburg, Geleen, Geleen, Eijsden en Tongeren te liggen. Het verkeer met bestemming Maastricht kwam in hoofdzaak uit Meerssen, Heerlen, Maaseik e.o., Valkenburg, Geleen, Sittard, Eijsden, Margraten, Vaals, Beek en Aken e.o., terwijl het verkeer vanuit Maastricht zich voor het merendeel begaf naar Heerlen, Meerssen, Maaseik e.o., Valkenburg, Eijsden en Geleen.

### „Klantenwerving”

Ir. F. Knols die het onderzoek van Prov. Waterstaat heeft geleid, stelde vast, dat 86 à 90 procent van het verkeer naar en van Maastricht een zakelijke bestemming had. Het rekreative verkeer was met 15 procent het grootst bij het pendelverkeer. De heer Knols gaven deze bevindingen alle aanleiding de winkelfunctie van Maastricht te benadrukken.

Het zette drs. J. van de Venne, directeur van Openbare Werken in Maastricht, op zijn beurt ertoe aan de zwakte te belichten die de centrale functie van Maastricht aan de westzijde van de stad kenmerkt. „In verband — hij gebruikte het woord „klantenwerving” — drong hij aan op reconstructie van Tongerseweg, Bilsersbaan en Brusselseweg, die alle drie naar de Belgische grens leiden. Aangezien het Rijk eigen zijn, zal de zo hoofdzakelijk geoordeelde reconstructie het fiat en de financiering van „Den Haag” behoeven. Verbetering van deze aan- en afvoerwegen stelde de heer Van de Venne qua belangrijkheid gelijk aan die van een vierde Maasovergang in Maastricht.